

Koalicija za trajnostno prometno politiko – zanjo CIPRA Slovenija
Trubarjeva 50
1000 Ljubljana
info@prometnapolitika.si
spela.berlot@cipra.org

Ljubljana, 24. 9. 2026

Ministrstvo za okolje in prostor
Dunajska 48
1000 Ljubljana
gp.mnvp@gov.si; gp.mop@gov.si

Odziv KTPP in DPOS na Državni prostorski načrt za nadgradnjo železniške proge na odseku Ljubljana-Kranj/Naklo

Načrtovanje nove oz. posodobitev obstoječe železniške infrastrukture ponuja možnost celovitega načrtovanja, ki bo potnikom omogočal enostavnejšo, hitrejšo in bolj atraktivno mobilnost za potnike. Že dandanes gorenjska proga, kljub enotirnosti dokazuje, da je njen potencial v notranjem in mednarodnem prometu izjemno velik. Glede na veliko število dnevnih migrantov ter razvoj turizma v zadnjih letih bo glavna proga Ljubljana – Jesenice d.m. (G20) v prihodnje igrala še pomembnejšo vlogo v slovenskem prometnem sistemu.

Obenem zaradi gostote postajališč na območju mesta Ljubljana predstavlja tudi pomembno dopolnitev mestnega prometa, prav tako bi morala postajališča izven Ljubljane služiti kot prestopne točke na medkrajevni avtobusni promet, in s tem omogočiti učinkovito integracijo različnih prevoznih sredstev.

Trenutni predlog DPN-ja po našem mnenju ne zagotavlja pogojev za dolgoročno učinkovit in celostno povezan razvoj železniškega sistema in ostalih JPP.

V Koaliciji za trajnostno prometno politiko in Društvu potnikov opazamo, da postaje in postajališča **niso** dimenzionirane na način, ki bi v celoti upošteval vodila za pripravo državnega prostorskega načrta, ki temeljijo na načrtovanju železniške infrastrukture kot hrbtenice JPP, s postajališči kot prometnimi vozlišči, kjer se zagotavlja učinkovite povezave in povezanost prostora.

Za vsako železniško postajo in postajališče smo pripravili analizo primernosti načrtovane infrastrukture, tako za potnike kot tudi ostale udeležence v prometu.

S spoštovanjem,
Špela Berlot Veselko,
Koordinatorica KTPP in CIPRA Slovenija

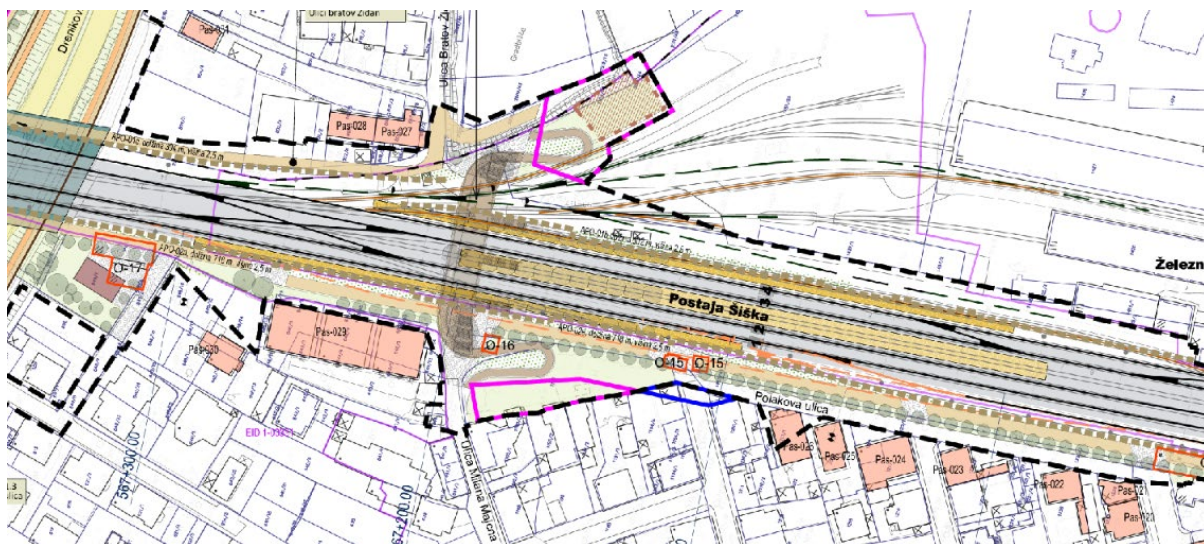
OSNOVE ZA PRIPRAVO DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA

V 3. poglavju Priloge 1 so jasno zapisana tudi naslednja glavna vodila:

- železniško infrastrukturo je treba, zlasti znotraj širših mestnih območij, načrtovati kot hrbtenično omrežje javnega potniškega prometa,
- potniška postajališča v naseljih je treba pri načrtovanju železniške infrastrukture razvijati v prometna vozlišča za javni potniški promet ter jih načrtovati kot središča razvoja poselitvenih območij,
- med različnimi vrstami prometne infrastrukture in različnimi oblikami prometa je treba zagotavljati učinkovite povezave tako, da je v prometnih vozliščih med njimi omogočeno prehajanje ljudi in blaga v čim krajšem možnem času,
- pri načrtovanju nove prometne infrastrukture je treba za zagotavljanje učinkovite povezanosti prostora omogočiti ohranitev obstoječih ali nadomestitev morebitnih prekinjenih prometnih povezav (lokalnih cest, pešpoti in drugih javnih poti).

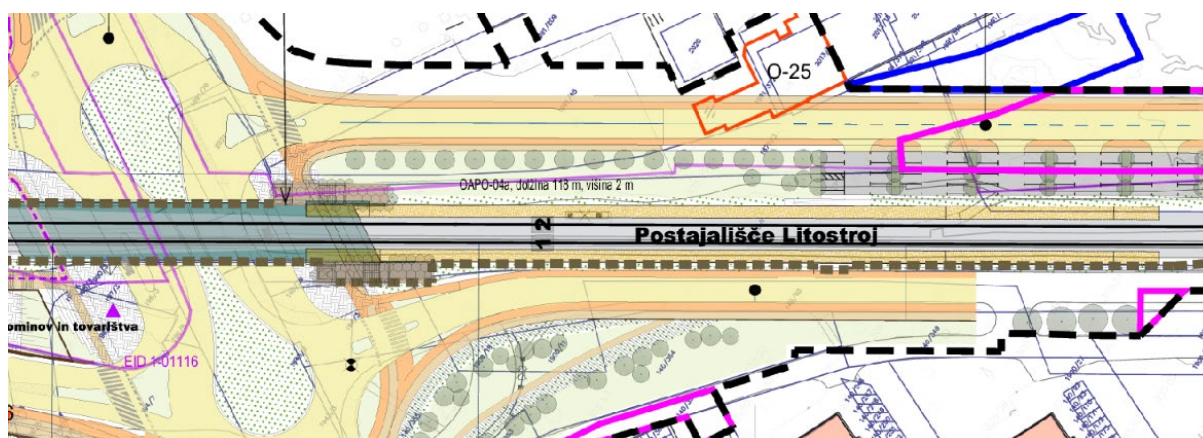
Vodila za nadgradnjo gorenjske proge so jasna, železnica mora tako infrastrukturno kot tudi s ponudno vlakovnih povezav predstavljati osnovno hrbtenico javnega prometa in na območju postaj in postajališč omogočiti kar se da hitro in prijetno prestopanje med prevoznimi sredstvi. Prav tako morajo dostopi do postaje in postajališčne infrastrukture zvezni ter omogočati dostope z vseh smeri, seveda glede na stanje poselitve in spremljajoče prometne infrastrukture. **Ob pregledu posodobljenega DPN-ja ugotavljamo, da vodila niso v polnosti upoštevana.**

1. UREDITEV ŽELEZNIŠKIH POSTAJ IN POSTAJALIŠČ



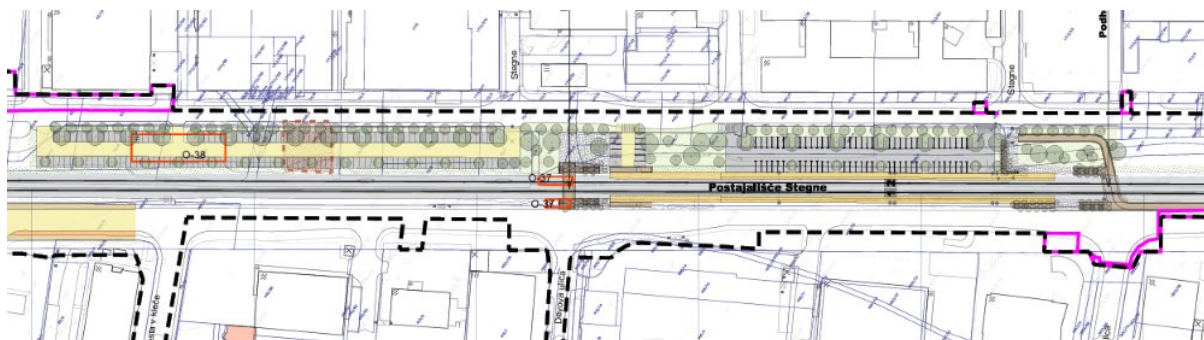
Postaja Šiška (2.1):

- Ni omogočeno preprosto prestopanje na avtobus, čeprav je v podvozu Drenikove predvidena avtobusna postaja, ki bi to omogočala; v prejšnjih pripombah KTPP je bila ilustrirana možnost izvedbe hitrega prestopanja na mestni avtobus.
- Glede na ukinitvev nakladalne rampe za avtomobile, ki je glede na lokacijo verjetno smiselna, se odpira vprašanje, kje v Ljubljani je/bo predvidena infrastruktura za nalaganje vozil na avtovlake.
- Predlagamo, da se nadstrešnice s 100 m podaljšajo vsaj na 150 m, da omogočijo ustavljanje vsaj za dvojno kompozicijo KISS/FLIRT (80,6 m čez speno, se pravi vsaj 150 m nadstreška)
- Ni predvidenih pokritih kolesarnic.



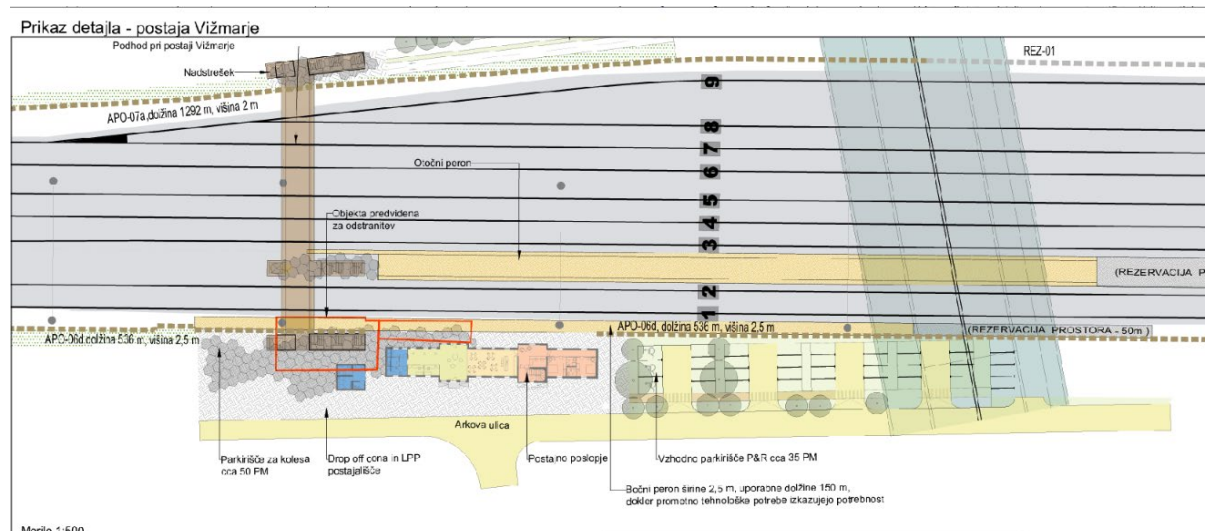
Postajališče Litostroj (2.2):

- + urejeni sta avtobusni postajališči,
- predlagamo podaljšanje/zamik perona prek Litostrojske, da bi bilo omogočeno enostavno dostopanje do avtobusnih postajališč na obeh straneh rondoja,
- parkirišča tu niso potrebna, lokacija ni primerna za dodatno privabljanje avtomobilskega prometa,
- manjka ustrezno dimenzionirana kolesarnica,
- peroni niso nadkriti.



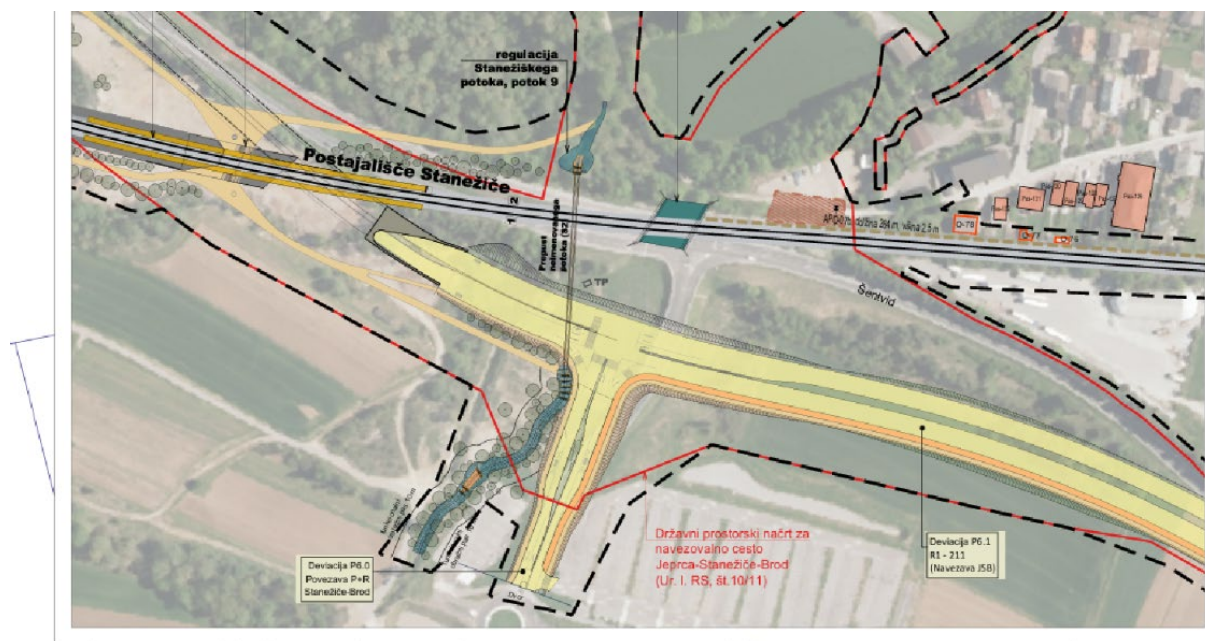
Postajališče Stegne (2.3):

- + dva podhoda,
- premalo kapacitet za (varno in nadkrito) parkiranje koles,
- peroni niso nadkriti.



Postaja Vižmarje (2.6):

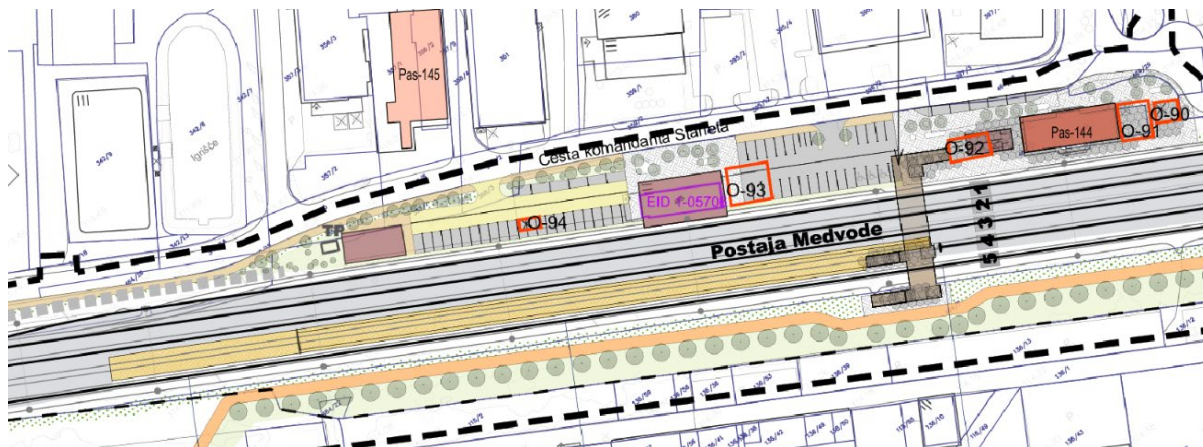
- peroni ponovno niso nadkriti,
- parkirišče za kolesa samo na prostem.



Postajališče Stanežišče (2.7):

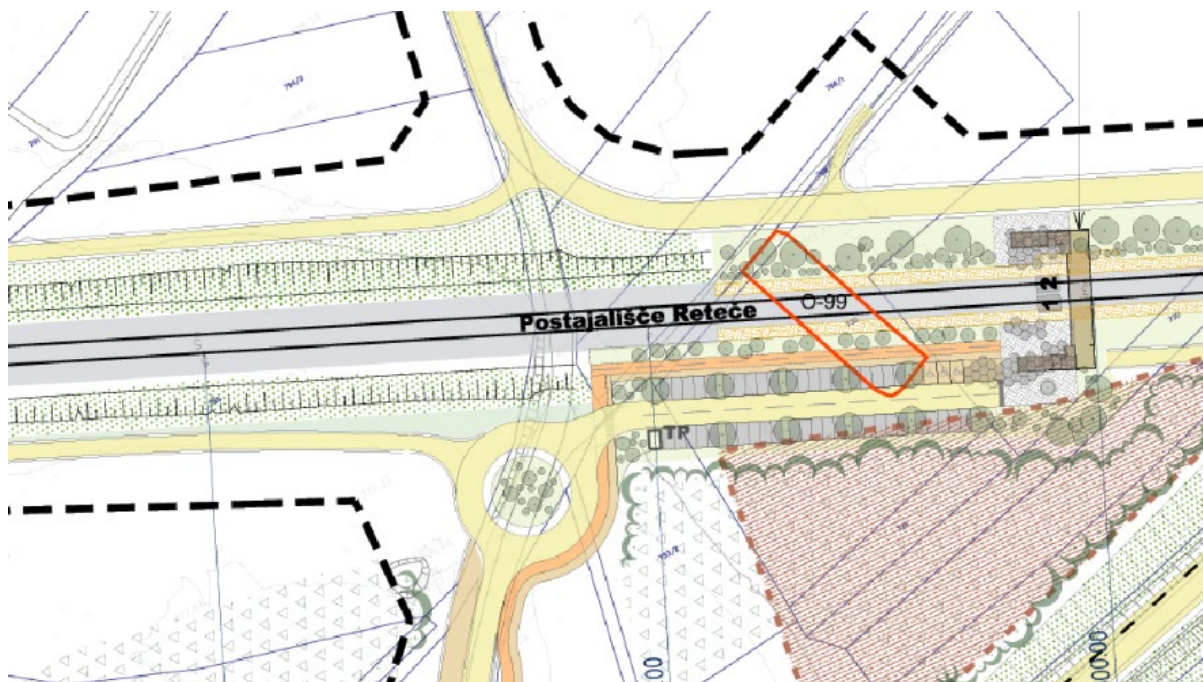
Predlog DPN trenutno postajališče prikazuje kot povsem nepovezano z avtobusnimi linijami, čeprav naj bi bila to ena ključnih prestopnih točk. Želeli bi si, da je načrtovanje tako velikih

projektov bolj celovito in prikazuje tudi predvidene ureditve MOL oz. ostalih občin na območjih, ki jih predvideva predlog DPN. Drugače iz predvidene situacije ni moč razbrati namena ureditve postajališča Ljubljana Stanežiče.



Postaja Medvode (2.11):

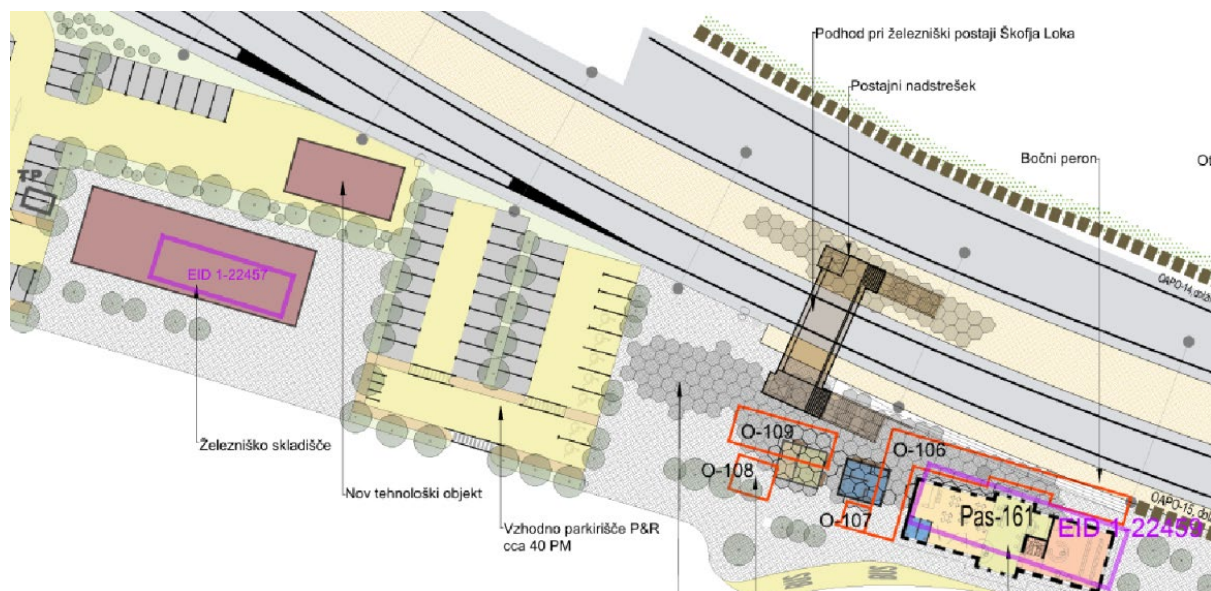
- obračališče za avtobus ni predvideno (niša s parkirnimi mesti pa je),
- peron ni nadkrit,
- parkirnih mest za avtomobile je občutno premalo (ima potencial za parkirno hišo),
- kolesarnica ni predvidena.



Postajališče Reteče (2.14):

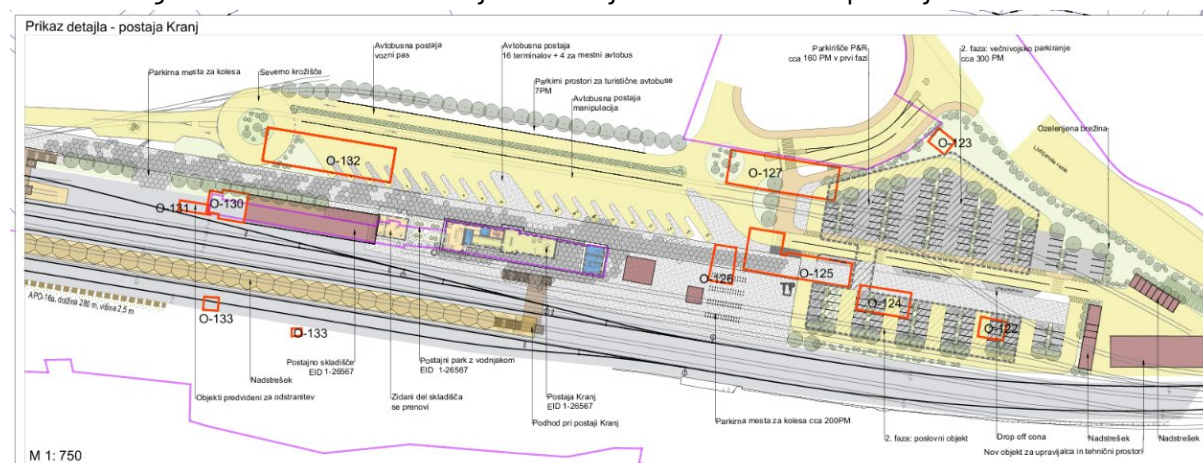
- glede na odmik predvidene lokacije od večjih območij poselitve ter središča naselja Reteče, menimo, da bi bilo smiselno dodati več možnosti za prihod s kolesom,
- nadkritost peronov ni predvidena,
- avtobusno postajališče je preveč oddaljeno od samega postajališča za hitro prestopanje, predlaga se ureditev postajališča v krožnem križišču (primer Rimske Toplice ali Rogaška Slatina).





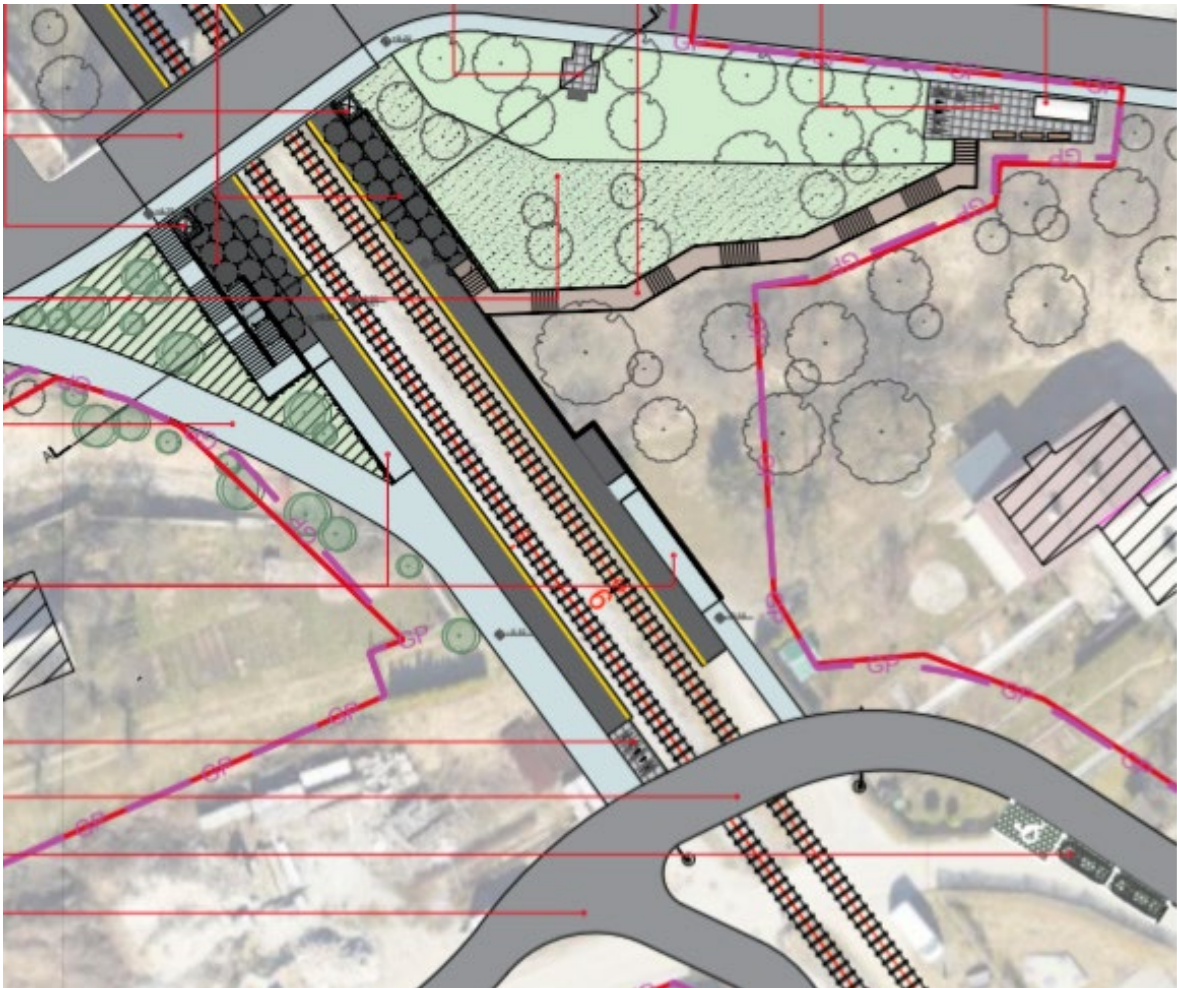
Postaja Škofja Loka (2.17):

- parkirišče bo premajhno (postaja Škofja Loka ima največji količnik med številom potnikov in številom odhodov vlakov), zaradi želje po manjšem posegu v naravo se predlaga P+R garažna hiša,
- predvideno samo postajališče, ne pa avtobusna postaja, ki pa bi dejansko omogočila navezavo medkrajevnih linij na železniške in postajne storitve.



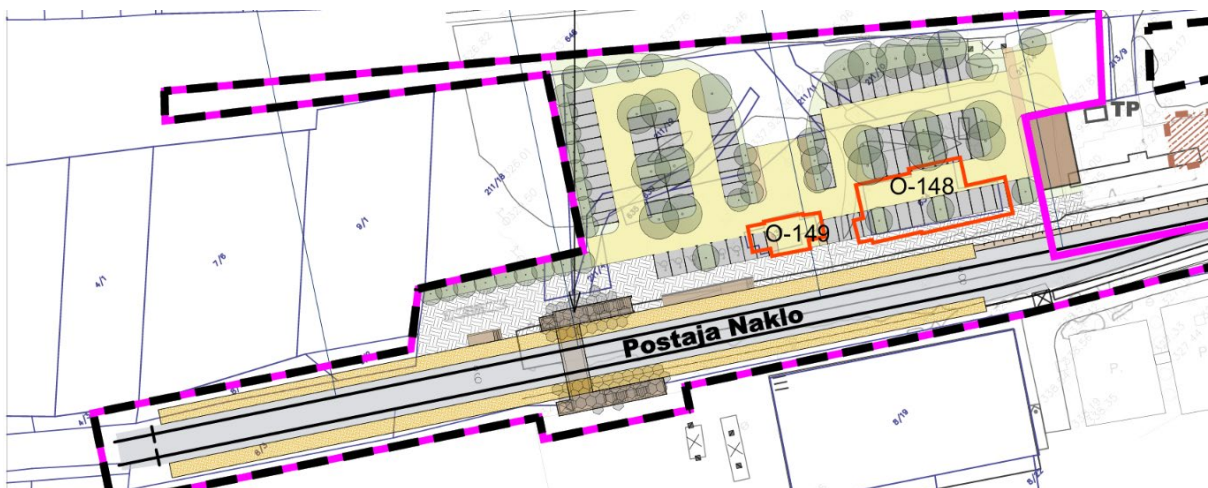
Postaja Kranj (2.24):

- + vsekakor podpiramo ureditev avtobusne postaje pri železniški postaji,
- ni predvidenega postajališča za mestni avtobus neposredno pred izstopom iz postaje,
- premajhna kapaciteta za P+R,
- nadkritje perona s heksagoni ni ravno primerno zaradi oblike,
- tir 1 in 2 izjemno daleč od parkirišč in postajne zgradbe, kar ne bo omogočalo hitrih in učinkovitih prestopov - predlagamo bolj enotno zasnovo, kjer so peroni paralelni in brez zamika.



Postajališče Struževo:

- 3 parkirni prostori ne igrajo nobene vloge,
- perona nista nadkrita,
- na vzhodni peron ni stopnišča iz nadvoza.



Postaja Naklo (2.27):

- avtobusno postajališče/obračališče ni predvideno,

- kolesarnice niso predvidene,
- peroni niso nadkriti,
- izgradnjo podhoda je tu nesmiselna, saj se proga tu konča,
- kapaciteta P+R je premajhna.

V spodnji tabeli so zbrani vsi predlogi glede ureditve infrastrukture postaj in postajališč.

Lokacija	Predlagana rešitev v DPN	Ugotovljena pomanjkljivost	Predlog izboljšave
Ljubljana Šiška	Kratke nadstrešnice	Nadstreški ne pokrivajo celotne (dvojne) dolžine sodobnih potniških garnitur.	Nadkritje najmanj 150 m perona.
Ljubljana Šiška	Ukinitev nakladalne rampe	Izguba infrastrukture za morebitne avtovlake v Ljubljani.	Preučitev ohranitve ali nadomestne lokacije.
Ljubljana Šiška	Odsotnost kolesarske infrastrukture	Ni varovanih kolesarnic oziroma BikeBox sistemov.	Pokrita in varovana kolesarnica.
Ljubljana Šiška	Odsotnost avtobusnega postajališča	Slabi pogoji za prestopne med vlaki in avtobusi.	Ureditev prestopnega avtobusnega vozlišča (kot zdaj SŽ bus ŠIŠKA - KOLODVOR).
Ljubljana Litostroj	Obsežna avtomobilska parkirišča	Prostorski poudarek na avtomobilskem prometu namesto na prestopnosti.	Več prostora za kolesarje in čakalne površine.
Ljubljana Litostroj	Nenadkriti peroni	Slabša uporabniška izkušnja in možni daljši postanki vlakov ob slabem vremenu.	Polno nadkritje peronov.

Ljubljana Stegne	Brez kolesarnice	Nepodprta intermodalnost.	Pokrita večnivojska kolesarnica.
Ljubljana Vižmarje	Kolesa samo na prostem	Nizka stopnja zaščite koles.	BikeBox ali zaklenjena kolesarnica.
Ljubljana Stanežiče	Neugodna lokacija glede na parkirišče	Vprašljiva privlačnost za uporabnike, če projekt MOL (nova soseska, LPP remiza in nov P+R) ne bo realiziran.	Vključitev projektov MOL v predlog DPN.
Medvode	Ni obračališča za avtobuse	Ne omogoča učinkovitega navezovanja avtobusnih linij.	Ureditev avtobusnega terminala.
Medvode	Premalo parkirnih mest	Potencial lokacije bistveno presega načrtovane kapacitete.	Rezervacija prostora za parkirno hišo.
Reteče	Premajhen poudarek na prihodu s kolesom	Glede na oddaljenost od naselja bi moral biti glavni fokus na prihodu s kolesom.	Povečava (nadkrite) kolesarnice, prioriteto vodenje kolesarskega prometa).
Reteče	Nenadkriti peroni	Slabša uporabniška izkušnja in možni daljši postanki vlakov ob slabem vremenu.	Polno nadkritje peronov.
Škofja Loka	Premajhno parkirišče	Pričakovano število uporabnikov presega predvidene kapacitete.	Razširitev P+R sistema.
Škofja Loka	Brez avtobusne postaje	Eno najpomembnejših regionalnih vozlišč nima ustreznih prestopnih površin.	Ureditev avtobusnega terminala.

Kranj	200 odprtih stojal za kolesa	Kolesa niso zaščiteni pred vremenskimi vplivi in krajo.	Pokrita večetažna kolesarnica.
Kranj	Premalo površin P+R	Postaja ima potencial regionalnega vozlišča.	Dodatne parkirne kapacitete.
Kranj	Heksagonalne nadstrešnice	Slabša zaščita pred vremenskimi vplivi.	Klasično linearno nadkritje peronov.
Struževo	Nenadkriti peroni	Slabša uporabniška izkušnja in možni daljši postanki vlakov ob slabem vremenu.	Polno nadkritje peronov.
Struževo	Brez varovane kolesarnice	Neizkoriščen potencial dostopa s kolesom.	Pokrita in varovana kolesarnica.
Naklo	Brez avtobusnega vozlišča	Oslabljen funkcija prestopnega vozlišča.	Ureditev avtobusnih postajališč neposredno ob postaji.
Naklo	Brez varovane kolesarnice	Neizkoriščen potencial dostopa s kolesom.	Pokrita in varovana kolesarnica.
Naklo	Podhod vprašljive upravičenosti	Visoki stroški glede na pričakovane prometne tokove.	Ponovna presoja smiselnosti investicije.

Iz pregleda izhaja, da je velik del načrtovanih rešitev osredotočen na gradbeno izvedbo železniške infrastrukture, bistveno manj pozornosti pa je namenjene vlogi postaj in postajališč kot prometnih vozlišč. Najpogostejše pomanjkljivosti so odsotnost avtobusnih prestopnih točk, pomanjkljiva kolesarska infrastruktura, nezadostno nadkritje peronov ter nejasna zasnova sistemov P+R. Posledično številne predlagane ureditve ne sledijo v celoti temeljnim usmeritvam DPN, ki kot ključne cilje izrecno navajajo učinkovite prestopne, razvoj prometnih vozlišč in železnico kot hrbtenico javnega potniškega prometa.

2. UPOŠTEVANJE ŽELJENIH POTOVALNIH ČASOV PRI NAČRTOVANJU INFRASTRUKTURE

Poleg cilja povečanja hitrosti in dovoljene osne obremenitve je potrebno pri nadgradnji železnic še pred načrtovanjem preveriti oz. določiti željene vplive na odvijanje železniškega prometa kot celote:

- koliko tras se bo lahko dodelilo,
- kako dolgi bodo progovni odseki,
- kakšen bo ciljni potovalni čas,
- kako se bodo novi potovalni časi vključili v nacionalni in mednarodni sistem časovnih vozlišč.

Pri pripravi tako prvotnega kot posodobljenega DPN-ja tovrstni strateški dokumenti niso bili niti pripravljeni, niti upoštevani. Tovrstne analize so ključnega pomena za določanje dejanskih potreb po infrastrukturi. Če je današnji potovalni čas z mednarodnim vlakom med Kranjem in Ljubljano 22 minut po obstoječi infrastrukturi (torej skoraj 80 km/h), potem se pričakuje, da bo nov potovalni čas pod 15 minut za mednarodne vlake (v nadaljevanju MV), in pod 30 minut za lokalne potniške vlake (v nadaljevanju LPV). Vendar bodo z istim številom postankov kot sedaj in le malenkostno višjimi dovoljenimi hitrosti LPV vlaki težko dosegali to ciljno vrednost. Vsak postanek namreč ne zajema le časa za izmenjavo potnikov, ampak zajema tudi celotno zavorno pot od predsignala do postanka in nato ponovnega pospeševanja do ciljne hitrosti. Z uvedbo (nove) železniške postaje Ljubljana Šiška (sicer z nižjimi progovnimi hitrostmi) pa se bo potovalni čas še dodatno podaljšal za LPV.

3. POMANJKLJIVA ARHITEKTURNA ZASNOVA POSTAJNIH IN POSTAJALIŠČNIH OBMOČIJ

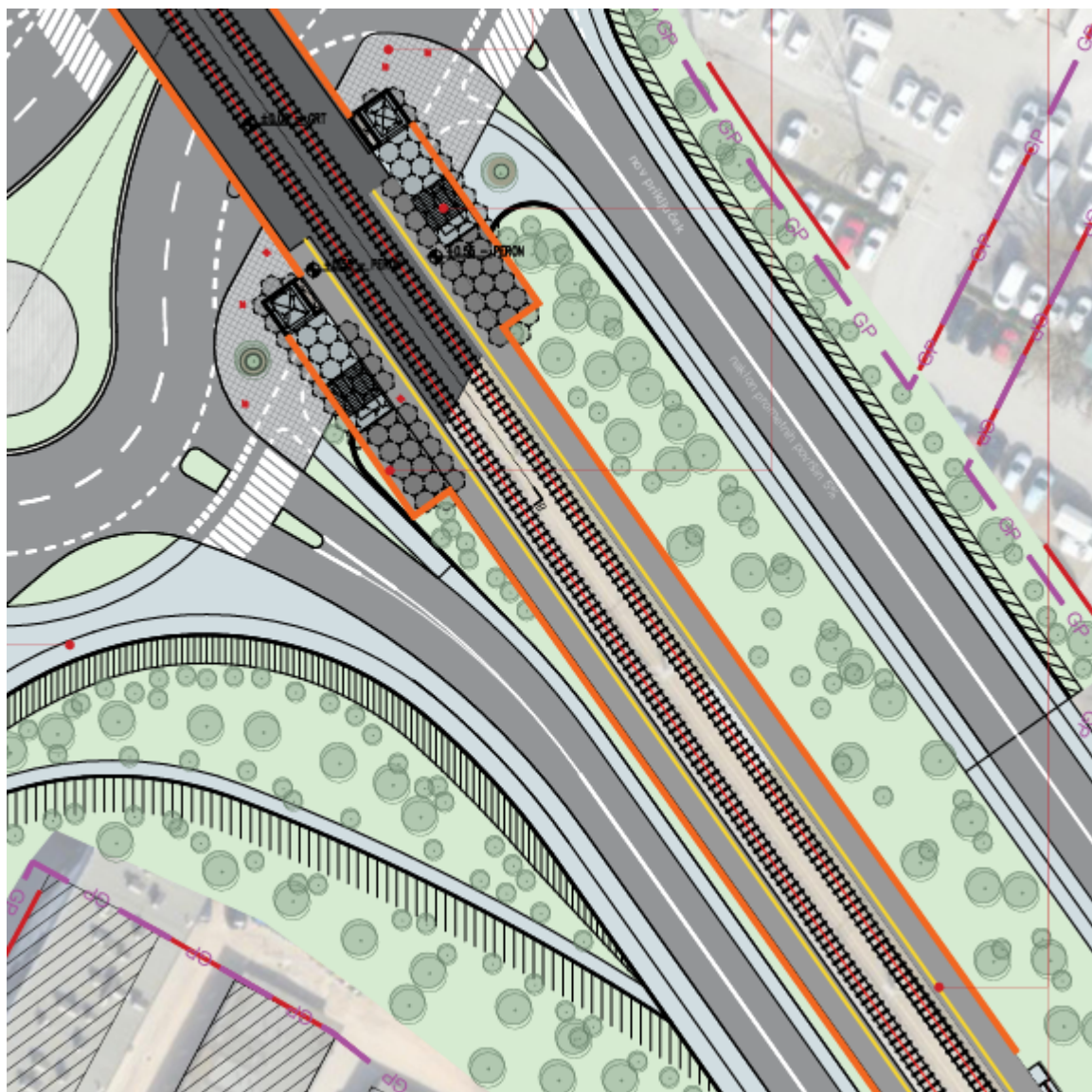
Poleg pomanjkljive zasnove koncepta dvotirnosti gorenjske proge je prav tako pomanjkljiva arhitekturna zasnova samih postajnih in postajališčnih območij. Hektagonska oblika nadstrešnic je sicer estetsko zanimiva, a potniku ne nudi dobre zaščite pred dežjem in drugimi vremenskimi vplivi (slika spodaj).



Slika 1: Primer zasnove nadkritja peronov z nadstrešnicami s šestkotniki na postaji Ljubljana Šiška

Prav tako tovrstna zasnova ni skladna s "standardno" arhitekturno zasnovo postajališč in postaj na območju JŽI v RS, kar lahko prispeva k nepreglednosti sistema za potnika, razen če bi takšne oblike postajališč in postaj razširili na celotno območje Ljubljane, da se zagotovi enotna podoba ljubljanske primestne železnice.

Dodatno kot problematično označujemo tudi splošno nenadkritost peronov (Slika 2).



Slika 2: Postajališče Litostroj brez v celoti nadkritih bočnih peronov

Slednje lahko v slabem vremenu povzroči, da bodo potniki vstopali samo na vratih, ki bodo nadkrita, kar pomeni daljši čas izmenjave in zamudo, ki pa si je nihče ne želi. Potrebno je upoštevati, da Ljubljana v Evropi sodi med prestolnice z največ dežja.

Pri načrtovanju parkirnih mest za kolesa moramo prav tako opozoriti, da nikjer ni bilo predvidenih pokritih kolesarnic v dveh nivojih in/ali varnih kolesarnic v obliki BikeBoxov oz. skupnih varovanih kolesarnic.

4. KONCEPT VOZNIH REDOV

Dvotirnost bo prinesla več kapacitet, revitalizacija proge Kranj – Naklo za potniški promet pa omogočila zanimivo alternativo avtomobilu med Naklim, Kranjem in

predvsem Ljubljano. Kot že prej omenjeno, je skladno z logiko taktnih voznih redov, h kateri vsaj načeloma težijo tudi Slovenske železnice, potrebno pred načrtovanjem ukrepov na infrastrukturi najprej pripraviti koncept voznih redov. Nova pridobitev bo namreč (lahko) predstavlja osnovo za organizacijo primestne železnice po vzoru S-Bahn sistema.

V nadaljevanju tako predstavljamo, kako si v KTPP in DPOS predstavljamo odvijanje železniškega potniškega prometa med Naklim in Ljubljano ter (Beljakom) Jesenicami in Ljubljano po izgradnji predlagane proge.



Slika 3: Shema postaj in postajališč, ki so zajeti v DPN (izdelal Matija Vene)

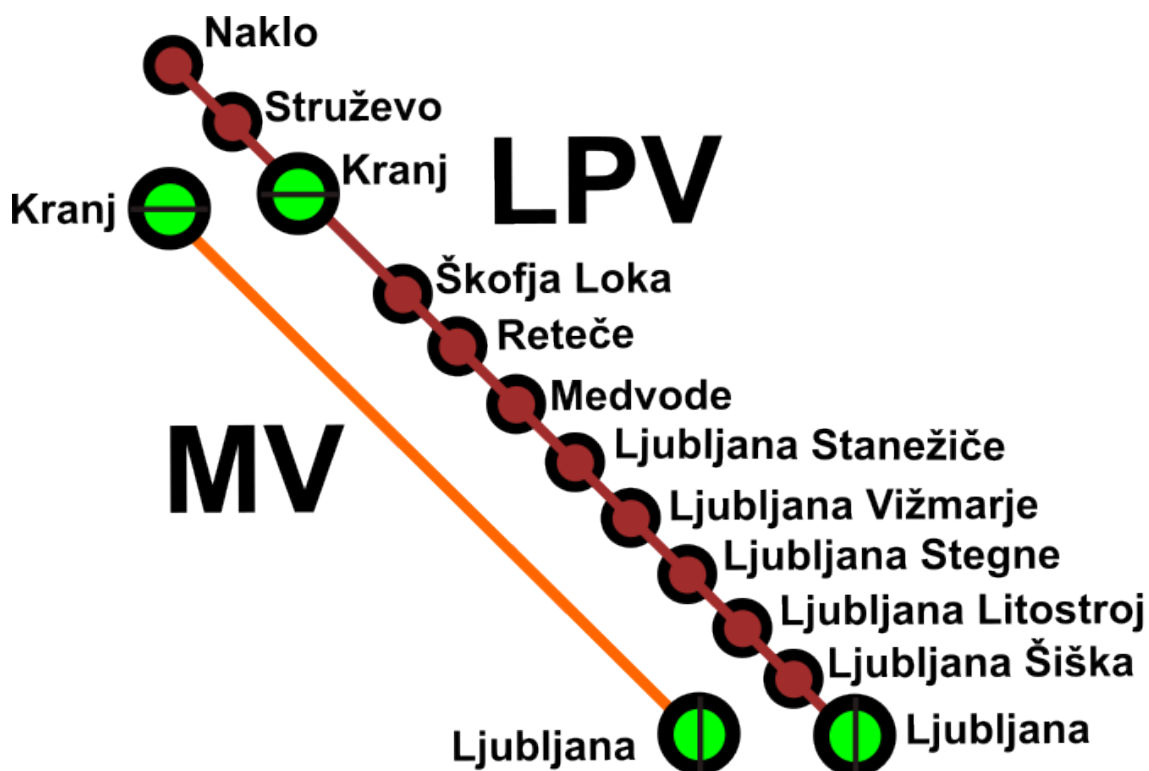
Trenutno so v DPN zajeta naslednja postajališča in postaje:

- Naklo,
- Struževo,
- Kranj,
- Škofja Loka,
- Reteče,
- Medvode,
- Ljubljana Stanežiče,
- Ljubljana Vižmarje,
- Ljubljana Stegne,
- Ljubljana Litostroj in
- Ljubljana Šiška.

Železniška postaja Ljubljana ni del DPN, je pa pomembna za zasnovo koncepta voznih redov.

Trenutni vozni redi nakazujejo na interval LPV vlakov na eno uro, z dodatnimi vožnjami v času konic in glede na trase mednarodnih vlakov. Glede na potencial proge in povečano kapaciteto ocenjujemo, da bi ciljna frekvenca vlakov med Naklim in Ljubljano morala biti vsaj na pol ure, v konicah na 15 minut, pri čemer bi se med Beljakom,

Jesenicami, Lesce-Bledom, Kranjem in Ljubljano morala vzpostaviti urna frekvenca mednarodnih vlakov ter ohraniti vsaj urna frekvenca LPV med Jesenicami in Ljubljano.



Slika 4: Shema poenostavljenega koncepta LPV in MV vlakov med (Naklim) Kranjem in Ljubljano (izdelal Matija Vene)

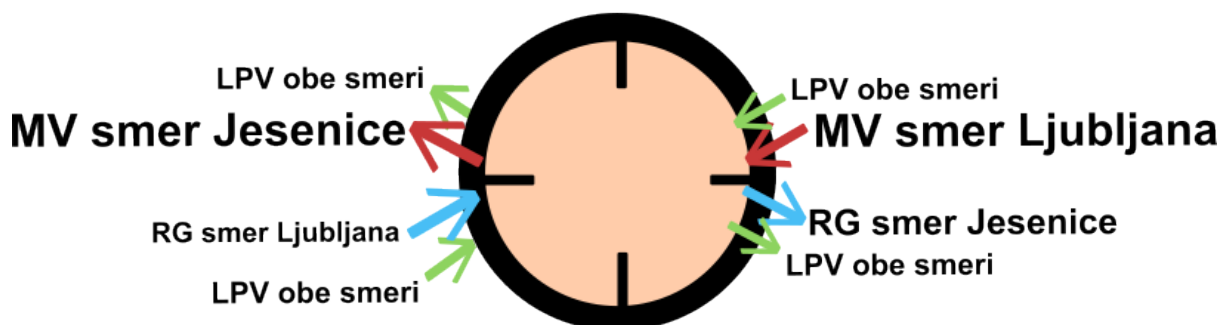
RG vlaki (Jesenice - Ljubljana) bi med Kranjem in Ljubljano lahko prevzeli traso MV oz. bi imeli postanke tudi v Škofji Loki in Medvodah.

Prav tako bi pri zasnovi morala biti predvidena potencialna povezava LPV Litija - Ljubljana - Naklo.

Iz t.i. Knoten-Kanten zasnove avstrijskih zveznih železnic namreč izhaja, da je Beljak (Villach) vozlišče .30, kar pomeni, da če bomo zagotavljali urno frekvenco do Jesenic zaradi enotirnosti med Kranjem in Jesenicami, morajo Jesenice prav tako prevzeti funkcijo vozlišča .30, Kranj pa vozlišča .15 in .45.

Na podlagi tega lahko predvidimo naslednjo shemo.

Kranj



Slika 4: Možen koncept uvozov in izvozov vlakov na ŽP Kranj (izdelal Matija Vene)

Zgoraj prikazan koncept sicer predvideva, da LPV na relaciji Naklo - Ljubljana v obeh smereh na postaji Kranj stoji med 6 in 8 minut, a se s tem zagotovijo vsi prestopi za dostop do manjših postajališč.

S predstavljenim konceptom bi se lahko zmanjšal obseg izvajanja avtobusnih storitev med Ljubljano in Kranjem, Škofjo Loko, Jesenicami, Radovljico itd. Avtobusi bi se nato le še navezovali na železniške storitve oziroma pokrivali območja in kraje, ki jih železnica ne doseže. Za namen navezovanja in hitrega prestopanja pa morajo biti ustrezno dimenzionirane in zasnovane tudi železniške postaje in postajališča.

ZAKLJUČEK

KTPP in DPOS podpirata nadgradnjo gorenjske proge ter vzpostavitev dvotirnosti med Ljubljano in Kranjem oziroma Naklim. Menimo pa, da predlagane rešitve postaj in postajališč v več primerih ne sledijo lastnim izhodiščem načrtovanja, zapisanim v DPN. Na to smo opozarjali že v pripombah leta 2024.

Posebej problematično ocenjujemo pomanjkljivo obravnavo prestopov na mestni in medkrajevni avtobusni promet, nezadostno kolesarsko infrastrukturo, omejeno nadkritost peronov ter odsotnost jasnega prometnega koncepta in ciljnega voznega reda. Predlagamo, da se načrt pred dokončno potrditvijo dopolni tako, da bodo postaje in postajališča dejansko delovala kot prometna vozlišča ter hrbtenica javnega potniškega prometa na Gorenjskem in v Ljubljanski urbani regiji, ter tudi kot ključna dopolnitev mestnega prometa v Ljubljani.