

## **ZAPISNIK DRUGE DISEMINACIJSKE DELAVNICE PROJEKTA CATCH\_MR, MESTNA OBČINA LJUBLJANA, 12. 4. 2012**

### **Razprava**

#### Izhodišča:

1. Kritični pregled predloga P+R mest v LUR, pripombe in predlogi za dopolnitve (na podlagi karte z vrisanimi P+R mesti).
2. Opredelitev velikosti in opremljenosti P+R (določitev velikosti posameznih P+R mest in poskus opredelitve njihove opremljenosti – npr. osvetlitev, označenost, kiosk, trgovina ...).
3. Potrebne prilagoditve javnega potniškega prometa, da bi P+R mesta lahko zaživel.

#### **Marjan Cerar, Mestna občina Ljubljana, oddelek za urejanje prostora**

Gospod Cerar je izpostavil problematiko odsotnosti županov občin, ki spadajo v Ljubljansko urbano regijo. Po njegovem mnenju je sodelovanje med občinami nujno, saj gre za regionalen problem. Trdi, da lokacije P+R-jev na obrobju mesta pomenijo neke vrste zapiranje Ljubljane. Takšen tip parkirišč bi bilo nujno čim bolj približati ljudem (domu). Glavni cilj je javni promet oblikovati tako, da je zanimiv za čim večje število potencialnih uporabnikov. Omenil je že obstoječe železniško omrežje, ki bi ga bilo nujno bolj integrirati v javni potniški promet. V preteklosti, ko je bilo število osebnih avtomobilov skromno, so se zelo močno razvijali tisti kraji v okolici Ljubljane, ki so imeli železniško povezavo (npr.: Litija, Zagorje). Kot obstoječo prestopno točko omenja Šmartno, kjer avtobus pripelje potnike do železniške postaje, nato nadaljujejo vožnjo z vlakom. Med problemi izpostavlja to, da je končna postaja regionalnega vlaka Ljubljana. Kot rešitev boljše povezanosti znotraj regije vidi direktno železniško linijo med npr.: Kamnikom in Grosupljim ali pa opcijo, da končna postaja štajerske linije ne bi bila Ljubljana temveč Postojna.

Trenutna frekvenca potniškega vlaka iz Litije je na eno uro, kar je solidno. Pogostejše povezave bi bile še bolj zanimive za potnike. Število potnikov po njegovem mnenju upada, česar naj bi se Slovenske železnice zavedale. Ponovno izpostavlja, da je potrebno bolj izkoristiti obstoječo železniško infrastrukturo. V preteklosti je podjetje iz mesta Karlsruhe naredilo študijo na tem področju. Izpostavili so tudi pomembnost navezave prestopnih točk na obstoječo in planirano poselitvev oz. poselitveni vzorec. Nove tehnologije na področju vlakovnih kompozicij omogočajo hitrejše pospeševanje in zaviranje, kar skrajša čas vožnje oziroma omogoča gostejšo razporeditev postaj. Kot enega izmed problemov železniškega omrežja izpostavlja ne-elektrificiranost posameznih odsekov proge.

Gospodu Cerarju se zdi nujna večja povezanost naselij v regiji, kot eno izmed lokacij P+R prestopnih točk predlaga obrobje mesta poleg avtoceste, znotraj regije pa bi bilo potrebno izboljšati mrežo

javnega potniškega prometa. Pri izbiri lokacije P+R prestopnih točk je po mnenju gospoda Cerarja nujno upoštevati tudi okoljske in ostale omejitve (poplavna ogroženost ...).

### **Natalija Skok, Občina Ig**

Gospa Skok je pohvalila podaljšanje proge LPP-ja do Iga. Na Občini so opazili, da mnogi že koristijo to povezavo, tudi število parkiranih vozil v središču Iga se je v zadnjem letu povečalo, zato razmišljajo o ureditvi P+R prestopne točke, ki naj bi se nahajala v samem središču naselja (poleg bencinske črpalke). Poleg parkirne funkcije razmišljajo tudi o ostalih funkcijah (trgovskih ...) na tem mestu. Zanima jo, ali še obstaja možnost vključitve v shemo financiranja s strani Evropske unije. Med problemi je gospa izpostavila nekoliko slabšo mrežo javnega potniškega prometa na južnem robu Ljubljane. Meni, da je pomemben vidik pri javnem potniškem prometu čas, zato bi bile potrebne izboljšave v omrežju Ljubljanskega potniškega prometa.

### **Matej Gojčič, RRA LUR**

Poudari, da je bilo v predlogu za financiranje s strani EU določenih 22 takšnih prestopnih točk, vendar niso lokacijsko opredeljene. Glede na to, da so nekatere točke že urejene, lahko sredstva prenesejo na druge lokacije.

### **Aco Šuštar, Občina Vodice**

Poudarja, da je nujna dobra strategija za 20-30 let naprej. Rešitev mora biti celovita v smislu povezave regije navznoter in navzven. Občina priložnost za ureditev javnega potniškega prometa vidi v izgradnji železniške proge iz Ljubljane do letališča Brnik. V tem primeru je nujna izgradnja železniškega postajališča v Vodicach. Ob postajališču bi bila tudi locirana prestopna točka P+R. Meseca septembra letošnjega leta bodo do Vodice vzpostavili avtobusno linijo Ljubljanskega potniškega prometa z uporabo integrirane vozovnice Urbana. Primere dobre prakse vidi v mnogih evropskih mestih.

Pomembna se mu zdi povezava vseh večjih naselij v regiji z metropolo (npr.: Šenčur, Komenda, Brnik, Cerklje). Na P+R bi navezali vse razpoložljive možnosti (kolo, avtobus, osebni avtomobil). Ostale značilnosti P+R-jev se mu ne zdijo problematične; to je delo projektantov.

Načrtovanje mora biti dolgoročno; če že danes vemo, da bo potekala trasa železniške proge prek Vodice, je to nujno upoštevati pri umestitvi P+R prestopnih točk. Dobrodošle bi bile povezave prek Ljubljane.

Župan poudarja, da se navade ljudi z leti spreminjajo. Ob naraščajočem trendu dražitve goriva se je treba vprašati, kako lahko na to odgovorimo s ponudbo javnega potniškega prometa. V Parizu menda mnogi ne znajo domov z avtomobilom iz centra, ker enostavno uporabljajo izključno javni potniški promet. Zastavlja se vprašanje, kaj bo čez 20 let pri nas.

Kot dodano vrednost projekta vidi celovit pristop.

### **Moderator Marko Peterlin, IPOP**

Opazimo lahko, da se izhodiščne tematike zelo pokrivajo. Skušajmo izhajati iz posameznih vsebin ločeno.

### **Sabina Popit, Mestna občina Ljubljana**

Opozarja, da bo število parkirnih mest na Barju okoli 450, kar je 50 % manj kot je bilo načrtovano, ker Agencija Republike Slovenije za okolje ne da soglasja za tako veliko parkirišče predvsem zaradi poplavne ogroženosti. To bi bilo po mnenju dr. Popitove možno urediti s sistemom obveščanja. Trdi, da administrativno delo in birokratske ovire na tem področju presegajo vse razumne meje. Izpostavlja, da je P+R prestopna točka Barje središču mesta dejansko najbližja lokacija, kar je njena glavna prednost. Lokacijo ljudje uporabljajo že sedaj, čeprav še ni urejeno po predpisih.

### **Moderator Marko Peterlin, IPOP**

Kaj pa sistem Bicikelj?

### **Sabina Popit, Mestna občina Ljubljana**

Tudi o tem je tekla razprava. Kar se tiče opremljenosti bi bile vsakršne popestritve dobrodošle, npr. kavomat in podobno. Kar se tiče sistema Bicikelj ni nobene težave, predvsem tam, kjer imamo optično omrežje, torej povsod tam, kjer so parkomati. Nujna je tudi izgradnja varnih kolesarnic.

### **Natalija Skok, Občina Ig**

Gospa vidi problem v zgoščenosti prestopnih točk. Poudarja da bi bilo potrebno to »pahljajo« razširiti oziroma razpreti.

### **Ivan Stanič, Oddelek z urejanje prostora, Mestna občina Ljubljana**

Ekonomika in stroški so del dolgoročne vizije. Sistem učinkovitega javnega potniškega prometa nastaja v daljšem časovnem razdobju, medtem ko je izgradnja P+R prestopnih mest lahko zelo hitra. Primer dobre prakse je izgradnja črpalke za plin; gre za hitro in učinkovito ter okolju prijazno rešitev. Pri načrtovanju se je nujno osredotočiti tudi na poselitveni sistem oz. vzorec. Kar se tiče prioritete izgradnje naj se najprej uredi tiste P+R-je za katera so potrebna manjša sredstva. Kar se tiče poselitvenega vzorca je potrebno vedeti, da se le-ta razlikuje med regijami. Ne smemo pozabiti na Gorenjsko, od koder je veliko število dnevniških vozačev. Ponekod je uporaba osebnega avtomobila nujna. Osebnega avtomobila ne smemo obravnavati kot sovražnika javnemu potniškemu prometu. Svoj prispevek pri odločanju ljudi bo naredila tudi ekonomika. Nujno pa je zagotoviti osnovno infrastrukturo, del katere so gotovo tudi P+R prestopna mesta.

### **Jože Urbanc, Slovenske železnice d.o.o.**

Z vidika Slovenskih železnic je nujna širša strategija. Na Slovenskih Železnicah iščejo rešitve, a te niso tako enostavne. Potrebno je upoštevati tudi mednarodni promet in tovorni promet. Nekatere predlagane rešitve tudi teoretično niso izvedljive, saj jih tirne konstrukcije ne omogočajo, npr. neposredna povezava med Kamnikom in Grosupljem. Pri umeščanju v prostor so spremembe pri železniški infrastrukturi zelo zapletene. Trenutno so dejavnosti osredotočene v projekt potniškega centra Emonike, ki je nujen za nadaljnji razvoj. Pri razvoju železniškega omrežja je potrebno sodelovanje države. Nujna je torej širša strategija.

Na primeru Litije je izpostavil, da je železnica zainteresirana za boljši P+R sistem, tako da je tudi njihovo invalidsko podjetje prevzelo avtobusni prevoz, saj se Občini Šmartno in Litija nista mogli uskladiti o tem vprašanju. Nujno bi bilo, da bi se avtobusno postajališče prestavilo bližje železniški postaji. Tu je izpostavil problem velikega števila avtobusnih prevoznikov in pripravljenosti na sodelovanje ter odsotnost regulative s strani države.

Nujen je razmislek o enotni strategiji zaračunavanja vozovnic. V ceno bi bila vključena tudi P+R storitev.

Pri iskanju rešitev je nujen kompleksen pristop. Na Slovenske železnice vršijo pritiske tudi druge občine in regije, ne le Ljubljanska urbana regija. Če se v železniškem omrežju na neki točki povečajo zmogljivosti, jih je običajno drugod potrebno zmanjšati in tako prihaja do navzkrižja interesov. Rešitve je potrebno iskati na državni ravni, ne le na regionalni.

Kot primer nujnega sodelovanja države pri železniški infrastrukturi gospod Urbanc podaja projekt obnove voznega parka. Pri menjavi elektromotornih garnitur Gomulka Slovenske železnice že devet let čakajo na državno poročilo.

### **Matej Gojčič, RRA LUR**

Neudeležbo županov je opravičil z načrtovano tematsko sejo Sveta regije na temo P+R.

### **Moderator Marko Peterlin, IPOP**

Poudarja, da so bile objavljene vse občine.

### **Janez Nared, GIAM ZRC SAZU**

Dr. Nared je izpostavil vidik uporabnika. Večina dnevnih vozačev prihaja v Ljubljano prek avtocestnih povezav. Nujna bi bila izgradnja P+R prestopne točke na koncu gorenjskega kraka avtoceste, v Šiški. Izpostavlja možnost povezave z Mercator centrom. Pri primorskem kraku izpostavlja velike razdalje. Ko je potnik enkrat na avtocesti ima željo priti čim bližje centru, zato bi bilo treba potnike preusmeriti na javni promet že pred vstopom na avtocesto. Nujna je tudi čimprejšnja izgradnja P+R prestopne točke na Barju. Mesto se namreč v centru zapira, medtem ko alternative na obrobju ni.

### **Sabina Popit, Mestna občina Ljubljana**

Gospa Popit izpostavlja, da bi morala biti prestopna točka na Barju zgrajena že lani in da je postavitev parkomatov v centru hitrejša in cenejša rešitev kot pa izgradnja novih prestopnih točk.

### **Janez Nared, GIAM ZRC SAZU**

Sprašuje, ali bi bila ureditev parkirišča možna v avtocestni deteljici (ob uvozu in izvozu).

### **Sabina Popit, Mestna občina Ljubljana**

Poudarja, da je to najbolj sporen del projekta.

**Janez Nared, GIAM ZRC SAZU**

Izpostavi problem lokacije P+R-ja na Verdu. V tem primeru železnica ni konkurenčna, sistem pa ne zajame tistih, ki uporabljajo avtocesto. V primeru dobre povezave javnega potniškega prometa Vrhnike z Ljubljano P+R na tej lokaciji ni potreben.

**Jože Urbanc, Slovenske železnice d.o.o.**

Gospod Urbanc se strinja, da lokacija na Verdu ni primerna, a poudarja, da je v pol ure, kolikor potrebuje vlak do centra mesta, to najhitrejša povezava. Poudarja, da je bila v preteklosti že planirana železniška povezava, a je ta trasa sedaj pozidana. Rešitev bi bila izgradnja lahke železniške konstrukcije.

**Matej Gojčič, RRA LUR**

Izpostavlja možnost, da je alternativna lokacija za Verd pri avtocestnem priključku.

**Moderator Marko Peterlin, IPOP**

Odpira razpravo na temo opremljenosti. Izpostavlja vprašanje varnosti, kako jo lahko zagotovimo? Ena možnost je, da je P+R prestopna točka zaradi pestre ponudbe zelo frekvenčna in obljudena.

**Matej Gojčič, RRA LUR**

Poudarja, da so številne lokacije P+R-jev načrtovane ob nakupovalnih centrih. Pri tem pa se pojavlja problem, kako ločiti parkirna mesta za kupce od mest za dnevne vozače ter kako urediti sistem zaračunavanja. Takšen problem se je pojavil v Grosupljem.

**Moderator Marko Peterlin, IPOP**

Izpostavlja problem nevarnosti za dodatno suburbanizacijo, ki bi se lahko povečala zaradi izgradnje novih nakupovalnih središč izven naselij.

**Miha Simončič, Občina Grosuplje**

Gospod Simončič pojasnjuje, da je lokacija P+R prestopnega mesta v središču naselja Grosuplje zelo atraktivna. Zraven je tako železniška kot tudi avtobusna postaja. Poleg nastaja nov center mesta. Lokacija je tako odlično izhodišče za uporabo javnega potniškega prometa. Občina želi na tem mestu omogočiti prepletanje več različnih funkcij.

**Jošt Šmajdnek, LPP d.o.o.**

Gospod Šmajdnek izpostavlja problem Stožic, ki trenutno še niso urejene kot prestopna točka. Parkirišča niso označena in so tako neprimerna. P+R prestopna točka bi morala biti na končni postaji LPP linije št. 13. Trenutno uporabniki javnega potniškega prometa parkirajo pod stadionom. Tam je okoli 1000 parkirnih mest, a za lokacijo P+R to ni primerno. Pregibni avtobusi namreč ne morejo peljati po tem parkirišču. Alternativa bi bila uporaba manjšega avtobusa, vendar se v tem primeru čas vožnje podaljša za 7-8 minut. Ko bo v Stožicah zgrajen trgovski center, bo lokacija prestopne točke

bolj atraktivna. Na poti domov bo možno opraviti tudi različne nakupe. Takšen sistem je vzpostavljen na Rudniku (linija LPP št. 27), le da je tu do takšnega sodelovanja prišlo spontano. Ko je bil zgrajen nakupovalni center, so ugotovili, da so mnoga parkirišča zasedena že pred odprtjem trgovin. Zaradi tega so se pritožili, kasneje pa je prišlo do dogovora z LPP-jem, saj so trgovci spoznali, da so potniki hkrati potencialni kupci in gre za obojestransko korist. LPP-ju tako ostaja polna voznina, medtem ko so na drugih tovrstnih lokacijah primorani del voznine nameniti za uporabo parkirišč (primer Dolgi Most).

#### **Marjan Cerar, Mestna občina Ljubljana, oddelek za urejanje prostora**

Gospod Cerar poudarja, da je občina dolžna poskrbeti za javni prevoz in parkirišča in da se v tem primeru ne moremo zanašati na partnerstva s trgovskimi centri. Nujno je spodbujati izgradnjo in uporabo P+R prestopnih točk znotraj Ljubljanske urbane regije. Pomemben je tudi vidik varnosti. Izpostavlja pa tudi problematiko črpanja evropskih kohezijski sredstev, pri katerem smo v Sloveniji neučinkoviti.

#### **Moderator Marko Peterlin, IPOP**

Gospod Peterlin izpostavlja, da je sodobna parkirna politika v svetu usmerjena v čim večjo izkoriščenost parkirišča, njihovo multifunkcionalnosti in časovno prerazdelitev. Spontani nastanek P+R prestopnih točk je lahko dobra praksa (primer Supernove), v kolikor pa gre za neregulirano širitev v posameznih soseskah, pa lahko pride do navzkrižja interesov.

#### **Aco Šuštar, Občina Vodice**

Gospod župan vidi največji problem v umeščanju parkirišč v prostor, saj gre za velike površine, ki lahko zasedajo kmetijska zemljišča. Nimajo namreč vse občine te možnosti, da se tovrstna dejavnost širi na zazidljiva zemljišča. Zato apelira, da je potrebno P+R-je vključiti v državne prostorske plane, saj na podlagi tega država lahko razlasti lastnika zemljišča, ki je v javnem interesu. V tem primeru je potrebno lastniku dati ustrezno nadomestilo. Strinja se, da morajo biti parkirišča izkoriščena za več namenov. Na primeru Vodice je P+R predviden na lokaciji, kjer je obstoječa avtobusna postaja, v bližini pa je tudi pokopališče. Poudarja tudi vidik varnosti (zapornice, video nadzor). Meni, da je primerneje zgraditi več manjših P+R prestopnih točk, saj je umestitev v prostor lažja, izgradnja cenejša, uporaba pa bolj funkcionalna. Drugače je na avtocestnih vpadnicah v prestolnico, kjer so smiselni tudi večji objekti. Na primeru gorenjske vpadnice predlaga lokacijo v Vižmarjih, kjer je obračališče LPP linije št. 1. Izpostavlja problem zakonskih osnov na področju zemljiške politike zaradi česar javni interes ogrožen.

#### **Jože Urbanc, Slovenske železnice d.o.o.**

Predstavnik Slovenskih železnic se strinja, da je v Sloveniji postopek pridobivanja dokumentov, potrebnih za izgradnjo infrastrukture zelo dolg in se lahko pojavi problem pri črpanju evropskih sredstev, ki so časovno omejena.

### **Matej Gojčič, RRA LUR**

Omeni problem investitorjev – ko bo gradil? Ena od možnosti je, da je investitor občina, nek skupni organ na ravni regije pa poskrbi za dokumentacijo. Tudi pri morebitni izgradnji tramvajskega omrežja se pojavlja problem investitorja. Občina takšnega projekta ni sposobna izvesti. Potrebno bi bilo ustanoviti neko krovno organizacijo, ki bi podobno kot DARS v primeru avtocest, skrbela za javni potniški promet. Posamezni projekti presegajo okvire občine, medtem ko na državni ravni niso pokriti.

### **Marjan Cerar, oddelek za urbanizem Mestne občine Ljubljana**

Opaža, da že obstaja veliko manjših parkirišč, ki funkcionirajo kot P+R. Takšna parkirišča je potrebno razvijati nadalje. Kot nujen del opremljenosti omenja kolesarnico.

### **Zaključni poudarki moderatorja Marka Peterlina, IPOP**

- več manjših P+R prestopnih točk (npr. Ig, Mercator Šiška – ob izvozu z gorenjskega kraka avtoceste, Vrhnika);
- kolesarnica kot del nujne opreme;
- železniška postajališča kot ena od boljših lokacij za P+R-je;
- multifunkcionala raba (npr.: ob nakupovalnih središčih);
- uporaba že obstoječe infrastrukture;
- pomemben je vidik varnosti;
- celostno urejanje;
- P+R prestopne točke ob avtocestnih priključkih – nujna dobra povezanost z javnim potniškim prometom.