



6. seja Sveta za trajnostni razvoj in varstvo okolja

Pričetek, 12. 1. 2024 ob 14. uri, MOPE, Langusova 4

Udeležba:

- Svet za trajnostni razvoj in varstvo okolja: Hojka Kraigher, Valentina Brečko Grubar, Andrej Gubina, Nika Pečevnik, Aleksandar Šobot, Nataša Mikulin, Nela Halilović, Antonija Božič Cerar
- Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo: državni sekretar Uroš Vajgl, generalni direktor Darko Trajanov, Tadej Žaucer, Tina Hočevar
- DRSI: mag. Dejan Jurkovič, vodja sektorja za investicije v železnice
- Ministrstvo za naravne vire in prostor: Meta Muršec, Direktorat za prostor, Oddelek za načrtovanje prometnih in energetske ureditev;
- Zunanji gost: Simon Koblar (Urbanistični inštitut RS)

Uvodni pozdrav predsednice Sveta za trajnostni razvoj in varstvo okolja.

1. Potrditev dnevnega reda

Dnevni red potrjen brez sprememb.

2. Kratek pregled nad vsemi investicijami na javnem železniškem omrežju

Mag. Dejan Jurkovič, vodja sektorja za investicije v železnice, DRSI, je predstavil trenutne investicije na javnem železniškem omrežju. Potekata dva investicijska cikla: odprava ozkih grl znotraj obstoječega koridorja s ciljem čim krajših, čim hitrejših poti in nato optimizacija potovalnega časa in s tem povečanje konkurenčnosti železniškega prometa. Leta 2030 se bodo pokazali rezultati drugega investicijskega cikla – skrajšanje potovalnih časov primestnega prometa LUR.

Eden od ciljev je nadgradnja vsaj 75 % omrežja na zmogljivost 160km/h. Po tem scenariju bi bil potovalni čas LJ-MB bil približno eno uro in petnajst minut (MB-CE-ZM-LJ).

Predstavitev se nahaja v Prilogi 1.

Sledila je razprava. Glede elektrifikacije je bilo pojasnjeno, da se ta vidik vključuje pri investicijah. Razvoj alternativnih nizkoogljčnih pogonov je v razcvetu vendar mora biti končna odločitev sprejeta ob graditvi novih tirov, saj bo takrat bolj znano kaj je na trgu dostopno. Za elektrifikacijo so potrebne tudi visoke investicije, obstajajo tudi druge omejitve kot so gradbene prepreke (potrebno razširiti tunele), preveriti energetske zmožnosti, itd. V tujini je praksa predvsem večanja napetosti na novih tirih.

Glede opuščenih ovinkov/odsekov je bilo pojasnjeno, da se bodo tiri odstranili in uporabili za različne potrebe, odvisno od lokacije do lokacije. Npr. na progi MB-Pesnica se bo zgradila kolesarska povezava. Opuščeni odseki se načeloma ne bodo uporabili za potrebe mestnega javnega prevoza oz. odvisno od občin, če bi se za tak projekt odločile.

Predvsem imajo potencial za tovrstne projekte tri lokacije: Ljubljana (Kranj, Kamnik, Logatec, Litija); Celje in Maribor.

Glede odseka Bohinjska Bistrica – Jesenice je bilo pojasnjeno, da gre za financiranje preko Načrta za odpornost in okrevanje. Pripravljen je javni razpis, projekt pa mora biti zaključen v 2026. Do takrat se bodo izvajala potrebna dela.

Na vprašanje o tovornem prometu čez potniški centru Ljubljana (PCL) je bilo odgovorjeno, da naj bi se tovorni promet umaknil s površinskih prog in naj bi šel pod zemljo. Na obstoječih površinah tovorni promet ne ovira taktni promet, vsaj ne na povezani do Ljubljane. Tudi v prihodnje, tam, kjer so tiri težav ne bo, infrastruktura bo omogočala sočasni prihod na postajo.

Glede t. i. tivolskega loka so bile predstavljene različnih možnosti vendar zaenkrat še ni dogovora med vpletenimi. Ena od rešitev je odcep na Viču, kjer se lahko priključi na gorenjsko povezavo. Vič-Vižmarje bi tudi lahko bila rešitev, ki pa bi bila neodvisna od ostalih rešitev.

Sklep:

- Sveta za trajnostni razvoj in varstvo okolja je opravil razpravo na podlagi predstavitve DRSl.
- Skupaj z zapisnikom se članom Sveta posreduje tudi ppt predstavitev.

3. Prometni izzivi v ljubljanski urbani regiji

Simon Koblar, Urbanistični inštitut RS, je uvodoma predstavil prometne izzive v LUR (Priloga 2). Slovenija ter nekatera mesta so se zavezala k podnebni nevtralnosti. V tej luči je potrebno zagotavljati učinkovito mobilnost in to za vse, tudi tiste, ki nimajo avtomobila, nimajo voziškega izpita, zdravstveni razlogi, itd.

Zastoji so povsod tudi na regionalnih cestah itd ni pa stanje še čisto katastrofalno. Se pa povečujejo dnevne migracije do Ljubljane.

V času posodabljanja železnic je najprej pričakovati kratkoročno poslabšanje stanja ampak dolgoročno se bo situacija bistveno izboljšala, k čemur bo prispeval tudi PCL. Zahteve oz. interesi za širitev avtocest so sicer močni vendar nam to ne bo pomagalo rešiti prometnih in ne okoljskih izzivov.

Predstavljeni so bili še izzivi in priložnosti JPP kot so prestopi (časovno, cenovno), PCL, bistveno boljša kolesarnica; prestopne točke poleg PCL (tudi iz avtobusa na vlak, itd); rumeni pasovi oz. tirni promet znotraj LJ (LPP); povečanje zanesljivosti JPP.

Predstavljena je bila je tudi enostavna ne-gradbena rešitev in sicer omejitev hitrosti na AC do 100km/h. Ocenjuje se sicer, da javnost tega sicer ne bi dobro sprejela, bi pa s tovrstnim ukrepom izboljšali prometno pretočnost.

K temu predlogu sta mnenje podala tudi generalni direktor ter državni sekretar, ki sta kot ugodno rešitev predstavila dinamično vodenje prometa, ki bi začasno omejilo hitrost ob konicah, kar bi javnost verjetno tudi lažje sprejela. Opozorila sta še, da se na dolgi rok pričakuje povečanje električnih vozil, ki bodo zaradi optimizacije vozila okoli 100km/h.

Omejitev hitrosti bi pomagalo tudi pri zmanjšanju porabe energije, zmanjšanju hrupa in izboljšanju prometne varnosti.

Glede širjenja AC bi bilo smiselno razmisliti o posebnem režim uporabe tretjega pasu, sta še dodala, za kar pa bi bilo potrebno urediti zakonodajo, nadzor nad izvajanjem pa bi bil bistven za uspeh ukrepa.

Generalni direktor je obvestil o pripravi akcijskega načrta za urejanje prometa v LJ regiji zaradi zastojev, ki v grobem sledi tem usmeritvam. Opozoril je edino, da je potrebno upoštevati ne samo mobilnost prebivalcev ampak istočasno tudi mobilnost tovora.

V razpravi so bili omenjeni tudi nekateri drugi primeri iz tujine, na primer zaračunavanje za uporabo tretjega pasu, vstopne takse za avtomobile, zmanjšanje parkirnih kapacitet, uvedba rumenih pasov, ki so izključno za javni promet, itd.

Nekateri člani Sveta so izrazili mnenje, da je cenovna politika najbolj učinkovit ukrep omejevanja, zato bi se pred gradnjo npr. tretjega pasu morali poslužiti tovrstnih ukrepov.

Glede brezplačnega JPP kot ga je uvedel Luksemburg je bilo ugotovljeno, da načeloma ni dobra praksa oz. se promet posledično ni zmanjšal.

Razprava je zajela tudi širše vidike, ki lahko vplivajo na prometne tokove. Dostopnost stanovanj je eden od vidikov – z večjo dostopnostjo se ljudje odselijo v druge kraje, kar posledično poveča promet do Ljubljane. Povračilo stroškov prevoza na delo omogoča, da se ohranja razširjena poselitev Slovenije, se pa hkrati pogostokrat tudi izkorišča za finančno korist posameznika.

Svet za trajnostni razvoj in varstvo okolja poziva državo, da aktivno usmerja in vodi politiko trajnostne mobilnosti upoštevajoč širše vidike oz. faktorje, ki vplivajo na promet.

Sklep:

- Svet za trajnostni razvoj in varstvo okolja je opravil razpravo glede prometnih izzivov.
- Svet za trajnostni razvoj in varstvo okolja po svojih zmožnostih ozavešča o alternativah gradbenim ukrepom za omilitev prometnih izzivov.
- Skupaj z zapisnikom se članom Sveta posreduje tudi ppt predstavitev.

4. Razno

Predsednica Sveta je člane obvestila o odstopu članice Lidije Živčič. CNVOS je tako 22. 12. 2023 začel s postopkom izbora nadomestnega člana, ki bo znan do konca januarja.

Svet je prejel vabilo na posvet o svetlobnem onesnaževanju, ki bo 15. 2. 2024.

Glede morebitnih skupnih izjav je bilo pojasnjeno, da Svet lahko pripravi in objavi sporočila za javnost na spletni strani namenjeni Svetu.

Svet je prejel poziv k podpori akcije ozaveščanja glede nevarnosti steklenih stavb za ptice.