

# Strategija razvoja prometa in javni potniški promet

Matej Gabrovec

Geografski inštitut Antona Melika

ZRC SAZU

# Uvod – ali je obravnava JPP-ja ustrezna?

- Primeren poudarek v uvodu
- Korektna analiza obstoječega stanja
- Vključenost v prometni model
- Pomanjkljivi in premalo ambiciozni ukrepi
- **Ključen je konkurenčen potovalni čas!!**  
(predvsem v razmerju do konkurenčnega osebnege prometa)

# Nova cestna infrastruktura poslabša konkurenčnost JPP!!

- AC – večja omejitev hitrosti za JPP
- Obvoznice – zmanjšanje potovalnega časa osebnih vozil in povečanje za JPP
- Obvoznice – praviloma le tam, kjer je ogrožena kakovost bivanja ob tranzitni cesti
- Ob vsakem izboljšanju infrastrukture **NUJNO** hkratno izboljšanje JPP
- Slaba frekvenca pomeni podaljšan potovalni čas

# Strategija – dobri primeri - Kočevje

- Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstojeca prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnost priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture. Poleg cestne infrastrukture je v smeri Kočevja tudi obstojeca železniška infrastruktura. V okviru priprave ukrepa je potrebno upoštevati obe prometni sredstvi ter ugotoviti kakšni konkretni ukrepi lahko zadostijo ciljem hitrejše in boljše dostopnosti. **Predvsem je potrebno preučiti ali bi lahko posodobitev železniške infrastrukture v celoti zadostila ciljem hitrejše in učinkovitejše dostopnosti** ali pa je potrebno končne predloge ukrepov iskati tako na cestni kot na železniški infrastrukturi **z upoštevanjem učinkovitejše izvede javnega prevoza.**

# Strategija - slabi primeri - Celje

- Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v casu popoldanske urne konice na povprečni delovni dan ter v turistični prometni konici. Na nekaterih delih omrežja v Celju med prikljucki na AC in ostalim omrežjem prihaja do zgostitev prometa in zastojev s tem so tudi povezane prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprecevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretocnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem okolju.

# Alpska konvencija – protokol „Promet“

2. Cestni projekt višjega reda za znotrajalpski promet se lahko udejanji le takrat, če:

- a) je moč z ustreznimi preventivnimi in kompenzacijskimi ukrepi na osnovi rezultata presoje vplivov na okolje doseči cilje, določene v črki j 2. odstavka 2. člena Alpske konvencije in
- b) potreb po prevoznih zmogljivostih ni moč zadovoljiti z boljšo izkoriščenostjo obstoječih cestnih in železniških zmogljivosti, z rekonstrukcijo ali novogradnjo železniških in plovnih infrastruktur ter z izboljšanjem kombiniranega prometa kot tudi z nadaljnjimi prometno-organizacijskimi ukrepi in
- c) je presoja smotrnosti pokazala, da je projekt ekonomičen, da obvlada tveganja in da je rezultat presoje vplivov na okolje pozitiven in
- d) se upoštevajo plani/programi urejanja prostora in trajnostni razvoj.

# Medregijski JPP - 1

- Časovno konkurenčna le železnica, a ne na obstoječi infrastrukturi (pogojno le LJ-MB)
- Kratkoročna rešitev: hitre avtobusne linije
- Dolgoročno: investicije v železniško infrastrukturo

# Medregijski JPP – 2 – Potovalni časi

Relacija	Osebni avto	Vlak	Frekvenca	Avtobus	Frekvenca
Lj - Mb	1h20min	1h 48min	6	1h 45min	1
Lj - Kp	1h 3min	2h 08 min	1	1h 30 min	0
Lj - Go	1h 12min	2h 48 min	2	2h 07 min	2

Časi veljajo za najhitrejši avtobus ali vlak po veljavnih vozniških redih.

Frekvenca: število dnevniških delavniških voženj z navedenim časom potovanja,

Poleg navedenih je še več dnevniških počasnejših avtobusov ali vlakov.

Vlak bi bil časovno konkurenčen le ob modernizaciji infrastrukture in izgradnji 2. tira, v Novo Gorico, Novo mesto pogojno konkurenčen le direktni avtobus po AC!!  
**NUJEN TAKTNI VOZNI RED.**

Vozna cena:  
No.0587

Velja dne

#8.70

No.0587

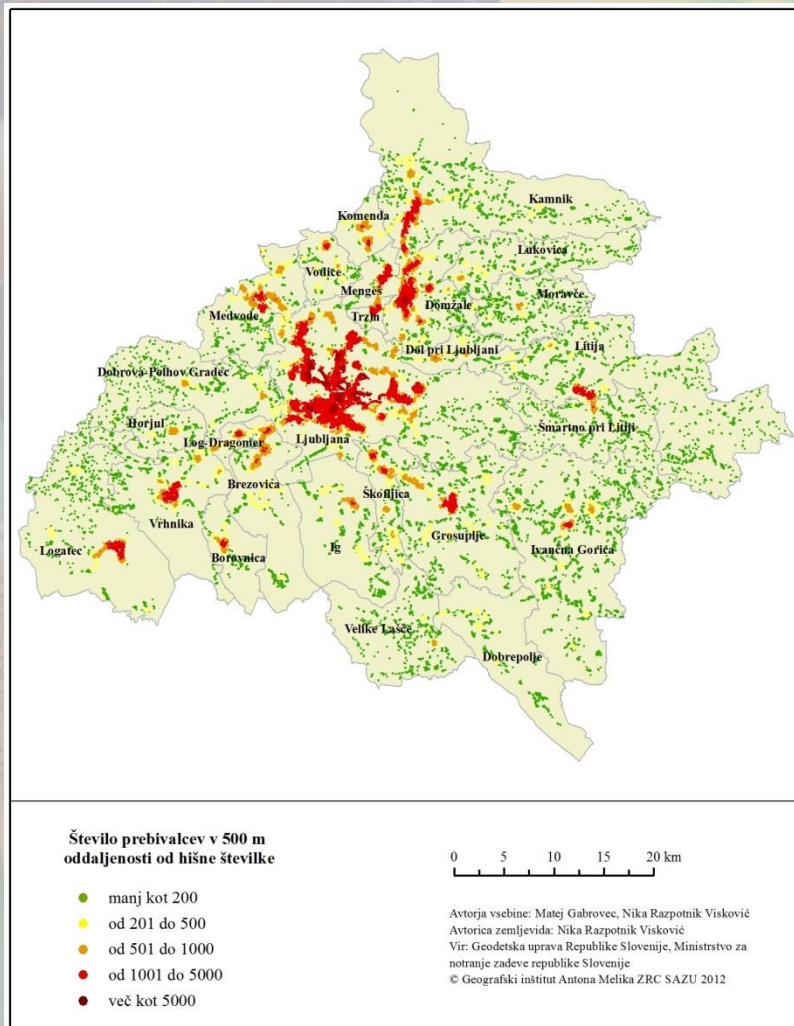
KUPON

8.70

EUR



# Načrtovanje JPP v regiji



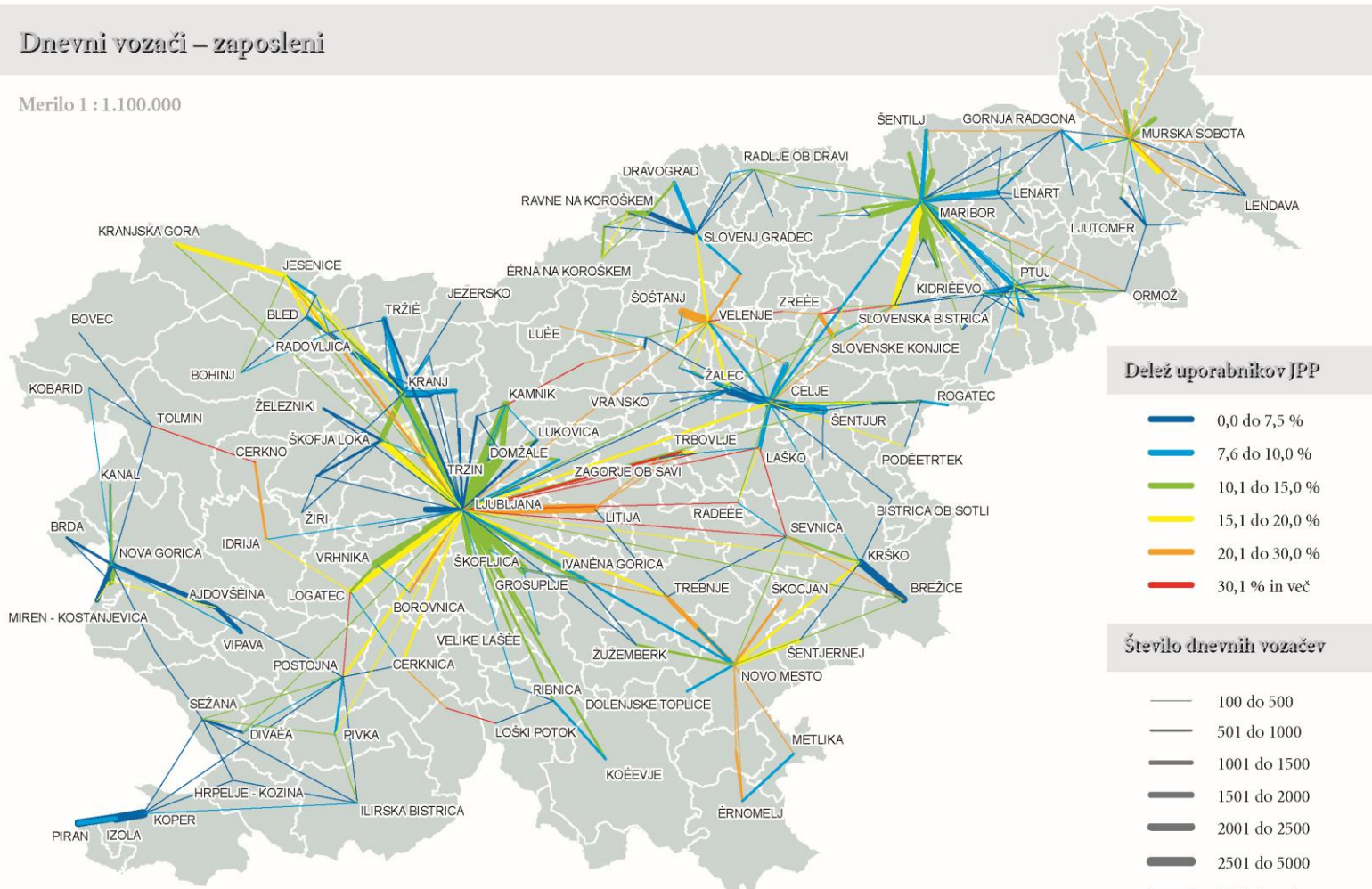
- Standardi dostopnosti
- Gostota poselitve: število prebivalcev v 500 m oddaljenosti
- Prag 200 prebivalcev – pod njim alternativne oblike JPP
- Intervalni promet!

# Dostopnost znotraj regij

- 2h – „45 minut z JPP, če to ni možno, vsaj z osebnim vozilom“
- Predlog: **določitev ciljne frekvence in potovalnega časa** za vsa naselja nad določenim pragom (200, 500, 1000 preb.)

# Dnevni vozači – zaposleni

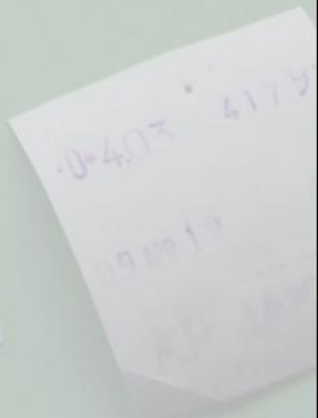
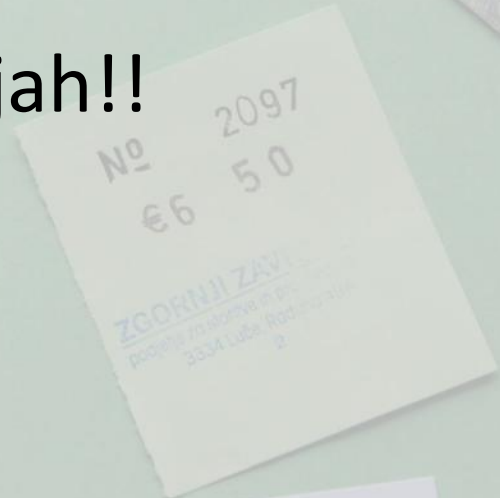
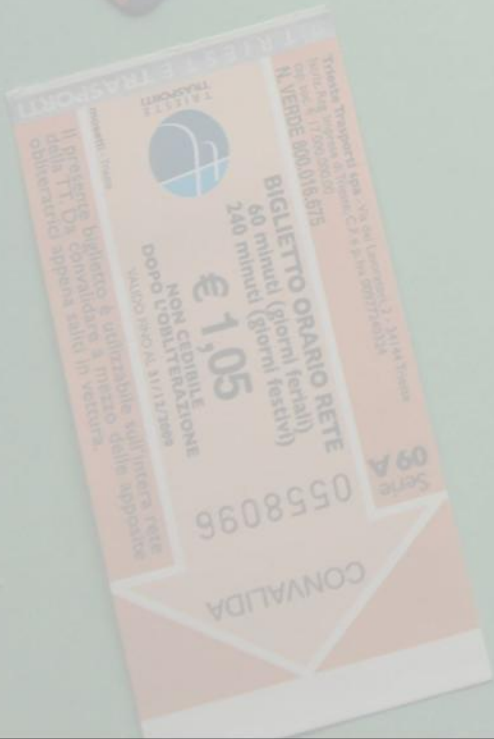
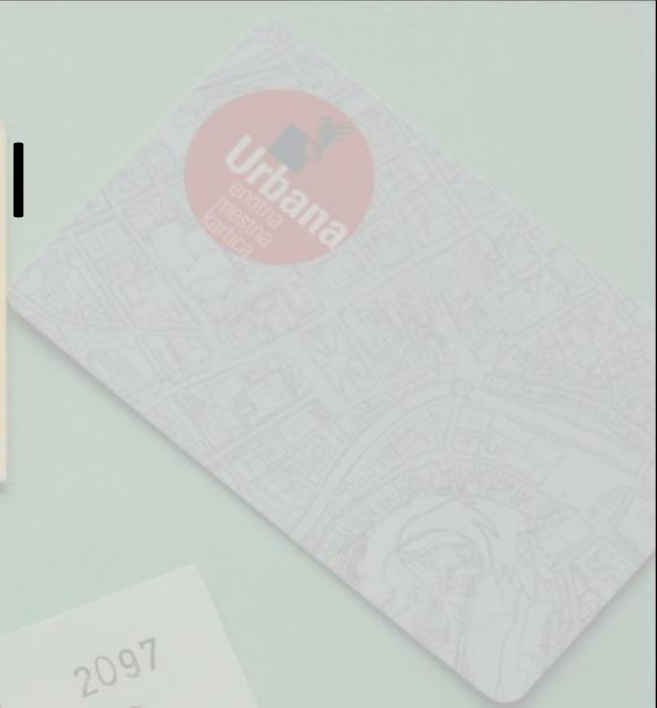
Merilo 1 : 1.100.000



# MERLJIVI CILJI

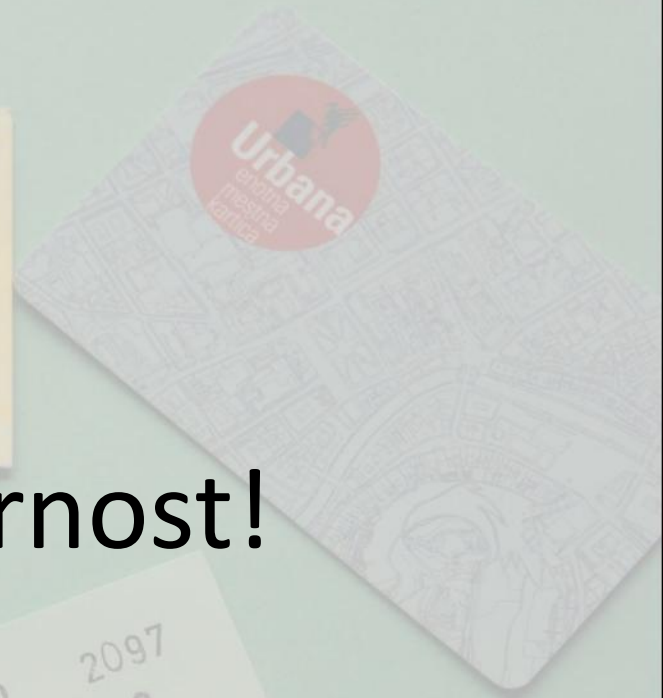
CILJNI "MODAL SPLIT"

Ločeno po območjih in relacijah!!



# Predlagani dodatni ukrepi

- Časovno konkurenčen (in frekventen JPP med regijskimi središči)
- Določen standard dostopnosti do regijskih središč
- P + R: več v regiji, manj na robu mest
- Lahka železnica - ?!
- Obalni ladijski JPP
- JPP do letališč



Hvala lepa za pozornost!

