

Zahteve uredbe TEN-T za urbana vozlišča

Nacionalne smernice za celostno prometno
načrtovanje urbanih vozlišč na TEN-T omrežju

Priloga nacionalnim smernicam za pripravo OCPS in RCPS

maj 2026

KOLOFON

Avtorji:

dr. Aljaž Plevnik, STPN UIRS

dr. Mojca Balant, STPN UIRS

Projekt:

Uskladitev Nacionalnega programa celostnega prometnega načrtovanja z revidirano TEN-T uredbo s poudarkom na urbanih vozliščih

Pogodba:

2570–25–611000

Naročnik:

Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana

Izvajalec:

Skupina za transformativno prometno načrtovanje, Urbanistični inštitut Republike Slovenije,
Trnovski pristan 2, p.p. 4717, 1127 Ljubljana

Skrbnik pogodbe s strani naročnika:

mag. Polona Demšar Mitrović

Skrbnik pogodbe s strani izvajalca:

dr. Aljaž Plevnik

KRATICE

Kratice, uporabljene v tem dokumentu, pomenijo:

AC	accessibility (kazalniki s področja dostopnosti v sistemu UMI)
AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation (Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva)
CNG	Compressed Natural Gas (stisnjen zemeljski plin)
CPN	celostno prometno načrtovanje
CPS	celostna prometna strategija (angl. SUMP)
DCPS	državna celostna prometna strategija
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
EK	Evropska komisija
EU	Evropska unija
HO	horizontal aspects (horizontalni kazalniki v sistemu UMI)
JPP	javni potniški promet
LUR	Ljubljanska urbana regija
MN	mobilnostni načrt
MOL	Mestna občina Ljubljana
MOM	Mestna občina Maribor
MZIE	Ministrstvo za infrastrukturo in energetiko
NIIP	načrt izvajanja parkirne politike
NKT	Nacionalna kontaktna točka
NPCPN	Nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja
NUML	načrt upravljanja mestne logistike
OCPS	občinska celostna prometna strategija
P + B	Bike and Ride (s kolesom do postaje in naprej z javnim prevozom)
P + R	Park and Ride (parkiraj in se pelji; kombinacija avtomobila in javnega prevoza)
PCL	Potniški center Ljubljana
RCM	regijski center mobilnosti
RCPS	regionalna celostna prometna strategija
SA	safety (kazalniki s področja prometne varnosti v sistemu UMI)
SU	sustainability (kazalniki s področja trajnostnega prometa v sistemu UMI)
TEN-T	Trans-European Transport Network (vseevropsko prometno omrežje)
UMI	Urban Mobility Indicators oz. UMI (evropski kazalniki urbane mobilnosti)
ZCPN	Zakon o celostnem prometnem načrtovanju

KAZALO

1. Namen nacionalnih smernic za CPN v urbanih vozliščih	1
2. Urbana vozlišča TEN-T in slovenski sistem CPN	2
3. Pregled zahtev uredbe TEN-T za urbana vozlišča	3
3.1 CPS za urbano vozlišče	3
3.2 Funkcionalno urbano območje	4
3.3 Večmodalna potniška vozlišča	4
3.4 Prvi in zadnji kilometer	5
3.5 Mestna logistika in tovorni terminali	5
3.6 Alternativna goriva v prometu in polnilna infrastruktura	6
3.7 Kazalniki urbane mobilnosti	7
3.8 Nacionalna podpora in koordinacija urbanih vozlišč	7
3.9 Vsebinska merila Priloge V za CPS urbanega vozlišča	8
3.10 Povezava zahtev TEN-T z ravnmi CPN	9
4. Usmeritve za OCPS urbanega vozlišča	11
4.1 Vloga mestne občine v urbanem vozlišču	11
4.2 Večmodalna potniška vozlišča	11
4.3 Povezave prvega in zadnjega kilometra	12
4.4 Mestna logistika	12
4.5 Alternativna goriva in polnilna infrastruktura	12
4.6 Parkirna politika in upravljanje prometnega povpraševanja	13
4.7 Kazalniki in spremljanje izvajanja OCPS	13
4.8 Povezava OCPS z RCPS in državno ravno	13
5. Usmeritve za RCPS funkcionalnega območja urbanega vozlišča	15
5.1 Funkcionalno območje urbanega vozlišča	15
5.2 JPP na ravni regije in povezava z mestnim JPP	15
5.3 Regionalno omrežje večmodalnih potniških vozlišč	16
5.4 Regionalne kolesarske povezave in aktivna mobilnost	16
5.5 Tovorni promet v regiji in povezava z mestno logistiko	17
5.6 Alternativna goriva in polnilna infrastruktura regionalnega pomena	17
5.7 Letališča in druga večja prometna vozlišča zunaj mestne občine	17
5.8 Kazalniki in spremljanje izvajanja RCPS	18
5.9 Povezava RCPS z OCPS, NPCPN, DCPS in izvedbenimi ukrepi	18
6. Koordinacija in podpora urbanim vozliščem	19
7. Sklepne usmeritve	20

1. Namen nacionalnih smernic za CPN v urbanih vozliščih

Ta priloga dopolnjuje nacionalne smernice za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij (OCPS) in regionalnih celostnih prometnih strategij (RCPS) z vidika zahtev revidirane uredbe TEN-T za urbana vozlišča. Namen priloge ni spreminjati obstoječe metodologije priprave OCPS in RCPS, temveč pojasniti, kako naj se pri pripravi, posodabljanju in izvajanju teh dokumentov upoštevajo dodatne zahteve, ki jih za urbana vozlišča določa evropski pravni okvir.

Priloga se nanaša predvsem na Ljubljano in Maribor kot slovenski urbani vozlišči TEN-T ter na njuni funkcionalni prometni območji, ki sta povezni predvsem z Ljubljansko urbano regijo in Podravske regije. Ker prometni tokovi urbanih vozlišč presegajo administrativne meje mestnih občin, zahtev TEN-T ni mogoče obravnavati izključno v okviru posamezne OCPS. Potrebna je usklajena obravnava na občinski, regionalni in državni ravni, pri čemer imata OCPS in RCPS različni, vendar medsebojno povezani vlogi.

OCPS je ključni dokument za obravnavo ukrepov na območju mestne občine, ki neposredno prispevajo k delovanju urbanega vozlišča. To so ukrepi, ki obravnavajo dostopnost do večmodalnih potniških vozlišč in njihovo urejanje, povezave prvega in zadnjega kilometra, javni potniški promet (JPP), aktivno mobilnost, parkirno politiko, mestno logistiko, alternativna goriva in spremljanje kazalnikov. RCPS pa mora zagotoviti obravnavo prometne regije, zlasti regionalnih prometnih tokov, dnevnih migracij, povezovanja mestnega in JPP v regiji, potniških vozlišč, regionalnih kolesarskih povezav, tokov tovarnega prometa in povezav z omrežjem TEN-T.

Priloga zato ločeno opredeljuje usmeritve za OCPS in RCPS ter pojasnjuje, katere zahteve je treba obravnavati na posamezni ravni. Pri tem izhaja iz določil revidirane uredbe TEN-T, vsebinskih meril njene Priloge V, Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN), Nacionalnega programa celostnega prometnega načrtovanja (NPCPN), dokumenta Urbana vozlišča TEN-T v sistemu CPN v Sloveniji ter Celovite ocene pripravljenosti urbanih vozlišč.

Priloga je namenjena predvsem pripravljavcem in izdelovalcem OCPS in RCPS, mestnima občinama Ljubljana in Maribor, regijskim centrom mobilnosti (RCM), ministrstvu, pristojnemu za prometno politiko, ter drugim deležnikom, ki sodelujejo pri načrtovanju, izvajanju, spremljanju in financiranju ukrepov v urbanih vozliščih. Uporablja se kot podporno gradivo za preverjanje skladnosti obstoječih in prihodnjih celostnih prometnih strategij (CPS, angl. SUMP) z zahtevami uredbe TEN-T ter kot izhodišče za oblikovanje ukrepov v akcijskih načrtih OCPS in RCPS.

2. Urbana vozlišča TEN-T in slovenski sistem CPN

Urbana vozlišča TEN-T so mesta in njihova funkcionalna urbana območja na ravni prometne regije, ki imajo pomembno vlogo pri povezovanju lokalnega, regionalnega, nacionalnega in evropskega prometnega sistema. V njih se stikajo prometna infrastruktura omrežja TEN-T s potniškimi in tovornimi vozlišči ter ostalim prometnim omrežjem. Zato urbana vozlišča niso pomembna le kot prometne točke na evropskem omrežju, temveč tudi kot območja, kjer se prepletajo vsakodnevna mobilnost prebivalcev, regionalni prometni tokovi, dostop do JPP, mestna logistika, aktivna mobilnost in povezave prvega in zadnjega dela poti.

V Sloveniji sta kot urbani vozlišči TEN-T opredeljena Ljubljana in Maribor. Njuna vloga presega okvir mestnih občin, saj prometni tokovi, ki ju oblikujejo, vključujejo tudi širše zaledje, dnevne migracije, JPP v regiji, dostop do železniških in avtobusnih vozlišč, tokove tovornega prometa ter povezave z državnim in evropskim prometnim omrežjem. Zato je treba zahteve TEN-T obravnavati kot skupno nalogo več ravni načrtovanja in upravljanja.

Slovenski sistem CPN omogoča takšno večnivojsko obravnavo. Na občinski ravni se zahteve urbanih vozlišč vključujejo predvsem v OCPS, ki obravnava ukrepe na območju mestne občine. Na regionalni ravni se vključujejo v RCPS, ki mora obravnavati funkcionalno območje urbanega vozlišča, povezave z zaledjem in ukrepe, ki presegajo meje posamezne občine. Funkcionalno območje urbanega vozlišča pri tem ni razumljeno zgolj kot administrativno območje regije, temveč kot območje dejanskih prometnih povezav urbanega vozlišča z zaledjem. Na državni ravni se zahteve povezujejo z državno celostno prometno strategijo (DCPS), NPCPN, nacionalnimi smernicami, sistemom spremljanja obveznih kazalnikov, razpisi in koordinacijo oz. podporo urbanim vozliščem.

Zahteve TEN-T je zato treba v slovenski sistem CPN prenesti prek več povezanih dokumentov in instrumentov. Poleg OCPS in RCPS so pomembni tudi načrt izvajanja parkirne politike (NIPP), načrt upravljanja mestne logistike (NUML), mobilnostni načrti (MN), strokovne podlage za trajnostni promet (zasnova območij prijaznega prometa in nizkoemisijских con, zasnova lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje ter usmeritve za velike generatorje prometa), sistem spremljanja obveznih kazalnikov ter nacionalni podporni in koordinacijski okvir. Tak pristop omogoča, da se evropske zahteve ne obravnavajo kot ločena obveznost, temveč kot nadgradnja obstoječega sistema CPN v Sloveniji.

3. Pregled zahtev uredbe TEN-T za urbana vozlišča

Zahteve za urbana vozlišča TEN-T izhajajo iz revidirane Uredbe (EU) 2024/1679 o smernicah Evropske unije (EU) za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in Izvedbene uredbe komisije (EU) 2026/1554, ki določa zbiranje podatkov o mobilnosti v mestih v posameznih urbanih vozliščih. Uredba urbana vozlišča obravnava kot pomemben sestavni del omrežja TEN-T, saj se v njih povezujejo lokalni, regionalni, državni in evropski prometni tokovi. Zato uredba za urbana vozlišča določa posebne obveznosti na področju celostnega prometnega načrtovanja, večmodalnosti, spremljanja podatkov, potniških in tovornih vozlišč, mestne logistike ter infrastrukture za alternativna goriva.

Za pripravo OCPS in RCPS sta pomembna dva vidika uredbe:

- Prvi so neposredne obveznosti, ki določajo, kaj morajo države članice in urbana vozlišča zagotoviti v določenih rokih.
- Drugi so vsebinska merila iz Priloge V, ki opredeljujejo, kakšna naj bo CPS za urbano vozlišče. Ta merila ne nadomeščajo nacionalnih smernic za pripravo OCPS in RCPS, temveč jih dopolnjujejo z vidika posebnih zahtev za urbana vozlišča v omrežju TEN-T.

Pri prenosu zahtev v slovenski sistem CPN je treba upoštevati tudi, da Ljubljana in Maribor OCPS že imata, saj sta bili strategiji druge generacije zaključeni v letih 2025 oziroma 2026 (OCPS prve generacije sta obe urbani vozlišči sprejeli leta 2015 oziroma 2017). Zato so neposredni vplivi te priloge na OCPS v sedanjem planskem obdobju mogoči predvsem pri izvajanju ukrepov, spremljanju kazalnikov, pripravi izvedbenih dokumentov ter morebitnih dopolnitvah ali revizijah strategij. Večji potencial za vključitev zahtev TEN-T v sedanjem planskem ciklu je na ravni RCPS, ki se pripravljajo v letih 2026 in 2027 ter lahko zato še pravočasno vključijo zahtevane vsebine.

3.1 CPS za urbano vozlišče

Uredba TEN-T določa, da mora biti za vsako urbano vozlišče do 31. decembra 2027 sprejeta in spremljana CPS. CPS mora obravnavati mobilnost potnikov in tovora na funkcionalnem urbanem območju ter vključevati ukrepe za povezovanje različnih prometnih načinov, prehod na bolj trajnostno, nizkoemisijsko in brezemisijško mobilnost, izboljšanje mestne logistike, zmanjševanje onesnaževanja zraka ter izboljšanje dostopnosti za različne skupine uporabnikov.

V slovenskem sistemu CPN se ta zahteva ne prenaša v en sam dokument, temveč v kombinacijo OCPS in RCPS. OCPS obravnava predvsem območje mestne občine in lokalne ukrepe, ki prispevajo k delovanju urbanega vozlišča. RCPS pa mora obravnavati prometno regijo, torej širše funkcionalno območje, regionalne prometne tokove in ukrepe, ki presegajo meje posamezne občine. ZCPN takšno večnivojsko obravnavo že omogoča, saj določa državno, regionalno in občinsko raven celostnega prometnega načrtovanja ter zahteva medsebojno usklajevanje strategij.

Ljubljana in Maribor OCPS že imata, zato je zahteva po sprejeti CPS za urbano vozlišče v osnovi izpolnjena na občinski ravni. Vendar pa obstoječa OCPS sama po sebi ne moreta v celoti pokriti funkcionalnega območja urbanega vozlišča, saj prometni tokovi obeh vozlišč presegajo administrativni območji mestnih občin. Zato je treba preveriti, kako obstoječi OCPS in pripravljajoči se RCPS skupaj naslavlja zahteve za celotno urbano vozlišče.

V prihodnje je treba pri OCPS največ pozornosti nameniti izvajanju, spremljanju, pripravi izvedbenih dokumentov in morebitnim dopolnitvam obstoječih ukrepov. Pri RCPS pa je treba zagotoviti, da bodo pravočasno vključile regionalno razsežnost urbanega vozlišča, njegovo funkcionalno območje, dnevne migracije, JPP v regiji, potniška vozlišča, tokove tovarnega prometa in povezave z omrežjem TEN-T.

3.2 Funkcionalno urbano območje

Uredba TEN-T urbano vozlišče razume kot širše funkcionalno območje, ne le kot administrativno območje mestne občine. CPS za urbano vozlišče mora zato upoštevati glavne prometne tokove potnikov in tovora, povezave z zaledjem, dostop do infrastrukture TEN-T ter povezovanje lokalnih, državnih in mednarodnih prometnih sistemov.

V slovenskem sistemu CPN je obravnava funkcionalnega območja mogoča predvsem s povezovanjem OCPS in RCPS. OCPS mora jasno opredeliti vlogo mestne občine v urbanem vozlišču ter njene povezave s sosednjimi občinami in regionalnim sistemom. RCPS pa mora obravnavati širše funkcionalno območje na ravni prometne regije, regionalne prometne tokove in ukrepe, ki presegajo meje posamezne občine. ZCPN regionalno raven posebej vzpostavlja prav za obravnavo prometnih tokov, projektov in ukrepov, ki jih ni mogoče učinkovito obravnavati samo na občinski ravni.

V primeru Ljubljane je funkcionalno območje urbanega vozlišča povezano predvsem z Ljubljansko urbano regijo, vendar nekatere pomembne povezave, kot je dostop do Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, segajo tudi zunaj tega območja. V primeru Maribora je funkcionalno območje povezano predvsem s Podravske regije, pri čemer je pomembna tudi obravnava Letališča Edvarda Rusjana Maribor, ki leži zunaj Mestne občine Maribor, vendar znotraj Podravske regije.

V prihodnje je treba v RCPS jasno opredeliti funkcionalno območje urbanega vozlišča, kadar to presega prometno regijo, glavne dnevne migracijske tokove, regionalne dostopne koridorje, povezave z letališči, povezave do osrednjih potniških vozlišč ter povezave z omrežjem TEN-T. Pri Ljubljani je treba posebno pozornost nameniti tudi povezavam, ki presegajo območje Ljubljanske urbane regije, zlasti povezavi z Letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana.

3.3 Večmodalna potniška vozlišča

Uredba TEN-T določa, da morajo biti do 31. decembra 2030 v urbanih vozliščih razvita večmodalna vozlišča potniškega prometa. Ta vozlišča morajo omogočati povezave prvega in zadnjega kilometra ter dostop do javnega prevoza in aktivne mobilnosti. Delovati morajo kot povezovalne točke med različnimi potovalnimi načini kot so hoja, kolesarjenje, mikromobilnost, mestni JPP in JPP v regiji, osebni motorni promet in za prevoz tovora.

V Sloveniji sta obe OCPS že vključili vsebine, povezane z razvojem večmodalnih oziroma večmodalnih potniških vozlišč. OCPS Mestne občine Ljubljana (MOL) kot osrednje večmodalno potniško vozlišče prepoznava Potniški center Ljubljana (PCL), ob tem pa obravnava tudi omrežje P + R in drugih potniških vozlišč. OCPS Mestne občine Maribor (MOM) kot osrednje večmodalno potniško vozlišče opredeljuje večmodalno vozlišče »železniški trikotnik« ter predvideva razvoj širšega omrežja večmodalnih potniških vozlišč. Tudi obstoječi RCPS Ljubljanske urbane regije

(LUR) že obravnava PCL oziroma nadgradnjo ljubljanskega železniškega vozlišča ter širše regijsko omrežje potniških vozlišč.

ZCPN od OCPS in RCPS zahteva obravnavo javnega potniškega prometa, večmodalnosti, prometne infrastrukture, povezav s sosednjimi občinami in regijami ter ukrepov, ki prispevajo k dostopnosti in trajnostni mobilnosti. Te zahteve so vsebinsko skladne z zahtevami TEN-T, vendar je treba pri urbanih vozliščih zagotoviti bolj neposredno povezavo med razvojem večmodalnih potniških vozlišč in zahtevami uredbe.

V prihodnje je treba v OCPS in RCPS bolj sistematično prikazati hierarhijo večmodalnih potniških vozlišč, njihovo vlogo v urbanem vozlišču, povezave z mestnim JPP in JPP v regiji, dostopnost za hojo in kolesarjenje ter povezave s sistemi P + R in B + R. Posebej je treba preveriti tudi zahtevo uredbe, da so večmodalna potniška vozlišča opremljena vsaj z eno polnilno postajo na alternativna goriva za avtobuse, saj so v obstoječih dokumentih polnilne postaje za avtobuse praviloma obravnavane ločeno od razvoja večmodalnih potniških vozlišč.

3.4 Prvi in zadnji kilometer

Uredba TEN-T kot eno od pomembnih nalog urbanih vozlišč izpostavlja povezave prvega in zadnjega kilometra. Gre za povezave, ki uporabnikom omogočajo dostop do potniških in tovornih vozlišč (železniških postaj, avtobusnih postaj in tovornih terminalov). Te povezave morajo biti za potnike varne, neposredne, dostopne in uporabne za različne skupine uporabnikov.

V slovenskem sistemu CPN so povezave prvega in zadnjega kilometra že vključene v vsebine, ki jih obravnavajo OCPS in RCPS, zlasti skozi hojo, kolesarjenje, dostopnost do JPP, aktivno mobilnost, urejanje potniških vozlišč, prometno varnost in dostopnost za vse uporabnike. ZCPN posebej poudarja aktivno mobilnost, dostopnost, povezovanje potovalnih načinov in oblikovanje ukrepov za izboljšanje razmer za trajnostne potovalne načine.

V obstoječih OCPS Ljubljane in Maribora so vsebine prvega in zadnjega kilometra prisotne predvsem skozi ukrepe za izboljšanje hoje, kolesarjenja, dostopnosti do JPP, potniških vozlišč, P + R ter urejanje javnega prostora. Vendar te vsebine niso nujno vedno neposredno povezane z izrazom »prvi in zadnji kilometer« oziroma z zahtevami TEN-T za urbano vozlišče.

V prihodnje je treba v OCPS predvsem okrepiti povezavo med lokalnimi ukrepi za hojo, kolesarjenje, mikromobilnost, dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo in delovanjem večmodalnih potniških vozlišč. V RCPS pa je treba prvi in zadnji kilometer obravnavati v povezavi s potniškimi in tovrnimi vozlišči regionalnega pomena, regionalnimi kolesarskimi povezavami, sistemi P + R in B + R, dostopom prebivalcev iz zaledja do kakovostnega JPP ter dostopom zaposlenih in obiskovalcev do zaposlitvenih območij.

3.5 Mestna logistika in tovrni terminali

Uredba TEN-T zahteva, da CPS za urbana vozlišča vključuje ukrepe za izboljšanje mestne logistike in prehod na bolj trajnostne oblike tovrnega prometa v urbanih območjih. To vključuje organizacijo dostave zadnjega kilometra, ki čim manj obremenjuje okolje in prostor ter upošteva varnost vseh udeležencev v prometu, zmanjševanje negativnih vplivov tovrnega prometa, uporabo nizkoemisijjskih in brezemisijjskih vozil, dostavna mesta, konsolidacijo tovara ter boljše povezovanje logistike z načrtovanjem prometa in prostora.

ZCPN za mestne občine določa pripravo načrta upravljanja mestne logistike, zato je ta vsebina v slovenskem sistemu CPN že jasno prepoznana. OCPS mora mestno logistiko obravnavati kot sestavni del delovanja urbanega vozlišča in jo povezati z izvedbenim načrtom mestne logistike. RCPS pa mora obravnavati regionalne tokove tovornega prometa, povezave med mestnim območjem in zaledjem, dostop tovornega prometa do ključnih gospodarskih območij ter povezave z omrežjem TEN-T.

V obstoječih OCPS Ljubljane in Maribora je mestna logistika že vključena, vendar predvsem skozi dostavo zadnjega kilometra, dostavna mesta, trajnostno distribucijo in organizacijo mestne dostave. Manj sistematično pa je obravnavan širši razvoj večmodalnih tovornih terminalov v smislu uredbe TEN-T. Obstoječi RCPS LUR področje obravnava širše, saj vključuje tudi nadgradnjo logističnega centra oziroma intermodalnega železniško-cestnega terminala v Ljubljani ter razvoj logističnih terminalov in konsolidacijskih centrov.

Uredba določa tudi, da mora biti do 31. decembra 2040, kadar je to upravičeno s socialno-ekonomsko analizo stroškov in koristi, v urbanem vozlišču ali njegovi bližini razvit vsaj en večmodalni tovorni terminal, če tak terminal še ne obstaja. Ta zahteva presega običajno obravnavo mestne logistike v OCPS, zato jo je treba obravnavati predvsem na regionalni in državni ravni, v povezavi z logističnimi sistemi, železniškimi in cestnimi povezavami, letališči in gospodarskimi območji.

V prihodnje je treba v OCPS mestno logistiko povezati z načrtom upravljanja mestne logistike in z ukrepi za trajnostno dostavo zadnjega kilometra. V RCPS pa je treba sistematično obravnavati regionalne tokove tovornega prometa, morebitne lokacije za konsolidacijo tovora, povezave z letališči in gospodarskimi območji ter potrebo po večmodalnih tovornih terminalih.

3.6 Alternativna goriva v prometu in polnilna infrastruktura

Uredba TEN-T urbana vozlišča obravnava tudi kot pomembne točke prehoda na nizkoemisijsko in brezemisijsko mobilnost. Zato morajo države članice v urbanih vozliščih zagotoviti polnilno in oskrbovalno infrastrukturo za alternativna goriva v skladu z zakonodajo EU, zlasti z uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

V slovenskem sistemu CPN je ta vsebina povezana z ukrepi za trajnostno mobilnost, javni potniški promet, mestno logistiko, prometno infrastrukturo in zmanjševanje negativnih vplivov prometa. ZCPN v okviru državne, regionalne in občinske ravni omogoča obravnavo infrastrukture za alternativna goriva, pri čemer je treba razlikovati med lokalno infrastrukturo, regionalno pomembno infrastrukturo in državnimi oziroma evropskimi zahtevami.

V obstoječih OCPS urbanih vozlišč so alternativna goriva že vključena predvsem skozi elektrifikacijo JPP, razvoj elektromobilnosti, polnilno infrastrukturo za električna vozila in e-kolesa ter uvajanje nizko- in brezemisijskih vozil. OCPS MOL obravnava tudi elektriko, CNG oziroma metan in vodik v javnem prometu, OCPS MOM pa se osredotoča predvsem na elektrifikacijo mestnega avtobusnega prometa, javno polnilno infrastrukturo in trajnostno dostavo. Obstoječi RCPS LUR alternativna goriva obravnava predvsem v povezavi z javnim potniškim prometom, prenovo avtobusnega voznega parka in razvojem e-mobilnosti.

Kljub temu obstoječi dokumenti področja alternativnih goriv ne obravnavajo vedno sistemsko in neposredno v povezavi z zahtevami TEN-T in AFIR ((EU) 2023/1804). Posebna vrzel je povezovanje polnilne infrastrukture za avtobuse z večmodalnimi potniškimi vozlišči, saj je ta

infrastruktura v OCPS praviloma obravnavana kot ločen ukrep, ne kot sestavni del razvoja večmodalnih vozlišč.

V prihodnje je treba v OCPS okrepiti obravnavo polnilne infrastrukture za mestni JPP, elektrifikacijo avtobusnega prometa, infrastrukturo za e-kolesa in električna vozila ter alternativna goriva v mestni logistiki. V RCPS pa je treba obravnavati infrastrukturo za alternativna goriva regionalnega pomena, potrebe JPP v regiji, logistike in gospodarskih območij ter lokacije ob glavnih dostopnih koridorjih. Na državni ravni je treba zagotoviti skladnost z evropskimi zahtevami in usklajenost z energetske politiki ter razvojem omrežja TEN-T.

3.7 Kazalniki urbane mobilnosti

Uredba TEN-T skupaj z izvedbeno uredbo zahteva, da države članice za urbana vozlišča zbirajo podatke o urbani mobilnosti. Podatki se morajo zbirati po posameznih urbanih vozliščih, in sicer na področjih trajnosti, varnosti in dostopnosti. Evropska komisija z izvedbenim aktom določa omejeno število kazalnikov, metodologijo zbiranja podatkov in način poročanja.

V slovenskem sistemu CPN je spremljanje kazalnikov že vzpostavljeno kot obvezna vsebina OCPS in RCPS. ZCPN in pripadajoča pravilnika o pripravi OCPS in RCPS določajo spremljanje izvajanja CPS z enotnimi kazalniki in informacijsko podporo, občine pa morajo spremljati in poročati o izvajanju strategij. Na državni ravni se spremljanje povezuje s Platformo za spremljanje prometne politike in z nalogami ministrstva, pristojnega za prometno politiko.

V obstoječih OCPS MOL in MOM so nekateri podatki, povezani z evropskimi kazalniki urbane mobilnosti (angl. Urban Mobility Indicators oz. UMI), že vključeni, zlasti podatki o prometni varnosti in ukrepi, povezani z večmodalnimi vozlišči. Prvo zbiranje podatkov za kazalnike že izvaja MZIE, MOL in MOM pa sta vključena v zbiranje informacij in podatkov, s katerimi razpolagata. Vendar pa kazalniki urbane mobilnosti v obstoječih OCPS še niso celovito vključeni.

V prihodnje je treba nadaljevati s preverjanjem podatkov za kazalnike urbane mobilnosti, ki jih bo zbrala in posredovala Evropska komisija (za kazalnike HO.1, HO.2, SA.1, SA.2, SA.3, AC.2, AC.3) ter z zbiranjem in poročanjem podatkov, ki jih bo Slovenija za določene kazalnike zbirala in poročala sama (za kazalnike HO.3, SU.1, SU.2, AC.1). Pomembno je tudi, da spremljanje kazalnikov urbane mobilnosti ne postane ločen vzporedni sistem, temveč da dopolni obstoječ nacionalni sistem spremljanja rezultatov in učinkov CPN.

3.8 Nacionalna podpora in koordinacija urbanih vozlišč

Uredba TEN-T ne nalaga obveznosti samo urbanim vozliščem, temveč tudi državi. Države članice morajo vzpostaviti nacionalni program podpore za CPS in imenovati nacionalno kontaktno točko. Namen te zahteve je zagotoviti, da urbana vozlišča pri pripravi, izvajanju in spremljanju CPS niso prepuščena sama sebi, temveč imajo na voljo ustrezno metodološko, strokovno, podatkovno in koordinacijsko podporo.

V Sloveniji je ta zahteva povezana z NPCPN in Nacionalno kontaktno točko (NKT) za CPN. Slovenija ima podporni program za CPN vzpostavljen že od leta 2012, predlog NPCPN 2026–2036 pa predvideva nadaljnjo krepitev NKT kot krovnega organizacijskega in koordinacijskega mehanizma za izvajanje NPCPN. NKT povezuje nacionalni sistem CPN z evropskimi zahtevami, usklajuje izvajanje NPCPN ter skrbi za povezovanje državne, regionalne in občinske ravni.

Za urbana vozlišča je posebej pomembna koordinacija urbanih vozlišč v okviru NKT. Njena naloga je zagotavljanje enotnega razumevanja zahtev TEN-T, usklajevanje nalog med državo, regijami in mestnima občinama, skrb za preverjanje in zbiranje podatkov za kazalnike urbane mobilnosti, izmenjava dobrih praks ter obravnava odprtih vprašanj, ki presegajo pristojnosti posamezne občine ali regije.

V prihodnje mora nacionalna podpora vključevati predvsem metodološke usmeritve za vključevanje zahtev TEN-T v OCPS in RCPS, strokovno pomoč pri pripravi RCPS, skrb za redno preverjanje in zbiranje podatkov za spremljanje kazalnikov urbane mobilnosti (skladno s poglavjem 3.7), usposabljanja, izmenjavo znanja ter povezovanje zahtev TEN-T z razpisi in financiranjem ukrepov. Na ta način se zagotovi, da se zahteve za urbana vozlišča ne obravnavajo kot ločena obveznost Ljubljane in Maribora, temveč kot skupna naloga slovenskega sistema CPN.

3.9 Vsebinska merila Priloge V za CPS urbanega vozlišča

Priloga V revidirane uredbe TEN-T določa vsebinska merila za CPS urbanega vozlišča. Ta merila so pomembna kot kontrolni okvir pri preverjanju, ali OCPS in RCPS skupaj ustrezno pokrivata zahteve za celotno prometno regijo, v kateri senahaja urbaneovozlišče.

CPS za urbano vozlišče mora temeljiti na dolgoročni viziji in celostnem pristopu. Obravnavati mora vse pomembne prometne načine, potniški in tovorni promet, dostopnost za vse uporabnike, varnost v prometu, trajnostno mobilnost, nizkoemisijske in brezemisijske rešitve, javni prevoz, hojo, kolesarjenje, večmodalnost, mestno logistiko in upravljanje prometnega povpraševanja. Priloga V poudarja tudi povezavo med prometnim in prostorskim načrtovanjem, akcijski načrt, finančne vidike, vključevanje javnosti ter spremljanje in vrednotenje.

Slovenske smernice za OCPS in RCPS številna vsebinska merila Priloge V že vključujejo, saj temeljijo na celostnem pristopu, vključevanju javnosti, obravnavi vseh prometnih načinov, spremljanju kazalnikov in povezavi z akcijskim načrtom. ZCPN dodatno določa obvezne vsebine CPS, spremljanje izvajanja, kakovostno presojo ter povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja.

V prihodnje je treba merila Priloge V uporabljati predvsem kot dopolnilni kontrolni okvir za urbana vozlišča. Pri OCPS je treba preverjati, ali so ključne vsebine ustrezno povezane z izvajanjem ukrepov, kazalniki in izvedbenimi dokumenti. Pri RCPS pa je treba zagotoviti, da bodo merila Priloge V uporabljena za obravnavo celotnega funkcionalnega prometnega območja urbanega vozlišča, zlasti regionalnih prometnih tokov, dostopnosti, JPP v regiji, potniških vozlišč, logistike in povezav z omrežjem TEN-T.

V slovenskem sistemu CPN se merila Priloge V ne prenašajo v en sam dokument, temveč v kombinacijo OCPS, RCPS in povezanih izvedbenih instrumentov. OCPS in RCPS morata zato skupaj zagotoviti, da so vse ključne vsebine Priloge V ustrezno obravnavane na ravni mestne občine, funkcionalnega prometnega območja in državnega podpornega sistema.

3.10 Povezava zahtev TEN-T z ravni CPN

Zahteve uredbe TEN-T za urbana vozlišča se v slovenskem sistemu CPN ne prenašajo v en sam dokument ali na eno samo raven načrtovanja. Zaradi funkcionalne narave urbanih vozlišč jih je treba obravnavati skozi povezavo občinske, regionalne in državne ravni. OCPS je ključna za ukrepe na območju mestne občine, RCPS za obravnavo širšega funkcionalnega prometnega območja, državna raven oziroma NPCPN pa zagotavlja pravni, metodološki, podatkovni, finančni in koordinacijski okvir.

Preglednica v nadaljevanju povzema vlogo različnih ravni CPN pri obravnavi zahtev TEN-T. Razdelitev ne pomeni izključne pristojnosti posamezne ravni, temveč prikazuje glavno težišče obravnave in potrebne povezave med dokumenti.

Preglednica 1: Pregled vloge različnih ravni CPN pri obravnavi zahtev TEN-T

Zahteva TEN-T / vsebina	LOKALNA RAVEN / OCPS	REGIONALNA RAVEN / RCPS	Državna raven / NPCPN / DCPS
CPS za urbano vozlišče	Obravnava ukrepov na območju mestne občine; izvajanje in spremljanje OCPS; morebitne dopolnitve ali revizije obstoječih ukrepov.	Obravnava širšega funkcionalnega prometnega območja urbanega vozlišča; vključitev vsebin, ki presegajo občinske meje.	Metodološka podpora, usmeritve, spremljanje skladnosti, povezava z zahtevami TEN-T in poročanjem EK.
Funkcionalno urbano območje oz. prometna regija	Opredelitev vloge mestne občine v urbanem vozlišču ter povezav s sosednjimi občinami in regionalnim sistemom.	Opredelitev in obravnava funkcionalnega območja, dnevnih migracij, regionalnih prometnih tokov in dostopnih koridorjev.	Podatkovna in metodološka podpora; usklajevanje med regijami, kadar funkcionalne oz. prometne povezave presegajo območje ene regije.
Večmodalna potniška vozlišča	Obravnava osrednjih in sekundarnih potniških vozlišč, dostopov, kakovosti prestopov, hoje, kolesarjenja, lokalnega JPP in informiranja.	Obravnava regionalne hierarhije vozlišč, povezave mestnega JPP in JPP v regiji, P + R, B + R in dostopa iz zaledja.	Povezava z državno železniško in cestno infrastrukturo, TEN-T omrežjem, financiranjem in upravljavci infrastrukture. Načrtovanje železniške infrastrukture večmodalnih vozlišč.
Prvi in zadnji kilometer	Lokalni dostopi do postaj, postajališč; hoja, kolesarjenje, mikromobilnost, dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo.	Dostop prebivalcev iz zaledja do regionalnih potniških vozlišč, regionalnih kolesarskih povezav, P + R in B + R sistemov.	Standardi, usmeritve, sofinanciranje in povezava z nacionalnimi programi razvoja JPP, železnice in kolesarske infrastrukture. Podpora načrtovanju in razvoju območij okolice večmodalnih vozlišč.

Zahteva TEN-T / vsebina	LOKALNA RAVEN / OCPS	REGIONALNA RAVEN / RCPS	Državna raven / NPCPN / DCPS
Mestna logistika	Obravnava dostave zadnjega kilometra, dostavnih mest, dostopnih režimov, trajnostne mestne distribucije in povezava z načrtom upravljanja mestne logistike.	Obravnava regionalnih tokov tovarnega prometa, povezav med mestom in zaledjem, gospodarskih območij ter konsolidacijskih rešitev.	Povezava z državnimi logističnimi sistemi, TEN-T omrežjem, večmodalnimi tovarnimi terminali in nacionalnimi usmeritvami.
Večmodalni tovarni terminali	Posredna obravnava prek mestne logistike in dostopa tovarnega prometa do urbanega območja.	Obravnava regionalnih tokov tovarnega prometa, logističnih območij in povezav s terminali v urbanem vozlišču ali njegovi bližini.	Presoja potreb, povezava z železniško in cestno infrastrukturo, letališči, omrežjem TEN-T in morebitnimi investicijami državnega pomena.
Alternativna goriva in polnilna infrastruktura	Elektrifikacija mestnega JPP, polnilna infrastruktura za avtobuse, električna vozila in e-kolesa ter alternativna goriva v mestni logistiki.	Regionalno pomembna polnilna in oskrbovalna infrastruktura, potrebe JPP v regiji, logistike in gospodarskih območij.	Skladnost z nacionalnim okvirjem politike za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter vzpostavitev ustrezne infrastrukture, ki bo sprejet do konca 2026, z AFIR in drugimi evropskimi zahtevami, povezava z energetske politiki, državnimi usmeritvami in financiranjem.
Kazalniki urbane mobilnosti	Zbiranje in spremljanje lokalnih podatkov OCPS ter podatkov, ki jih ima mestna občina za UMI.	Zbiranje in spremljanje regionalnih podatkov RCPS.	Platforma za spremljanje prometne politike, metodologija, koordinacija zbiranja podatkov, sodelovanje z upravljavci podatkov in poročanje EK.
Nacionalna podpora in koordinacija urbanih vozlišč	Sodelovanje mestne občine v koordinaciji urbanih vozlišč ter uporaba nacionalnih usmeritev pri izvajanju in spremljanju OCPS.	Sodelovanje RCM in pripravljavcev RCPS pri usklajevanju nalog, podatkov, ukrepov in regionalnih povezav urbanega vozlišča.	NPCPN, NKT, koordinacija urbanih vozlišč, metodološka pomoč, usposabljanja, razpisi, financiranje in povezava z EU obveznostmi.

4. Usmeritve za OCPS urbanega vozlišča

OCPS je temeljni dokument za načrtovanje in izvajanje ukrepov celostnega prometnega načrtovanja na območju mestne občine. V primeru Ljubljane in Maribora ima OCPS tudi posebno vlogo pri delovanju urbanega vozlišča TEN-T, saj se na območju mestne občine nahajajo ključna potniška vozlišča, mestni JPP, omrežja za hojo in kolesarjenje, parkirni sistemi, mestna logistika ter infrastruktura za alternativna goriva.

Ker sta OCPS Ljubljane in Maribora že sprejeti, se usmeritve v tem planskem obdobju nanašajo predvsem na izvajanje ukrepov, spremljanje kazalnikov, pripravo izvedbenih dokumentov ter morebitne dopolnitve ali revizije strategij. Pri naslednji generaciji OCPS pa je treba zahteve TEN-T vključiti bolj neposredno že v analizo stanja, oblikovanje ciljev, izbiro ukrepov, akcijski načrt in sistem spremljanja.

4.1 Vloga mestne občine v urbanem vozlišču

OCPS mora jasno opredeliti vlogo mestne občine v urbanem vozlišču TEN-T. To pomeni, da ne obravnava samo lokalnih prometnih izzivov, temveč tudi vlogo mesta kot osrednje prometne točke širšega funkcionalnega prometnega območja. V OCPS je zato treba prikazati, kako se lokalni prometni sistem povezuje z regionalnim potniškim železniškim in avtobusnim prometom, državno cestno in železniško infrastrukturo, tokovi tovarnega prometa ter omrežjem TEN-T.

V sedanjem planskem obdobju je treba to vlogo upoštevati predvsem pri izvajanju ukrepov iz obstoječih OCPS. Posebej pomembno je, da se ukrepi, ki so nujni za delovanje urbanega vozlišča, ne izvajajo izolirano, temveč v povezavi z RCPS, državnimi infrastrukturnimi projekti, razvojem JPP, parkirno politiko, mestno logistiko in spremljanjem kazalnikov.

Pri prihodnjih dopolnitvah ali novi generaciji OCPS naj bo vloga mestne občine v urbanem vozlišču opredeljena kot posebno izhodišče. Strategija naj pojasni, kateri deli prometnega sistema so pomembni za lokalno raven, kateri za širše funkcionalno območje in pri katerih vsebinah je potrebno sodelovanje z regijo, državo, upravljavci infrastrukture, izvajalci JPP in drugimi deležniki.

4.2 Večmodalna potniška vozlišča

OCPS mora obravnavati osrednja in sekundarna večmodalna potniška vozlišča na območju mestne občine. V Ljubljani je osrednje vozlišče Potniški center Ljubljana, v Mariboru pa območje osrednjega večmodalnega vozlišča oziroma "železniškega trikotnika". Poleg osrednjih je pomembna tudi obravnava omrežja sekundarnih večmodalnih potniških vozlišč, ki omogočajo povezovanje mestnega JPP, JPP na ravni regije, hoje, kolesarjenja, mikromobilnosti ter sistemov P + R in B + R.

OCPS naj pri izvajanju ukrepov preveri, ali so potniška vozlišča obravnavana kot povezano omrežje in ali so jasno povezana z akcijskim načrtom. Posebej pomembni so kakovost prestopov, dostopnost za vse uporabnike, potovalne informacije, varno in udobno čakanje, parkiranje koles, navezava na peš in kolesarsko omrežje ter povezava z mestnim JPP in JPP v regiji.

V prihodnje je treba v OCPS bolj sistematično prikazati hierarhijo večmodalnih potniških vozlišč, njihovo vlogo v urbanem vozlišču, povezave z JPP v mestu in regiji, dostopnost za hojo in kolesarjenje ter povezave s sistemi P + R in B + R. Posebej je treba preveriti tudi, kako se

razvoj polnilne infrastrukture za avtobuse povezuje z razvojem večmodalnih potniških vozlišč, končnih postajališč, remiz in drugimi lokacijami, kjer je polnjenje operativno smiselno.

4.3 Povezave prvega in zadnjega kilometra

OCPS mora zagotoviti, da so večmodalna potniška vozlišča in druga postajališča JPP dobro dostopna z varnimi, neposrednimi in udobnimi povezavami prvega in zadnjega kilometra. To vključuje predvsem hojo, kolesarjenje, mikromobilnost, mestni JPP, dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo ter kakovostno urejen, univerzalno dostopen javni prostor ob potniških vozliščih in drugih postajališčih JPP.

Pri izvajanju obstoječih OCPS je treba preveriti, ali ukrepi za hojo, kolesarjenje, prometno varnost, dostopnost in urejanje javnega prostora dejansko izboljšujejo dostopnost do ključnih vozlišč. Ukrepi za aktivno mobilnost naj se zato ne obravnavajo samo kot splošno izboljšanje razmer za hojo in kolesarjenje, temveč tudi kot del delovanja urbanega vozlišča TEN-T.

V prihodnje naj OCPS bolj jasno poveže omrežje za hojo in kolesarjenje z osrednjimi in sekundarnimi večmodalnimi potniškimi vozlišči in cilji poti. Posebno pozornost je treba nameniti varnim dostopom do železniških in avtobusnih postaj, kakovostnim povezavam med postajami in mestnim središčem, varnemu parkiranju koles, odpravljanju ovir za osebe z omejeno mobilnostjo ter povezovanju lokalnih ukrepov z regionalnimi ukrepi, ki jih obravnava RCPS.

4.4 Mestna logistika

OCPS mora mestno logistiko obravnavati kot pomembno vsebino urbanega vozlišča, saj tovarni promet in dostava vplivata na prometno učinkovitost, kakovost javnega prostora, varnost, emisije in delovanje mestnega središča. Vsebina OCPS mora biti povezana z načrtom upravljanja mestne logistike, ki ga morata v skladu z ZCPN pripraviti obe mestni občini.

V sedanjem planskem obdobju je treba pri izvajanju OCPS preveriti, ali so ukrepi za mestno logistiko dovolj konkretni in izvedbeni. To vključuje urejanje dostavnih mest, časovne in prostorske režime dostave, dostavo zadnjega kilometra, uporabo nizkoemisijskih in brezemisijskih dostavnih vozil, tovornih koles, mikro-konsolidacijskih točk ter digitalno podporo upravljanju dostave.

Pri prihodnjih dopolnitvah ali novi generaciji OCPS je treba mestno logistiko bolj jasno povezati z regionalnimi tokovi tovarnega prometa, gospodarskimi območji, dostopom tovarnega prometa do mesta in večmodalnimi tovarnimi terminali. OCPS naj obravnava predvsem vplive logistike na mestno območje in ukrepe za trajnostno mestno dostavo, medtem ko naj se širši tokovi tovarnega prometa in terminalska infrastruktura obravnavajo v RCPS in na državni ravni.

4.5 Alternativna goriva in polnilna infrastruktura

OCPS mora obravnavati infrastrukturo za alternativna goriva predvsem z vidika mestnega JPP, mestne logistike, javne polnilne infrastrukture, električnih vozil, e-koles in drugih oblik nizkoemisijske mobilnosti. Posebej pomembna je povezava med elektrifikacijo mestnega avtobusnega prometa in razvojem ustrezne polnilne infrastrukture.

V obstoječih OCPS so alternativna goriva že vključena predvsem skozi elektrifikacijo JPP, širitev polnilne infrastrukture in spodbujanje elektromobilnosti. Pri izvajanju ukrepov je treba preveriti, ali so ti ukrepi povezani z razvojem večmodalnih potniških vozlišč, potrebami izvajalcev JPP, mestno logistiko, parkirno politiko in energetske omejitvami oziroma možnostmi.

V prihodnje naj OCPS bolj sistematično opredeli lokacije in funkcije polnilne infrastrukture. Posebej je treba razlikovati med infrastrukturo za mestni JPP, javno dostopno polnilno infrastrukturo, infrastrukturo za mestno logistiko, polnjenjem e-koles in infrastrukturo na potniških vozliščih. Pri tem je treba zagotoviti usklajenost z RCPS, državnimi usmeritvami, energetske politikami in zahtevami TEN-T oziroma AFIR.

4.6 Parkirna politika in upravljanje prometnega povpraševanja

Parkirna politika je pomemben izvedbeni instrument OCPS, saj neposredno vpliva na prometno povpraševanje, izbiro prometnega načina, dostopnost mestnega središča, uporabo JPP in učinkovitost potniških vozlišč. Pri urbanih vozliščih je posebej pomembno, da parkirna politika ni obravnavana ločeno od razvoja JPP, P + R, B + R, večmodalnih potniških vozlišč in ukrepov za zmanjševanje avtomobilskih dnevnih migracij.

ZCPN za mestne občine določa pripravo načrta izvajanja parkirne politike, zato mora biti ta dokument vsebinsko povezan z OCPS. V njem je treba opredeliti parkirne režime, območja, časovne omejitve, cenovno politiko, parkirne normative, P + R ureditve ter ukrepe za usmerjanje parkiranja v podporo trajnostni mobilnosti.

V prihodnje naj OCPS in načrt izvajanja parkirne politike skupaj podpreta delovanje urbanega vozlišča. To pomeni predvsem zmanjševanje pritiska osebnih avtomobilov na mesto, boljšo povezavo P + R z JPP, upravljanje parkiranja ob pomembnih generatorjih prometa, urejanje parkiranja ter povezavo parkirne politike z regionalnimi ukrepi v RCPS.

4.7 Kazalniki in spremljanje izvajanja OCPS

OCPS mora imeti jasno opredeljen sistem spremljanja in vrednotenja izvajanja kot ga določajo ZCPN s pripadajočim pravilnikom o pripravi OCPS ter nacionalne smernice za pripravo OCPS. Pri urbanih vozliščih je treba ta sistem povezati tudi z evropskimi kazalniki urbane mobilnosti (Urban Mobility Indicators oz. UMI), ki jih zahteva uredba TEN-T ter s platformo za spremljanje prometne politike.

Za zbiranje večine kazalnikov urbane mobilnosti, ki so povezani z zahtevami TEN-T oziroma UMI, skrbi ministrstvo, pristojno za prometno politiko. Mestni občini pri tem sodelujeta predvsem s preverjanjem njihove ustreznosti in z zagotavljanjem podatkov, s katerimi razpolagata.

V prihodnje je potrebno zagotoviti, da se lokalni podatki redno poročajo na platformi za spremljanje prometne politike ter da spremljanje kazalnikov postane del rednega upravljanja OCPS.

4.8 Povezava OCPS z RCPS in državno ravno

OCPS urbanega vozlišča mora biti tesno povezana z RCPS in državno ravno CPN. Številni ukrepi, ki so pomembni za delovanje urbanega vozlišča, presegajo pristojnosti mestne občine, zato jih ni

mogoče učinkovito načrtovati in izvajati samo na ravni OCPS. To velja zlasti za JPP v regiji, dnevne migracije, regionalna potniška vozlišča, letališča, tokove tovornega prometa, večje infrastrukturne projekte in podatkovno podporo.

Pri izvajanju obstoječih OCPS je treba zagotoviti stalno usklajevanje z RCM, pripravljavci RCPS, ministrstvom, upravljavci infrastrukture, izvajalci JPP in drugimi pomembnimi deležniki. OCPS naj bo pri tem izhodišče za lokalne ukrepe, RCPS pa za ukrepe širšega funkcionalnega območja na ravni prometne regije.

Pri prihodnjih dopolnitvah in novi generaciji OCPS naj bo povezava z RCPS vključena že v zasnovo procesa. Analiza stanja, cilji, ukrepi, akcijski načrt in kazalniki naj jasno pokažejo, katere vsebine so v pristojnosti mestne občine, katere zahtevajo regionalno sodelovanje in katere so odvisne od državne ravni ali drugih upravljavcev prometnega sistema.

5. Usmeritve za RCPS funkcionalnega območja urbanega vozlišča

RCPS ima ključno vlogo pri prenosu zahtev TEN-T v širše funkcionalno območje urbanega vozlišča. Medtem ko OCPS obravnava predvsem ukrepe na območju mestne občine, mora RCPS zajeti prometne tokove, povezave in ukrepe, ki presegajo meje posamezne občine. To je posebej pomembno pri Ljubljani in Mariboru, kjer delovanje urbanih vozlišč temelji na dnevni migraciji, JPP na ravni regije, dostopu iz zaledja, regionalnih potniških vozlišč, tokovih tovornega prometa, povezavah z letališči in navezavah na omrežje TEN-T.

Ker se RCPS pripravljajo v letih 2026 in 2027, imajo v sedanjem planskem obdobju največji potencial za celovito vključitev zahtev TEN-T. Pri pripravi RCPS LUR in Podravske regije je zato treba zahteve TEN-T za urbana vozlišča vključiti že v analizo stanja, opredelitev izzivov in oblikovanje ciljev ter nadalje v izbiro ukrepov, akcijski načrt in sistem spremljanja.

5.1 Funkcionalno območje urbanega vozlišča

RCPS mora opredeliti funkcionalno območje urbanega vozlišča. To območje ni razumljeno zgolj kot administrativno območje regije, temveč kot območje dejanskih prometnih povezav urbanega vozlišča z zaledjem. To območje ne sme biti razumljeno zgolj kot administrativno območje regije, temveč kot območje dejanskih prometnih povezav z urbanim vozliščem. Pri tem so posebej pomembni dnevne migracije, dostop do delovnih mest, šol, storitev, večjih generatorjev prometa, potniških vozlišč, tovornih terminalov in infrastrukture TEN-T.

Pri Ljubljani je funkcionalno območje urbanega vozlišča povezano predvsem z Ljubljansko urbano regijo, vendar posamezne pomembne povezave segajo tudi izven nje. Posebno pozornost je treba nameniti povezavi z Letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana, ki je pomembna prometna točka urbanega vozlišča Ljubljana, vendar ni znotraj Mestne občine Ljubljana niti znotraj Ljubljanske urbane regije. Zato je treba zagotoviti usklajevanje tudi z Gorenjsko regijo, Občino Cerklje na Gorenjskem oziroma pristojnimi deležniki tega območja.

Pri Mariboru je funkcionalno območje urbanega vozlišča povezano predvsem s Podravske regije. Letališče Edvarda Rusjana Maribor leži zunaj območja Mestne občine Maribor, vendar znotraj Podravske regije, zato ga je treba obravnavati v RCPS Podravske regije in Občino Hoče – Slivnica kot del širšega prometnega sistema urbanega vozlišča.

RCPS naj zato ne ostane pri splošni opredelitvi regijskega območja, temveč naj jasno prikaže glavne prometne tokove, dostopne koridorje, povezave z zaledjem, povezave s sosednjimi regijami in povezave z omrežjem TEN-T. Takšna opredelitev je podlaga za izbor ukrepov, ki jih posamezna mestna občina (urbano vozlišče) sama ne more učinkovito načrtovati ali izvajati.

5.2 JPP na ravni regije in povezava z mestnim JPP

Ena najpomembnejših nalog RCPS v urbanem vozlišču je povezovanje medkrajevnega sistema JPP (avtobusni in železniški) na ravni regije z mestnim JPP in drugimi oblikami trajnostne mobilnosti. Dnevne migracije v Ljubljano in Maribor so pomemben vir prometnih obremenitev, zato mora RCPS opredeliti ukrepe, ki zmanjšujejo odvisnost zaledja od osebnega avtomobila in izboljšujejo dostopnost urbanega vozlišča z JPP.

RCPS naj obravnava železniške in avtobusne povezave, povezave z mestnim JPP, kakovost prestopov, usklajenost vozniških redov, potovalne informacije, enotno vozovnico, dostopnost postaj in postajališč ter povezavo z Družbo za upravljanje JPP (DUJPP). Posebno pozornost je treba nameniti dostopu do osrednjih večmodalnih potniških vozlišč kot sta Potniški center Ljubljana in osrednje večmodalno vozlišče oziroma „železniški trikotnik“ v Mariboru.

Pri oblikovanju ukrepov naj RCPS v akcijskem načrtu določi, kateri ukrepi so v pristojnosti regije oziroma RCM, kateri zahtevajo sodelovanje mestne občine, kateri so odvisni od države in kateri od izvajalcev JPP ali upravljalcev infrastrukture. S tem se prepreči, da bi JPP na ravni regije ostal samo splošna razvojna usmeritev, brez jasnih nosilcev in izvedbenih korakov.

5.3 Regionalno omrežje večmodalnih potniških vozlišč

RCPS mora določiti regionalno omrežje večmodalnih potniških vozlišč, ki podpira dostop do urbanega vozlišča z JPP, kolesarjenjem in drugimi trajnostnimi oblikami mobilnosti. Potniška vozlišča so pomembna za povezovanje zaledja z mestnim prometnim sistemom, zato morajo biti načrtovana kot del širšega omrežja, ne kot posamezni izolirani projekti.

RCPS naj opredeli hierarhijo večmodalnih potniških vozlišč, njihovo povezavo z železniškim in avtobusnim prometom, dostopnost za pešce in kolesarje, možnosti varnega parkiranja koles, P + R in B + R ureditve, informiranje potnikov ter kakovost prestopov. Pri tem mora biti jasno, katera potniška vozlišča imajo regionalni pomen, katera so pomembna za dostop do mestnega JPP in katera služijo predvsem lokalnim povezavam.

Sistemi P + R in B + R morajo biti načrtovani v povezavi z dejansko ponudbo JPP. P + R ima smisel predvsem tam, kjer omogoča kakovosten prestop na hiter, zanesljiv in konkurenčen JPP, ne pa kot dodatna parkirna ponudba brez učinkovite prometne funkcije. B + R pa mora biti povezan z varnimi kolesarskimi dostopi in kakovostnim oz. varnim parkiranjem koles.

5.4 Regionalne kolesarske povezave in aktivna mobilnost

RCPS mora obravnavati regionalne kolesarske povezave do urbanega vozlišča ter povezave za hojo in kolesarjenje do potniških vozlišč in drugih postajališč JPP. Pri tem kolesarjenje ni pomembno samo kot lokalni način mobilnosti, temveč tudi kot del regionalnih dnevnih poti, zlasti ob uporabi e-koles in v povezavi z JPP.

RCPS naj določi prednostne zmožljive regionalne kolesarske povezave, ki hitro, udobno in neposredno povezujejo zaledje z urbanim vozliščem, večjimi zaposlitvenimi, šolskimi in storitvenimi območji ter pomembnimi potniškimi vozlišči. Posebej pomembna je njihova navezava na lokalna kolesarska omrežja v mestni občini, saj brez kakovostne povezave med regionalnim in lokalnim omrežjem ni mogoče zagotoviti uporabnosti celotne poti.

Pri načrtovanju ukrepov je treba upoštevati tudi varno parkiranje koles ter ureditev izposoje koles in kakovostnih povezav za hojo na območju postaj in potniških vozlišč (za dostop do njih ter za dostop do končnega cilja), možnost uporabe e-koles za daljše dnevne poti, povezavo z B + R sistemi ter standarde varnosti, udobja in neposrednosti kolesarskih povezav. Aktivna mobilnost naj bo v RCPS obravnavana kot sestavni del dostopnosti urbanega vozlišča, ne le kot rekreativna ali lokalna vsebina.

5.5 Tovorni promet v regiji in povezava z mestno logistiko

RCPS mora obravnavati regionalne tokove tovornega prometa, ki vplivajo na delovanje urbanega vozlišča. OCPS se praviloma osredotoča na mestno logistiko in dostavo zadnjega kilometra, RCPS pa mora zajeti širše tokove blaga, dostop do gospodarskih območij ter povezave z državnim prometnim omrežjem, letališči, železnico in tovarnimi terminali.

Pri Ljubljani je treba posebno pozornost nameniti povezavi med mestno logistiko, obstoječo in načrtovano železniško in cestno logistično infrastrukturo, dostopom do gospodarskih območij in povezavami z Letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana. Pri Mariboru je treba obravnavati povezave med mestnim območjem, gospodarskimi območji, Letališčem Edvarda Rusjana Maribor, železniško infrastrukturo in širšimi tokovi tovornega prometa v Podravski regiji.

RCPS naj preveri potrebe po večmodalnih tovarnih terminalih, konsolidacijskih območjih, bolj trajnostnih dostavnih verigah, povezavah s tovarnimi terminali in ukrepih za zmanjševanje negativnih vplivov tovornega prometa na urbana območja. Pri tem mora biti jasno razmejeno, katere vsebine se obravnavajo v načrtu upravljanja mestne logistike na občinski ravni in katere zahtevajo regionalno oziroma državno obravnavo.

5.6 Alternativna goriva in polnilna infrastruktura regionalnega pomena

RCPS mora obravnavati infrastrukturo za alternativna goriva regionalnega pomena. Ta vključuje predvsem potrebe JPP v regiji, tovornega prometa, gospodarskih območij in glavnih dostopnih koridorjev do urbanega vozlišča. Vsebina mora biti usklajena z državnimi usmeritvami, energetske politiki, razvojem omrežja TEN-T in načrtovanjem infrastrukture v mestnih občinah.

Pri JPP v regiji je treba preveriti potrebe po polnilni oziroma oskrbovalni infrastrukturi za vozila na alternativna goriva, zlasti v povezavi z avtobusnim prometom, končnimi postajališči, garažami, remizami in potniškimi vozlišči. Pri tovarnem prometu je treba preveriti možnosti uporabe električnih, vodikovih ali drugih nizkoemisijskih rešitev, kjer so te operativno in ekonomsko smiselne.

RCPS naj pri tem ne podvaja občinskih ukrepov za lokalno polnilno infrastrukturo, temveč naj opredeli regionalno pomembne lokacije in povezave. Posebej pomembno je usklajevanje med mestnimi občinami, sosednjimi občinami, izvajalci JPP, energetske deležniki, logističnimi podjetji in državo.

5.7 Letališča in druga večja prometna vozlišča zunaj mestne občine

Pri urbanih vozliščih Ljubljana in Maribor je treba posebno pozornost nameniti pomembnim prometnim vozliščem, ki niso nujno znotraj območja mestne občine ali območja RCPS. To velja zlasti za letališči, ki sta pomembni za delovanje urbanih vozlišč, vendar njuna lega odpira vprašanje, na kateri ravni CPN ju je treba obravnavati.

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je povezano z urbanim vozliščem Ljubljana, vendar leži zunaj Mestne občine Ljubljana in zunaj Ljubljanske urbane regije. Zato je treba njegovo obravnavo zagotoviti z usklajevanjem med državno ravno, RCM LUR, RCM Gorenjske regije, občinami in drugimi pristojnimi deležniki. RCPS LUR sama tega vprašanja ne more v celoti rešiti, lahko pa jasno prepozna pomen povezave z letališčem za urbano vozlišče Ljubljana.

Letališče Edvarda Rusjana Maribor leži zunaj Mestne občine Maribor, vendar znotraj Podravske regije, zato ga lahko RCPS Podravske regije obravnava neposredno kot del funkcionalnega prometnega območja urbanega vozlišča Maribor. Pri tem je treba upoštevati potniške in tovarne povezave, dostop z JPP, cestne povezave, morebitne logistične funkcije in povezavo z omrežjem TEN-T.

Podobno je treba v RCPS obravnavati tudi druga pomembna prometna vozlišča – potniška in tovarna – ter druge velike generatorje prometa zunaj mestnih občin, kadar imajo pomembno vlogo pri delovanju urbanega vozlišča, na primer večja zaposlitvena območja, logistične cone, železniška vozlišča, avtobusna vozlišča ali večji generatorji prometa.

5.8 Kazalniki in spremljanje izvajanja RCPS

RCPS mora vzpostaviti sistem za spremljanje regionalnih vidikov delovanja urbanega vozlišča. Pri tem ne gre samo za spremljanje izvajanja RCPS kot ga določajo ZCPN s pripadajočim pravilnikom o pripravi RCPS ter nacionalne smernice za pripravo RCPS, temveč tudi za poročanje o evropskih kazalnikih urbane mobilnosti (Urban Mobility Indicators oz. UMI) in za druge podatke, ki so pomembni za razumevanje funkcionalnega prometnega območja urbanega vozlišča.

RCPS naj opredeli, kateri regionalni podatki, poleg nabora za obvezne in evropske kazalnike, so še potrebni za spremljanje razvoja urbanega vozlišča na področju CPN, kdo z njimi razpolaga in kako se bodo redno pridobivali. Pomembni dodatni podatki so denimo delovne migracije, turistična gibanja, prometno delo JPP, medkrajevne kolesarske povezave, prevoz na klic, število in tipi prometnih nesreč, demografska struktura, tokovi tovarnega prometa in dostopnosti do velikih generatorjev prometa.

V prihodnje je potrebno zagotoviti, da se regionalni podatki povežejo s platformo za spremljanje prometne politike in z državnim sistemom poročanja. Pomembno je, da podatki iz RCPS dopolnjujejo podatke iz OCPS ter omogočajo celovito sliko delovanja urbanega vozlišča na ravni funkcionalnega prometnega območja. Spremljanje kazalnikov mora postati del rednega upravljanja RCPS.

5.9 Povezava RCPS z OCPS, NPCPN, DCPS in izvedbenimi ukrepi

RCPS mora biti pripravljena v tesni povezavi z OCPS urbanega vozlišča, NPCPN, DCPS, državnimi infrastrukturnimi načrti, razvojem JPP, prostorskimi akti in drugimi izvedbenimi dokumenti. Le tako lahko RCPS učinkovito zapolni vrzel med lokalnimi ukrepi mestne občine in državnimi oziroma evropskimi zahtevami.

Pri pripravi RCPS je treba jasno določiti, katere vsebine urbanega vozlišča so že obravnavane v OCPS, katere je treba dopolniti na regionalni ravni in katere zahtevajo državno ukrepanje. Posebej pomembno je, da se ukrepi v akcijskem načrtu RCPS ne oblikujejo samo kot priporočila, temveč so povezani z nosilci, sodelujočimi deležniki, roki, viri financiranja in kazalniki.

RCPS naj zato deluje kot povezovalni dokument med mestno občino, zalednimi občinami, RCM, državo, upravljavci infrastrukture, izvajalci JPP, logističnimi deležniki in drugimi akterji. Njena dodana vrednost pri urbanih vozliščih je prav v tem, da omogoča obravnavo tistih vsebin, ki jih OCPS zaradi administrativnih meja mestne občine ne more celovito zajeti.

6. Koordinacija in podpora urbanim vozliščem

Izvajanje zahtev TEN-T uredbe za urbana vozlišča terja stalno koordinacijo med občinsko, regionalno in državno ravno. Ljubljana in Maribor kot urbani vozlišči ne moreta vseh zahtev izpolniti samo z ukrepi na ravni OCPS, saj se številne vsebine nanašajo na širše funkcionalno območje, JPP v regiji, državne infrastrukturne projekte, tokove tovarnega prometa, letališča, kazalnike urbane mobilnosti in povezave z omrežjem TEN-T. Zato je za uspešno izvajanje zahtev pomemben nacionalni podporni in koordinacijski okvir.

Osrednji okvir za to zagotavlja Nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja (NPCPN), ki povezuje zahteve evropskega okvira s slovenskim sistemom CPN. NPCPN mora zagotavljati metodološko podporo, usklajevanje ravni načrtovanja, podporo pri spremljanju kazalnikov, razvoj podatkovnega sistema, usposabljanja, izmenjavo znanja ter povezovanje zahtev TEN-T z razpisi in financiranjem ukrepov.

Posebno vlogo ima NKT za CPN, ki je osrednji koordinacijski mehanizem za povezovanje države, regij, občin in evropskega okvira. NKT mora zagotavljati enotno razumevanje zahtev TEN-T, spremljati njihovo vključevanje v OCPS in RCPS, koordinirati zbiranje podatkov za kazalnike urbane mobilnosti ter podpirati pripravo usmeritev za urbana vozlišča.

Za Ljubljano in Maribor je posebej pomembna koordinacija urbanih vozlišč kot specializiran mehanizem v okviru NKT. Njena naloga je obravnava vprašanj, ki presegajo pristojnosti posamezne mestne občine ali regije, kot so povezovanje OCPS in RCPS, spremljanje UMI kazalnikov, razvoj večmodalnih potniških vozlišč, obravnava letališč, povezava z infrastrukturo za tovorni promet, alternativna goriva ter usklajevanje z državnimi infrastrukturnimi projekti.

Pomembno podporno vlogo imajo tudi RCM. Njihova naloga je povezovanje mestnih občin z zalednimi občinami, pripravljavci RCPS, državnimi organi in upravljavci državne infrastrukture, izvajalci JPP, upravljavci druge infrastrukture in drugimi deležniki. Pri urbanih vozliščih morajo RCM pomagati predvsem pri opredelitvi funkcionalnega prometnega območja, obravnavi dnevnih migracij, povezovanju regionalnega in mestnega JPP, razvoju regionalnih potniških vozlišč, zbiranju podatkov ter usklajevanju ukrepov, ki presegajo območje posamezne občine.

Koordinacija mora biti usmerjena tudi v reševanje odprtih vprašanj, ki jih posamezni dokumenti ne morejo rešiti sami. Tak primer je obravnava letališč pri Ljubljani in Mariboru. Podobno velja za večmodalne tovarne terminale, regionalne tokove tovarnega prometa, regionalno pomembno infrastrukturo za alternativna goriva in podatkovne obveznosti.

Nacionalna podpora zato ne bo omejena samo na pripravo smernic, temveč mora vključevati stalno spremljanje izvajanja, strokovno pomoč, usposabljanja, izmenjavo dobrih praks, podatkovno podporo in povezovanje z ukrepi financiranja. Le tako bo mogoče zagotoviti, da se zahteve TEN-T za urbana vozlišča ne bodo izvajale kot ločena obveznost Ljubljane in Maribora, temveč kot sestavni del slovenskega sistema celostnega prometnega načrtovanja.

7. Sklepne usmeritve

Zahteve uredbe TEN-T za urbana vozlišča je treba razumeti kot nadgradnjo obstoječega slovenskega sistema CPN. Slovenija že ima vzpostavljene ključne podlage za njihovo izvajanje: ZCPN, nacionalne smernice za OCPS in RCPS, NPCPN, sistem spremljanja kazalnikov, regijske centre mobilnosti ter podporne izvedbene dokumente. Naloga v prihodnjem obdobju zato ni vzpostavljanje vzporednega načrtovalskega sistema, temveč smiselna vključitev zahtev uredbe TEN-T v obstoječe dokumente, postopke in mehanizme.

Pri Ljubljani in Mariboru je treba upoštevati, da sta OCPS že sprejeti. Zato so v sedanjem planskem obdobju najpomembnejši izvajanje sprejetih ukrepov, spremljanje kazalnikov, priprava izvedbenih dokumentov ter morebitne dopolnitve ali revizije obstoječih strategij. Pri naslednji generaciji OCPS pa bo treba zahteve uredbe TEN-T vključiti bolj neposredno že v analizo stanja, cilje, ukrepe, akcijski načrt in sistem spremljanja.

Največji potencial za vključitev zahtev uredbe TEN-T v sedanjem planskem ciklu je na ravni RCPS, ki se pripravljajo v letih 2026 in 2027. RCPS morajo zato jasno obravnavati funkcionalno območje urbanega vozlišča, urbana vozlišča kot del omrežja TEN-T, dnevne migracije, JPP v regiji, regionalna večmodalna potniška vozlišča, P + R in B + R sisteme, regionalne kolesarske povezave, večmodalne tovarne terminale, tokove tovarnega prometa, letališča, alternativna goriva regionalnega pomena ter podatke, potrebne za spremljanje urbanih vozlišč.

Ključna je povezava med OCPS, RCPS in državnim podpornim okvirom. OCPS mora zagotoviti kakovostno obravnavo ukrepov na območju mestne občine, RCPS mora zapolniti regionalno in funkcionalno razsežnost urbanega vozlišča. DCPS mora zagotoviti načrtovanje in izvedbo ukrepov v pristojnosti države, NKT pa mora skladno z ZCPN in NPCPN zagotoviti metodološko, podatkovno, koordinacijsko in finančno podporo. Samo povezano delovanje vseh treh ravni lahko zagotovi, da bodo zahteve uredbe TEN-T izpolnjene celovito in izvedljivo.

Posebno pozornost je treba nameniti spremljanju evropskih kazalnikov urbane mobilnosti, ki so v pristojnosti ministrstva, pristojnega za prometno politiko. Občine in drugi deležniki sodelujejo pri zagotavljanju posameznih podatkov.

Smernice naj se zato uporablja kot praktično podporno gradivo za pripravo, izvajanje in posodabljanje OCPS in RCPS v urbanih vozliščih. Njihova glavna naloga je pomagati naročnikom, pripravljavcem in pristojnim institucijam razumeti, katere zahteve uredbe TEN-T so že ustrezno vključene v slovenski sistem CPN, kje so potrebne dopolnitve in na kateri ravni jih je treba obravnavati. S tem prispeva k bolj usklajenemu, preglednemu in izvedljivemu vključevanju urbanih vozlišč TEN-T v slovensko CPN.