

POVZETEK

PRIPOMBA/PREDLOG K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA NADGRADNJO ŽELEZNIŠKE PROGE LJUBLJANA–KRANJ/NAKLO Z OKOLJSKIM POROČILOM, v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024.

Pripomba/predlog:

V odprtem roku je neformalna Civilna iniciativa Občanom in okolju prijazna železnica (OPŽ) vložila laične PRIPOMBE k Predlogu Državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana – Kranj/Naklo (v nadaljevanju DPN) z okoljskim poročilom, ki ga je objavilo Ministrstvo za naravne vire in prostor.

*Neformalna Civilna iniciativa Občanom in okolju prijazna železnica (OPŽ) daje ob **podpori 2.060 državljanov** POBUDO/PREDLOG, da se za nadgradnjo železniške infrastrukture ponovno preučijo in preverijo možnosti ter predlogi variant za umestitev nove proge za mednarodni potniški in transportni - tovorni železniški promet po trasi ob AC Ljubljana – Jesenice – d.m., z navezavo na letališče Jožeta Pučnika, ki bi omogočala višje hitrosti, kot je to določeno v Prilogi I k Direktivi (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (14), ter da se obstoječi železniški tir Ljubljana – Medvode - Škofja Loka – Kranj/Naklo ohrani v isti trasi in nameni za potrebe primestne železnice, za lokalni potniški promet z izgradnjo dodatnih, novih postajališč.*

I. PRIPOMBE NA POSTOPEK DPN

1. Neustreznost javnega posvetovanja

Javni posvetovalni proces ni bil zadosten, saj lokalna skupnost ni bila ustrezno obveščena in vključena v pripravo DPN. Vključevanje lokalne skupnosti je ključno za transparentnost in legitimnost prostorskega načrtovanja. Postopek priprave DPN se je pričel na podlagi Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP) (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10-popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2) in se nadaljuje v skladu z Zakonom o urejanju prostora (ZUreP-3) (Uradni list RS, št.199/2021, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE in 95/23 – ZIUOPZP). Že ZUPUDPP je v fazi pobude DPN predvideval pripombe in pobude javnosti, kar pa ni bilo izvedeno.

Tudi Aarhuška konvencija zahteva, da država podpisnica konvencije vključi zainteresirano javnost na začetku postopka, ko so še vse možnosti odprte. Ministrstvo za naravne vire in prostor je 10. 06. 2024 javno objavilo že kar predlog DPN ter določilo rok za podajo pripomb. Ministrstvo javnosti ni omogočilo sodelovanja in podajanja pripomb na pobudo in na strokovne podlage za sprejem DPN in študijo variant, ampak je javnosti omogočilo le podajanje pripomb zgolj že kar na predlog DPN. **Javnost torej ni imela možnosti sodelovati in podajati pripombe v vseh fazah sprejemanja DPN.** MNVP je predlog DPN objavilo na spletnih straneh 10.06.2024, to je tik pred poletnimi počitnicami in letnimi dopusti. Torej javnost sploh ni imela dovolj časa za pripravo učinkovitih pobud, pripomb in komentarjev za vsebine, ki možno posegajo v bivanjsko okolje in naravo ter lastnino državljanov. S temi opustitvami in z nedopustno preuranjenimi dejanji je kršena Aarhuška konvencija.

V skladu s 16. odstavkom preambule Uredbe (EU) 2024/1679, je treba v fazi načrtovanja in izgradnje projektov ustrezno upoštevati interese regionalnih in lokalnih organov ter tudi javnosti,

na katere posamezen projekt skupnega interesa vpliva, česar predlagatelj v fazah pred pripravo predloga DPN ni upošteval, saj javnosti niti ni ustrezno obveščal, niti je ni sistematično vključeval v obravnavo stališč in izhodišč, ki so vplivali na izbiro predlagane trase.

Tudi stališče Ustavnega sodišča je, da sodijo prostorski akti med načrte in programe, ki jih obravnava 7. člen Aarhuške konvencije, zato morajo države članice na podlagi četrtega odstavka 6. člena Aarhuške konvencije zagotoviti udeležbo zainteresirane javnosti že na začetku odločanja, ko so še vse možnosti odprte in lahko javnost učinkovito sodeluje.

Javno objavljeno gradivo je zelo obsežno in strokovno, kar povprečnemu občanu prizadetih območij ne omogoča seznanitve z dejansko predstavo o projektu. Delo javnih služb je priprava objektivne predstavitve povzetka projekta, vključno z njegovimi prednostmi in slabostmi z vidika občana. Menimo, da javna razprava ne more nadomestiti dela strokovnih služb ministrstva in občin, saj so te službe plačane za svoje delo. Na javnih predstavitev predloga DPN so predstavniki investitorja poudarjali umeščanje železniške proge s sklicevanjem na javni interes, s čimer so prizadetim občanom dajali občutek neenakovrednega udeleženca v postopku in povzročili občutek nemoči ter pasivnost pri dajanju pripomb. Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3) v 2. členu določa cilje urejanja prostora, ki so v javnem interesu. V konkretnem primeru gre pri javnem interesu predstavnikov investitorja za interes gradnje železniške proge po popolnoma novi trasi, napram že **obstoječi javni koristi**, ki jo državljani koristimo v vsakem trenutku (pravica do zdrave pitne vode iz obstoječih VVO, ki bodo z interesom investitorja prizadete, kot tudi pravica do zdravega in čistega okolja).

2. Nespoštovanje in neskladje s politiko in pravom Republike Slovenije in EU

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/196, 90/21 in 130/22) predvideva, da se program razvoja železniške infrastrukture s sprejemom strategije 2015 usklajuje s politiko Evropske unije, in sicer z Regulativo - 1315/2013. Omenjena regulativa EU 1315/2013 ne velja več. **Nadomestila in nadgradila jo je nova Uredba EU - 2024/1679, ki jo je svet EU sprejel 13.06.2024. Vlada je dolžna pripraviti dopolnitve in spremembe strategije in predloga resolucije, s katerimi bo uskladila nacionalni program razvoja prometne infrastrukture in prometa z novo Uredbo. Nesmiselno in v nasprotju z Regulativo TEN-T bi bilo sprejemati DPN, ki ni usklajen niti z do sedaj veljavno Resolucijo.**

Predlog DPN tudi zaradi neskladnosti s politiko in pravom EU ni primeren za obravnavo:

a. Predlog **DPN bi se moral sklicevati na kvalificirane strokovne ocene vplivov na okolje ter na vode (ZV in ZVO)**. Gradivo, ki je dano obravnavo je v tem pogledu izrazito nepopolno, kar pomeni tudi kršitev direktiv (tretji odstavek 5. člena uredbe 2024/1679):

- 2001/42/ES z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje;
- 2011/92/EU z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje;
- 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst;
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2000/60/ES z dne 23. oktobra 2000 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike;

- Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa;
- Direktiva 2009/147/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. novembra 2009 o ohranjanju prosto živečih ptic.

Ignoriranje teh direktiv je nedopustno zato, ker je nedavno Evropska komisija Sloveniji dala izrecne opomine zaradi neupoštevanja pravil varstva okolja, ki veljajo v EU. Zaradi kršitev teh direktiv in regulativ obstaja tveganje, da bo upravičeno zavrnjena možnost za financiranje iz razvojnih sredstev proračuna in skladov EU.

b. **Zanemarja eno od bistvenih zahtev Uredbe 2024/1679 (25. odstavek preambule) po temeljnem principu multimodalnosti.** Pri 10. koridorju München-Istanbul kot delu temeljnega omrežja je zahteva po temeljnem principu multimodalnosti prometnih točk, zajem strateško najpomembnejših vozlišč in povezav vseevropskega prometnega omrežja, kar je treba zagotoviti s progo mimo Letališča Jožeta Pučnika na Brniku. Sedanje predlagane idejne rešitve (pentlja) z odcepom iz hitre železniške proge v Struževem/Naklem nazaj na lokalno železniško povezavo do Letališča Jožeta Pučnika in naprej na novo lokalno železniško povezavo proti obstoječi kamniški progi, predstavljajo bistven odmik od logike hitrih povezav med letališči (prestonic) s hitro železnico.

c. **Ne upošteva hierarhije prostorskih aktov po Zakonu o urejanju prostora (ZUreP-3).** DPN je izvedbeni akt in bi moral slediti strateškim aktom, sprejetim v Državnem zboru, to je regionalnemu prostorskemu planu in strateškim občinskim planom. Pri obravnavanem predlogu DPN ta pogoj ni izpolnjen. Podobno ni možno obravnave DPN nasloniti na nekatere druge strateške akte, ki jih sprejme državni zbor, ker jih vlada ni pripravila in dala v obravnavo v DZ. Tak je na primer manjkajoči predpisani Nacionalni program urejanja voda po Zakonu o vodah, podobno na energetskem področju. **Brez obstoja v DZ sprejetih strateških aktov s primernimi vsebinami niso mogoče ocene vplivov**, kar je tudi vsebina opomina Evropske komisije Sloveniji.

d. Ker bi **predlog DPN že moral odražati elemente nove državne Celostne prometne strategije**, ki bi jo Vlada morala pripraviti skladno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) v petih letih od uveljavitve zakona, ki ga je DZ sprejel 28.09.2022.

e. Javno objavljeno gradivo vsebuje več dokumentov, ki vsebinsko obravnavajo nadgradnjo železniške proge v koridorju obstoječega tira, medtem ko predlog DPN predlaga rešitve, ki segajo izven koridorja ali se nanašajo samo na del proge številka 20. Spričo tega so neustrezne smernice, CBA analiza obravnava celotno traso proge št.20 (Izračun družbeno ekonomske upravičenosti nadgradnje žel. proge Ljubljana–Jesenice–d.m. v koridorju obstoječe proge po metodi analize stroškov in koristi za potrebe dodatnih optimizacij trase) in ne CBA za predlog DPN Ljubljana-Kranj/Naklo, itd...). **Neustrezne smernice in neustrezne finančne podlage ne morejo biti strokovna podlaga, na katerih temelji predlagan DPN z rešitvami.**

f. DPN z okoljskim poročilom je bil dan v javno obravnavo kljub temu, da je Zavod RS za varstvo narave gradivo za »Okoljsko poročilo in Dodatek na varovana območja –gradivo za izdajo mnenja o ustreznosti gradiva za javno razgrnitev, 117.člen ZON« opredelil kot »neustrezno« in izdal mnenje, da »ni pripravljeno za razgrnitev«.

g. Iz predloga DPN izhaja dvom, da je pripravljen na pravih vsebinskih podlagah in študijah, saj se sklicuje na npr., rezultat študije, ki pravi, da so bile variante dvotirne elektrificirane proge

Ljubljana - Jesenice – d.m. z navezavo na letališče kljub številnim optimizacijam z varstvenega vidika (območje Tržiške Bistrice) nesprejemljive, zato se kot take ne morejo obravnavati v študiji variant. Predlog DPN se nanaša na odsek proge št. 20 med Ljubljana - Kranj/Naklo, kjer v območje Tržiške Bistrice nikakor ne posega.

Predlagamo, da se javna obravnava predloga DPN zaradi zgoraj navedenih točk zaključi kot neuspela. V primeru, da se postopek za sprejem DPN nadaljuje, pa javnost opozarja na pomanjkljive, neustrezne in napačne vsebine, na katerih temelji predlog DPN. Zato je pred potrditvijo predloga DPN nujna revizija vsebin projekta DPN z okoljskim poročilom (finančna ocena, CBA, smernice in mnenja skladno z rešitvami, ki jih predlaga predlog DPN).

II. VSEBINSKE PRIPOMBE

1. Menimo, da okoljska presoja ni bila zadosti vključena v DPN, saj okoljski vpliv ni bil vključen v analizo stroškov-koristi, niti ni bil upoštevan kot dejavnik pri izbiri predlagane trase v elaboratu optimizacij.

2. **Predlog DPN strokovno ni optimalen in ne doseže zastavljenega cilja po boljši dostopnosti do javnega železniškega prometa.** Evropski zeleni dogovor poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, da bi Unija lahko postala podnebno nevtravno gospodarstvo do leta 2050, medtem ko bi si prizadevala za cilj ničelnega onesnaževanja, kot je navedeno v sporočilu Komisije z dne 12. 05. 2021 z naslovom „Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal“. **Takšen cilj je lahko dosežen le, če se v skladu z Uredbo 2024/1679 na relaciji železniške proge Ljubljana – Medvode - Škofja Loka – Kranj ohranijo obstoječe postaje in dodajo nove, ki bodo dostopne uporabnikom predvsem peš, kar je bolj prilagodljivo glede na letne čase, bolj dostopno in prijazno ter z ničelnim vplivom na okolje.**

3. **Predlog DPN neprimerno umešča traso, ki poteka po vodovarstvenih območjih Občine Ljubljana, Občine Medvode in Občine Škofja Loka in rezervatih za pitno vodo, s čimer je ogrožena oskrba s pitno vodo za več deset tisoč prebivalcev** (tveganje za razlitje, razsutje, eksplozija tovora). Tovorni tranzit in pogoste vožnje vlakov povečujejo tveganje za kumulativno onesnaženje, kar lahko postopoma degradira kakovost vodnih virov ter lahko povzroči dolgoročni negativni vpliv na okolje. Predlagana trasa MŠ6 neposredno ogroža vodne vire na Sorškem polju, neposredno preseka vodna vira Vodnjak Svetje I in Svetje II, ki sta aktivna in zagotavljata najmanj 1.250.000 m³ pitne vode letno.

4. **Predlog DPN na zgolj 33 km napeljuje na uničenje 125 ha prvovrstnih kmetijskih površin.** Slovenija ima na prebivalca omejen obseg obdelovalnih površin (964 m² / prebivalca, v primerjavi z 2.500 - 3.000 m² / prebivalca, kot je ocenjeno, da bi potrebovali za zagotovitev potrebnih količin hrane). **Zato je varovanje obstoječih kmetijskih zemljišč strateškega pomena za prehransko varnost in večjo stopnjo samooskrbe.** Odnos države do varovanja kmetijskih zemljišč je pomanjkljiv, kar je leta 2021 v svojem poročilu ugotovilo tudi računsko sodišče. vir: https://www.rs-rs.si/fileadmin/user_upload/Datoteke/Revizije/2021/Samooskrba/Samooskrba_RSP_RevizijskoP.pdf S tako obsežnim infrastrukturnim posegom bo Sorško polje trajno uničeno, ostanki pa bodo postali degradirano območje zaradi hrupa, onesnaženosti, izgube podtalne vode, uničenja

gozdov, zemeljske erozije in otežene dostopnosti. Učinek škode na okolje je nepovraten in neizmerljiv.

5. **Predlog DPN povzroči trajno izgubo gozdnih površin in uničenje habitatov živih bitij, posega v Naturo 2000 in druga varovana območja.** Prepoznana je koristna vloga gozdov pri varovanju tal, pri preprečevanju erozijskih procesov, pri preprečevanju oziroma blaženju poplav, pri ponoru ogljika, pri zagotavljanju virov pitne vode in pri zagotavljanju življenjskega prostora številnim ogroženim živalskim vrstam (5. poglavje Resolucije o Nacionalnem programu varstva okolja za obdobje 2020–2030 (ReNPVO20–30).

6. **Predlog DPN z okoljskim poročilom ne vključuje celovite presoje škodljivih vplivov na prebivalstvo in zdravje ljudi ter na okolje, kot je trajna degradacija in uničenja zdravega bivanjskega okolja (hrup oz. šum, vibracije, EM sevanje, onesnaženost s prašnimi delci, zemeljska erozija zaradi vetra, izguba vodnih virov, ...).** Predlog DPN ne upošteva v celoti 15. odstavek preambule Uredbe 2024/1679, ki določa, da bi morale države članice in drugi nosilci projektov izvajati okoljske presoje načrtov in projektov v skladu z ustrezno zakonodajo, da bi preprečili ali – kadar preprečitev ni možna – ublažili ali izravnali negativne vplive na okolje, kot so razdrobljenost krajine, pozidava tal, onesnaževanje zraka in vode ter hrup, in da bi učinkovito zaščitili biotsko raznovrstnost. V predlogu DPN so napovedana dodatna povišana negativna bremena: hrup, vibracije, EM sevanje, povečanje prašnih delcev v ozračju, izguba obstoječih vodnih virov, predvsem zaradi načrtovanega povečanja števila tovornega železniškega prometa, vključno z nevarnim tovorom in cilju po doseganju višjih hitrosti na območjih, kjer se trenutno še nahaja kakovostna podzemna pitna voda.

III. POBUDA IN UTEMELJITEV

Alpe Adria Green podpira delo in pobudo neformalne CI OPŽ (Občanom in okolju prijazna železnica), **da se za nadgradnjo železniške infrastrukture ponovno preučijo in preverijo možnosti ter predlogi variant za umestitev nove proge za mednarodni potniški in transportni - tovorni železniški promet ob AC Ljubljana – Jesenice – d.m., ki bi lahko zagotavljale možnosti zasnove za večje hitrosti**, kot je to določeno v Prilogi I k Direktivi (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (14).

Obstoječi železniški tir Ljubljana – Medvode - Škofja Loka – Kranj/Naklo pa se, glede na dejanske potrebe po uporabi javnega prevoza lokalnega prebivalstva, ohrani v isti trasi in nameni za potrebe primestne železnice za lokalni potniški promet, z izgradnjo dodatnih postajališč.

Prednosti pobude za traso ob AC Ljubljana – Jesenice:

- I. Zmanjšanje vpliva na lokalne skupnosti: Umestitev proge ob avtocesti bi zmanjšala neposreden vpliv na prebivalce, saj so avtocestna območja že infrastrukturno obremenjena, degradirana in manj naseljena. Po trasi ob AC hitrosti vlakov 160 km/h ne bo treba zniževati na 100 km/h ob vožnji skozi postajališča Škofja Loka, Reteče, Medvode, Stanežiče, Vižmarje, Stegne, Litostroj, Šiška, ...
- II. Sinergijski učinki: Obstoječa infrastruktura avtocestnega omrežja bi lahko ponudila sinergijske učinke, kot so boljša dostopnost in povezljivost.

- III. Okoljske koristi: Predlagana trasa bi imela manjši vpliv na naravno okolje in bi bila bolj trajnostna rešitev. Združevanje infrastrukturnih koridorjev je napotilo Zavoda RS za varstvo narave.
- IV. Trasa ob AC zasleduje zahteve EU v trasi 10. koridorja München - Istanbul po multimodalnosti, kar je skladno s 25. odstavkom preambule Uredbe (EU) 2024/1679 saj sledi temeljnemu principu multimodalnosti prometnih točk ter zajema strateško najpomembnejša vozlišča in povezave vseevropskega prometnega omrežja.
- V. Ob AC je že predviden širok pas zemlje in ni potrebe po odpiranju novih infrastrukturnih koridorjev ter žrtvovanju novih kmetijskih površin, v korist izgradnje večjih infrastrukturnih objektov.
- VI. Trasa ob AC bi bila primerna za višje hitrosti kot 160 km/h (do 200km/h – prometna koda P4 in F2). Dvig hitrosti EU standarda je pričakovan, glede na to, da okoliške države ta trenutek gradijo železnice, s ciljem višjih hitrosti kot 160 km/h. (Goliška železnica (Koralmbahn) – A, max hitrost 250 km/h).
- VII. Alternativne rešitve: Predlagana trasa ob avtocesti ponuja realno in izvedljivo alternativo, ki je bila prepoznana in predlagana že v letih 2011-2015 in ki bi lahko zadovoljila infrastrukturne potrebe, hkrati pa zmanjšala negativne vplive na okolje in prebivalstvo. Podrobne analize te možnosti bi lahko razkrile dodatne prednosti in priložnosti za izboljšanje celotnega projekta.
- VIII. Gradbenotehnični in prometnotehnični vidik: Prednostni vidik, ker bi potekala paralelno skupaj z avtocesto, zato bi bili okoljsko tehnični in urbanistični vplivi znatno manjši kot v vseh ostalih variantah. Ker bi bil tranzitni promet na tej trasi 80 % ločen, se izogne številnim obstoječim postajam in postajališčem, kar pripomore h krajšim voznim časom za tovorni železniški promet in hitri potniški promet, ki bi bil tudi z vidika stroška gradnje cenovno najugodnejša (na relaciji do Kranja ni potrebna izgradnja zahtevnih infrastrukturnih objektov kot so tuneli in pokriti vkopi, s čimer se na dolgi rok znižujejo stroški obratovanja in rednega vzdrževanja nove trase. vir: <https://www.yumpu.com/xx/document/view/8801490/nova-trasa-zelezniske-proge-ljubljana-jesenice-ekolist>
- IX. Upoštevane bi bile zahteve in priporočila Uredbe (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in sveta z dne 13. 06. 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013.
- X. Upoštevan bi bil ukrep R.39 Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi).

- XI. V času gradnje nove proge ob AC Ljubljana – Jesenice – d.m. je omogočen neoviran promet po obstoječi progi. Gradnja ob avtocesti prinaša bistvene prednosti sočasne uporabe stare proge z gradnjo nove, in sledi načelu neprekinjenega poslovanja.
- XII. Dejstvo je, da zaradi intenzivnega razvoja urbanih naselji ob obstoječi železniški progi št. 20 ta ni več primerna za mednarodni transportni - tovorni promet. Prebivalci ob obstoječem tiru niso deležni nobene tehnične zaščite, podvrženi so vplivom slabega voznega parka Slovenskih železnic kar bistveno in pomembno vpliva na obremenitev prebivalcev s hrupom in drugim onesnaževanjem.
- XIII. Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo je 11.04.2023 objavila javno naročilo »Izdelava strokovnih podlag in pobude/DIIP za državni prostorski načrt za železniško povezavo Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana z Ljubljano«, številka objave na PJN: JN002108/2023-B01. Torej bo prav tako ob AC zgrajen nov tir, kar pomeni da bo v pasu širokem manj kot 30km, država gradila 3 tire? Gre za očitno pomanjkanje strateškega upravljanja s prostorom in nestratesko urejanje celotnega transportnega področja (razdelitev projekta na posamezne dele, ki niso vključeni v celostno rešitev transporta).
- XIV. Trasa hitre železnice ob AC Ljubljana – Jesenice – d.m. je bila že 2011 prepoznana kot dobra rešitev, obstoječi tir pa se bi se za potrebe lokalnega prebivalstva namenil za primestni potniški promet. (članek Dnevnik)

Skupna prizadevanja AAG in CI OPŽ ohranjajo pridobljeno javno korist dostopa do pitne vode; ohranijo in zaščitijo vse vodne vire, kmetijske površine, kulturno in arheološko dediščino predvsem pa z obnovitvijo obstoječega tira in prekategorizacijo v primestno železnico za potniški promet med Ljubljano in Kranjem, ter vzpostavitev novih postajališč, zares približa javni železniški potniški promet ljudem. To pomeni tudi spoštovanje Evropskega zelenega dogovora.