

Odziv na prispevek “Zastoji na slovenskih avtocestah”

Ljubljana, 16. 9. 2021

Tako kot se narava na povečano ponudbo plena (npr. miši) odzove z večjim povpraševanjem plenilcev (npr. kač), tako z dodajanjem voznih pasov zgolj povečujemo število vozil. Ravnotežje je kratkotrajno, slej ko prej se kače (vozila) preveč namnožijo, miši (prostora) pa začne primanjkovati.

Gradnja novih cest prometa ne zmanjšuje, nove ceste vabijo nove uporabnike, saj se začasno izboljša nivo usluge kot je omenil g. Di Batista v pismu o Zastojih na slovenskih avtocestah (Dnevnik, 4. 9. 2020), vendar je izboljšava kratkega daha. “Prometni zastoji se ustvarjajo. Prometni zastoji nastajajo s ponudbo. S širitvijo ceste ne razbremenimo prometa, temveč ga nasprotno generiramo še več.”, pravi nekdanji profesor prometnega načrtovanja na Dunajski tehnični univerzi Dr. Knoflachner.

Več pasov žal pomeni še več prometa in več zunanjih stroškov, ki nastajajo kot posledica prometnih nesreč, zastojev, okoljske škode, zdravstvenih vplivov ... Ocena zunanjih stroškov prometa v Sloveniji za leto 2002 se giblje med 6 in 9,8 % BDP. Veliko večino (čez 90 %) vseh zunanjih stroškov prometa v Sloveniji povzroča cestni promet, ti na letni ravni, po ocenah ARSO Kazalci okolja v Sloveniji znašajo med 2,5 in 3 mrd €. Širjenje cestnega omrežja torej ni samo začasna rešitev, je tudi zelo draga.

Cestnih zastojev v sodobnem prometnem upravljanju ne rešujem z gradnjo novih pasov, temveč s finančno, okoljsko, družbeno in zdravstveno bolj sprejemljivimi ukrepi npr. prostorskim razvojem, ki prebivalcem omogoča zadovoljevanje poslovne, zdravstvene, kulturne, verske, znanstvene, športne in turistične potrebe v kar največji meri v lokalnem okolju. Učinkovitim, cenovno ugodnim in potniku dostopnim javnim potniškim prometom na regionalni in lokalni ravni. Pametnim upravljanjem prometnih tokov na obstoječi infrastrukturi (prilagajanje števila voznih pasov glede na smer prometne obremenitve) itd.

Širitve cest so najdražji in skrajni ukrep reševanja prometnih zastojev. Legitimen postane, ko se vsi predhodno izvedeni ukrepi, ki vplivajo na prometno povpraševanje, izbor prometnega sredstva in ki povečajo učinkovitost izrabe obstoječega cestnega omrežja, izkažejo za neuspešne.

Z g. Di Batisita se strinjamo, nivo usluge avtocest je potrebno izboljšati, s preusmerjanjem tovornega prometa na železniško infrastrukturo, izboljšanjem javnega potniškega prometa ter omogočanjem zadovoljevanja mnogoterih potreb družbe v lokalnem okolju.

Za Koalicijo za trajnostno prometno politiko (KTPP),

Katarina Žemlja in Špela Berlot, koordinatorici KTPP