

Širitev obvoznice in avtocestnih krakov do Ljubljane – vrhunec nespametnih odločitev slovenske prometne politike

Slovenija je v EU v samem vrhu dolžine avtocest na prebivalca, zato rešitev zagotovo ni v gradnji novih oziroma širitvi obstoječih avtocest. Poenostavljeno: **Proti debelosti se ne boriš s širitvijo hlač**, kar MZI, MOP, vlada, ministri ter njihovi podaniki enostavno ne razumejo.

Da je slovenska prometna politika v resnici **politika gradnje avtocest**, je veljalo do dograditve avtocestnega križa. In ko se je končno zdelo, da bodo na vrsto prišli drugi prometni sistemi, se je pokazalo, da se avtocestne odvisnosti ne bomo ozdravili tako zlahka. Odvisnost je očitno že patološka. V minulih dneh je v javnost prišla novica, da Ministrstvo za infrastrukturo (MZI) pripravlja pobudo rešitve za razbremenitev zastojev na ljubljanskem obroču, o ukrepih pa se razmišlja tudi na avtocestnih krakih v bližini Ljubljane, vključno z gradnjo novih povezovalnih cest.

Že pristop k reševanju tako imenovanega problema zastojev kaže na neverjetno lahkotnost, površnost in v resnici tudi na dejansko nepoznavanje prometne situacije v Ljubljani, njeni okolici in konec koncev tudi na državni ravni. Glede na finančno zahtevnost predlaganih investicij je to toliko bolj zaskrbljujoče in za Slovenijo tako finančno, okoljsko kot razvojno uničujoče.

Zakaj širitve avtocest, vpadnic in novih obvoznih cest niso rešitev:

1. Ker Ljubljana dejansko nima težav z zastoji.

Ustvarjanje zgodbe, da so zastoji že presegli mejo mogočega, je zavajanje in spominja na dobro pripravljeno medijsko ofenzivo za opravičevanje dragih, potratnih, ekonomsko in okoljsko spornih projektov %.– kar v Sloveniji seveda ni nič novega. Smo že pozabili na TEŠ 6? Mednarodne študije prometnih zastojev Ljubljane s primerljivimi mesti so pokazale, da Ljubljana po zastojih sodi med prometno manj obremenjena mesta, čas trajanja potovanja se v prometnih konicah podaljša za 16 %.

2. Investicija je ocenjena s 600–1200 mio EUR, srednja vrednost torej 900 mio EUR. Zanima nas, ali se je kdo od pristojnih v dobro Slovenije (in ne v njihovo dobro) vprašal, kaj se z 900 mio EUR lahko ustvari v prometu. Slovenija je lani naročila **26 kompozicij za potniške vlake za »vsega« 169 mio brez DDV.** Sklepamo, da bi z lahkoto za ta denar kupili dodatnih 100 kompozicij. Ocena celovite **preнове primestne železnice v Ljubljanski urbani regiji znaša 800 mio EUR, ki bi med drugim prinesla taktni prevoz na 15 minut, kakovostne, udobne in hitre železniške povezave, omogočila mobilnost tudi starejšim, mladim, ranljivim skupinam ipd.** Dvoličnost pri vlaganjih v prometno infrastrukturo je najbolj očitna pri oblikovanju finančnih konstrukcij za cestne in železniške investicije. V primeru vlaganja v železnico Slovenija išče partnerstva in evropska sredstva, v primeru avtocest pa finančna konstrukcija temelji na zadolževanju.

3. Dokler so cestnine namenjene le vzdrževanju in financiranju sedanjih kreditov in tistih kreditov, ki jih nove investicije prinašajo, dotlej se bomo vrteli v neskončni spirali – ko **vsaka nova infrastruktura povečuje povpraševanje, povpraševanje pa veleva povečanje infrastrukture.** Točno na ta način je Slovenija postala avtocestno nadobremenjena, hkrati pa ima občutek, da je avtocestno podhranjena.

Cestnine Sloveniji prinesejo več kot 1 milijon EUR na dan, **zbrana sredstva pa se ne prelivajo** v nakupe novih vlakov, avtobusov, rekonstrukcij železniških povezav, kolesarskih stez ipd.. Preusmeritev dela teh sredstev ni »levičarska zarota« ali pa »zarota zelenih proti kapitalu«, pač pa gre za preprost mehanizem, ki ga denimo konservativna Švica pozna že vrsto let. Z prelivanjem sredstev bi škodo, ki jo promet povzroča vsem Slovencem, vsaj deloma poskušali sanirati.

4. **Kako doživljajo prebivalci, njihovi župani, podjetniki, ter vsi ostali deležniki dejstvo, da se je država (ki stanuje v Ljubljani) odločila reševati zastoje s širitvijo avtocest na svojem pragu, ostalim regijam in njihovim davkoplačevalcem pa sporoča, da še vrsto let ne zaslužijo niti osnovne kakovostne povezave.** In s tem DARS tokrat zagotovo ne povezuje Slovenije, pač pa brutalno razvaja Ljubljano, ostalim pa sporoča, naj se pač zadovoljijo z »malo muzike«.

Obstajajo cenejše, hitrejše in učinkovitejše rešitve, kot je širitev avtocest. Dnevne migracije naj prevzame učinkovit javni potniški promet, ki bo izboljšal kakovost življenja voznikov in voznic, zmanjšal število nesreč, okoljske škode, poškodbe na cestišču, višino sredstev, ki jih namenimo za mobilnost ipd. **Vlaganje v železnice se lahko začne jutri, saj za večino ključnih posegov ni potrebna priprava državnih prostorskih načrtov, temveč zgolj politična volja.**

MZI naj vложи vsaj polovico energije, ki jo posveča avtocestam, v javni potniški promet ter tako razbremeni glavne koridorje prometnih zastojev, izboljša prometno varnost, omogoči enakopravno vključenost v družbo, sprost pritiske prometa na mestni prostor, zmanjša odliv sredstev v tujino (nakup goriva in avtomobilov) in končno začne tudi z umiranjem prometnih tokov. Na kakšen način, kaj je prioriteta in kateri so potrebni ukrepi za sodobno, povezano in dostopno Ljubljansko urbano regijo, je potrebno odpreti sprejeto Celostno prometno strategijo Ljubljanske urbane regije, ki jo je v novembru 2018 sprejelo 26 županov.

Zaskrbljujoča tišina ob prometnih načrtih prihaja tudi iz Ministrstva za okolje in prostor, ki je nosilec urejanja prostora in naj bi složno z ostalimi resorji skrbelo za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov tudi iz prometnega sektorja. Pred 14 dnevi je vlada segla v roko mladim s figo v žepu – za podnebno pravičnost – DA, za izvajanje ukrepov za podnebno pravičnost – NE.

Širitev prometne infrastrukture je zadnji ukrep, ki ga sodobna razvita država, kot je Slovenija, lahko uporabi za zagotavljanje mobilnostnih možnosti prebivalcev. Dokler cenejši, hitrejši in učinkovitejši ukrepi za odpravljanje prometnih zablod slovenske polpretekle zgodovine niso izvedeni, je širjenje neupravičeno.

Za Koalicijo za trajnostno prometno politiko,
dr. Matej Ogrin,
CIPRA Slovenija

041/612-604