

# Strokovni posvet Slovenija stoji na cestah: Reševanje prometnih zastojev mora postati eden ključnih državnih razvojnih in infrastrukturnih projektov

Pon, 22.01.2024 - 15:45

Natisni

Ljubljana, 22. januar 2024 – Prometna situacija v Sloveniji s kilometrskimi zastoji na avtocestnem križu in vpadnicah ter zastarelim in slabo delujočim železniškim omrežjem je postala nevzdržna in obremenjuje tako okolje kot ljudi, gospodarstvu, ki posluje po principu »time to door«, ter slovenskemu prevoznikemu in logističnemu sektorju pa povzroča velike skrbi in stroške. Zato slovensko gospodarstvo zahteva pospešitev postopkov umešanja v prostor in izgradnjo tretjih pasov na avtocestah, prioriteten okoli Ljubljane in na vseh vpadnicah proti Štajerski, Primorski, Gorenjski in Dolenjski. Za javni promet in vozila z več potniki vztraja pri takojšnji, pravičnejši uporabi odstavnih pasov, dokler tretji pasovi ne bodo zgrajeni, kar bi vsaj začasno razbremenilo najbolj obremenjene dele avtocest. Ob tem poziva k nujni analizi zakonodaje in podzakonskih aktov, ki zavirajo projekte reševanja zastojev. Spremembe teh aktov so ključne za učinkovito izvajanje projektov in pospešitev postopkov, ki bi omogočile hitrejšo izgradnjo tretjih pasov, so se strinjali udeleženci strokovnega posveta Slovenija stoji na cestah: Kakšne bodo rešitve tega vedno bolj perečega problema?, ki sta ga organizirala Državni svet RS in Gospodarska zbornica Slovenije.

Predsednik Državnega sveta **Marko Lotrič** je v uvodnem nagovoru povzel, da iz dostopnih podatkov Statističnega urada RS lahko razberemo, da smo v letu 2022 80% voznih kilometrov na slovenskih avtocestah in hitrih cestah prevozili z domačimi vozili in to kljub temu, da se v Sloveniji križata peti in deseti evropski prometni koridor, kar pomeni, da se tranzit več ne neodvisno od nas. »Od tega so največ voznih kilometrov opravili osebni avtomobili. Ta ugotovitev nas ne more presenetiti, če upoštevamo, da se samo v Ljubljano dnevno pripelje več kot 140.000 ljudi. To je še en argument več, da je Državni svet s prizadevanjem za uvedbo druge ravni lokalne samouprave, pokrajin, na pravi poti. Že drugi mandat si prizadevamo za uresničitev te ustavne dolžnosti, za katero verjamemo, da je edina učinkovita pot do decentralizacije, o kateri se v Sloveniji pogovarjamo že desetletja, medtem pa se proces centralizacije odvija sam od sebe,« je poudaril.

Kljub vsem resnim opozorilom prometne stoke se v zadnjih dveh desetletjih ni skoraj nič storilo na področju kapacitetnih in drugih posodobitev prometne infrastrukture, ki bi omogočala večjo prometno pretežnost na eni in privlačnost za javni potniški promet na drugi strani. Zdaj smo soojeni s prometnim infarkt, ki se odvija na naših cestah, in sredi tega kaosa stoji ljubljansko vozlišče, je dejala generalna direktorica GZS **Vesna Nahtigal**, in izpostavila dodatni problem, da v tem trenutku ni pripravljenih nobenih projektov za izvedbo ukrepov, ki bi to stanje vsaj malo izboljšali. »Na nekaterih najbolj obremenjenih odsekih, kot sta primorska in štajerska vpadnica v Ljubljano, promet dosega celo okoli 80.000 vozil dnevno. /.../Odločitev in tudi podpora politike pri reševanju nastale prometne situacije je ključnega pomena. Projekt reševanja problema zastojev mora postati eden izmed najpomembnejših državnih razvojnih in infrastrukturnih projektov. Le tako bomo lahko zagotovili trajnostni razvoj naše države na različnih področjih.«

»Zamude, ki zaradi zastojev nastajajo, lahko - vsaj kar se tiče tovornega prometa - tudi ovrednotimo. Združenje za promet pri GZS je tako že lani ocenilo strošek ene ure, ko tovorno vozilo stoji v zastoju, na okvirno 120 evrov,« je povedal glavni izvršni direktor Gospodarske zbornice Slovenije in državni svetnik **Mitja Gorenšek**. Posebej je pojasnil, da bo zaključke z dogodka podrobno obravnavala Komisija za

gospodarstvo, obrt, turizem in finance Državnega sveta na eni od svojih naslednjih sej ter v skladu z njimi tudi ustrezno ukrepala.

Da obrtniki in podjetniki močno utijo vpliv zastojev na cestah, je poudaril **Blaž Cvar**, predsednik OZS. »*Ko stojimo v koloni na avtocesti, vidimo, kje bi morda bile rešitve. Menim, da bi morali poskrbeti za prometno vzgojo, saj Slovenci pogosto ne znamo voziti po pravilih. Pasovi za prehitevanje naj bodo namenjeni temu. Razmišljati moramo tudi o boljšem in dostopnejšem javnem prometu, vsaj za tiste, ki se v Ljubljano vozijo iz okolice. In če smo pred štiridesetimi leti, ko smo na?rtovali AC križ, razmišljali o taki cesti, da se danes ne da zgraditi tretjega voznega pasu, nismo dobro razmišljali. Predlagam, da bi bilo tokrat smiselno na?rtovati cestno infrastrukturo bolj dolgoročno, da bodo cilji doseženi tudi čez 20 ali 30 let,*« je predlagal Cvar.

Mag. **Andrej Rajh**, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo je med drugim izpostavil, da je Slovenija zelo obremenjena s prometom tudi zaradi srečanja dveh mednarodnih koridorjev, ter da so na povečan promet vplivali tudi vstop Republike Hrvaške v schengensko območje, ponoven zagon gospodarstva po pandemiji Covid-19 in povečana aktivnost Luke Koper. Daljše zastoje pa povzročajo tudi obnove oziroma vlaganja v obnovo obstoječe AC omrežja. Dejal je, da se Ministrstvo za infrastrukturo zaveda, da je predpogoj za boljšo pretočnost prometa izgradnja sodobnejše prometne infrastrukture ter da zgolj spodbujanje mehkih ukrepov ne bo zadošalo. Opozoril je, da je treba upoštevati tudi človeški faktor, saj je vsak ukrep učinkovit le toliko, kolikor ga upošteva vsak izmed uporabnikov

Državni sekretar na Ministrstvu za naravne vire in prostor mag. **Miran Gajšek** je poudaril, da je naloga vsakokratne vlade, da najde odgovore skupaj s strokovnjaki o tem, kaj in kako se bo zgodilo v prostoru. Prva naloga države je obnova po poplavih. Druga naloga je pospešitev postopkov, kar bo mogoče s sprejetjem novele Zakona o urejanju prostora (ZUreP-3A), ki bo omogočil, da bodo razvojne regionalne agencije lahko pripravljale prostorske načrte. Dodal je, da je priporočilo Evropske komisije, da statistične razvojne regije okrepimo, pokrajine pa bodo ustanovljene takrat, ko bo dosežen širši politični konsenz.

Državni sekretar na Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo **Uroš Vajgl** je naslovil tudi prevozno revščino, saj slovenska gospodinjstva namenjajo prevozom visok delež mesečnega proračuna. Vlada je imenovala delovno skupino za pripravo in spremljanje izvajanja ukrepov za omilitev razmer na prometnem omrežju okoli Ljubljane. V okviru ukrepov, katerih namen je pripomoči k boljši pretočnosti prometa, MOPE financira medkrajevni JPP in mehke ukrepe ter sofinancira številne aktivnosti v okviru občin. Poudaril je, da mora prometna politika odgovarjati na reševanje zastojev in doseganje podnebne nevtralnosti.

Mag. **David Skornšek**, predsednik uprave, DARS d.d. je izpostavil, da je skupna rast prometa z leta 2022 do leta 2023 dosegla 4 %, pri čemer je cestninskih prihodkov manj. Rast prometa se bo zagotovo še povečevala, k zastojem pa bodo prispevale tudi obnove dotrajanih delov AC. Ukrepi DARS za omilitev prometa okoli Ljubljane so: vzpostavitev sistema upravljanja s hitrostjo t.i. speed management; sekcijsko merjenje hitrosti; vzpostavitev vozlišč mobilnosti ob avtocesti; vzpostavitev tretjega pasu s preureditvijo odstavnega pasu za namen vožnje.

Predstojnik Prometno tehniškega inštituta na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani, član Strateškega sveta GZS za investicije in gradbeništvo in v okviru njega predsednik strokovnega odbora za spremljanje reševanja ljubljanskega prometnega vozlišča dr. **Peter Lipar** je izpostavil veliko prometno obremenitev Ljubljane v primerjavi z drugimi evropskimi mesti, pri tem pa opozoril, da iz študij inducirane povpraševanja izhaja, da je reševanje zastojev s povečanjem cestnih zmogljivosti neučinkovito in negospodarno, saj se nekatere prednosti novih ali razširjenih avtocest sčasoma zmanjšajo. Vendar je treba upoštevati tudi druge prednosti, ki jih prinašajo nove prometne površine, kot je povečana gospodarska produktivnost ter izboljšanje življenjskih pogojev v predmestju. Za težave, ki jih ljudje povezujejo s cestami

– na primer zastoji in onesnaženost zraka – niso krive naložbe v ceste same po sebi, je bil jasen. Težave izvirajo tudi iz slabega načrtovanja rabe zemljišč in urejanja prostora ob na novo razširjenih avtocestah. Hkrati z dodatnimi prometnimi površinami je treba dovolj pozornosti nameniti tudi ukrepom trajnostne mobilnosti. Pozval je k nujnemu oblikovanju nacionalnega načrta šestpasovnih avtocest.

Prof. dr. **Maja Fošner**, dekanica Fakultete za logistiko UM je poudarila, da moramo pri mobilnosti upoštevati tehnološki, družbeni, okoljski in gospodarski kontekst: »?eprav je tovorni promet gonilo gospodarstva, dostopnost in mobilnost ljudi ne smeta biti zanemarjeni,« je poudarila in med možnimi rešitvami izpostavila mobilnost kot storitev (MaaS) in delitveno mobilnost ter skupne vožnje, v katerih vidi potencial za 50 % manj avtomobilov v prometnih konicah. Pri mobilnosti kot storitvi, katere cilj je uporabnikom zagotoviti brezhibno izkušnjo prevoza od vrat do vrat, gre za enotno digitalno platformo, ki združuje različne načine prevoza (javni prevoz, storitve prevoza na klic, souporaba koles, storitve izposoje avtomobilov), do katerih je mogoče dostopati in jih plačevati preko ene same aplikacije.

*»Ukrepi trajnostne mobilnosti in ukrepi na železniški infrastrukturi so ključni, da bo promet v kratkoročnem 5-7-letnem obdobju do leta 2030 pogojno vzdržen. Vendar lahko ti ukrepi doprinesejo največ 20 % v korist javnemu prometu. Po letu 2030 bodo, ob 3-odstotni letni rasti, prometne razmere v okolici Ljubljane vse slabše, kar bo predstavljalo ključni vpliv na gospodarsko (ne)konkurenčnost slovenskih podjetij, ki so večinoma skoncentrirana v osrednjeslovenski regiji,«* meni direktor PNZ **Andrej Jan**. Promet v Ljubljani se po njegovih besedah, tudi zaradi dnevnih migrantov, dvakrat dnevno zelo zgosti. Po njegovem prepričanju je sicer treba razumeti in slišati nasprotna stališča, vendar pa hkrati nemudoma začeti z iskanjem družbenega konsenza za predstavljene ukrepe na »ljubljskem gordijskem vozlišču«, ki bodo ob največjem ohranjanju narave omogočali konkurenčno gospodarsko okolje Slovenije in vsaj ohranjanje, če že ne povečevanje blaginje za vse prebivalce Slovenije.

**Peter Pišek**, podpredsednik OZS in predsednik sekcije za promet pri OZS, je spomnil, da cestni transportni promet v Sloveniji ustvari 6 % BDP. V Sloveniji deluje 5.551 prevoznih podjetij, ki opravljajo dejavnost z 31.319 tovornimi vozili. Z zastoji se močno zvišajo stroški prevoznih podjetij, kar se prelije v višjo končno ceno za potrošnika. Med potrebnimi ukrepi za izboljšanje situacije je izpostavil reševanje problematike na področju umeščanja v prostor, nujnost varnih in varovanih parkirišč za tovorna vozila ob avtocestnem križu, vzpostavitev učinkovitega javnega potniškega prometa, čim prejšnjo izgradnjo tretje razvojne osi, izgradnjo 3. in 4. pasu na AC ter umestitev logistične in gospodarske infrastrukture ob AC križu.

V prometu in skladiščenju deluje 4,9 % vseh aktivnih podjetij v Sloveniji, ki po prihodkih od prodaje predstavljajo 5,7-odstotni delež, po dodani vrednosti pa 8,1-odstotni delež. V dejavnosti je zaposlenih 7,9 % vseh zaposlenih v Sloveniji, je pomen te dejavnosti orisal **Robert Sever**, direktor GZS – Združenja za promet. Povzel je rezultate študije, ki je pokazala, da se zaradi zastojev poraba goriva poveča za faktor 3, strošek pa ocenjuje na 8 do 16 mrd evrov letno oz. 0,5 % BDP.

Po mnenju mag. **Slovenka Henigmana**, direktorja GZS – Združenja za svetovalni inženiring, je potrebno obstoječo 4-pasovno avtocesto med Domžalami in Logatcem razširiti na 6-pasovno avtocesto z odstavnimi pasovi. S tem bo zagotovljena ustrezna prometna varnost, v času obnov ali hujših nezgod bo omogočeno ustrezno vodenje prometa 2 + 2 na eni polovici avtoceste, varovanje okolja in nižji ogljični odtis, časovni in ekonomski prihranki ter razbremenitev ostalega državnega in lokalnega cestnega omrežja. Ob tem Henigman opozarja, da pomeni etapna izgradnja (npr. brez odstavnih pasov) znižanje prometne varnosti, dodatne motnje v prometu, negativen vpliv na okolje (višji ogljični odtis), slabo voljuporabnikov ter znatno višje stroške (projektiranje, odkupi, nadzor, izvedba,...), zato jo odsvetuje. Ob tem pa dodaja, da sosednje države širijo svoje avtoceste z enako evropsko zakonodajo, kot jo imamo v Sloveniji. Niti v enem primeru pa jih ne širijo brez odstavnih pasov.

**Robert Rakar**, direktor Primorske gospodarske zbornice, se je dotaknil predvsem problematike, vezane na nedokončano avtocestno os Murska Sobota – Dragonja, zamude začasne rešitve za razbremenitev tranzitnega prometa okoli Kopra ter AC izhoda za Luko Koper ter posledični zastoji na številnih okoliških cestah. Na kratek rok vidi rešitev v skrajšanju roka za polno dvotirnost »drugega tira« za najmanj 2 leti, hitrejših in bolj ambicioznih korakov za novo, tranzitno progo (nova trasa) od Murske Sobote do Sežane za umik tranzitnih tovornjakov s 5. koridorja ter širitev postaje Sermin v 2 letih, da bi bilo vsaj 8 ali 10 tirov proti pristanišču. Na srednji rok pa bi bilo treba po njegovem mnenju poiskati potencialne investitorje v projekt nove slovenske železniške transversalo V-Z, se dogovoriti o koncesiji, uvesti ekološko takso za tranzitne tovornjake ter v dveh letih umestiti 4-pasovnico v vsako smer na Primorski AC od Razdrtega do Ljubljane in na Štajerski AC od Ljubljane do Maribora.

Direktor Gospodarske zbornice Dolenjske in Bele Krajine Tomaž Kordiš je spregovoril o problematiki dolenjske avtoceste, ki je del avtoceste A2 Karavanke – Obrežje. Za izboljšanje razmer je predlagal širitev slovenskega avtocestnega omrežja iz štiri v šestpasovnice, zmanjšanje dnevne migracije v Ljubljano ter bistveno izboljšanje železniškega prometa iz smeri Novega mesta in Bele krajine v Ljubljano.

Udeleženci posveta so se strinjali, da je nujna odločitev politike, da je projekt reševanja problema zastojev eden izmed najpomembnejših državnih razvojnih in infrastrukturnih projektov, pomembnih za razvoj države na različnih področjih. Ravno tako je nujna analiza zakonodaje in podzakonskih aktov, od katerih je odvisno izvajanje projekta reševanja problema zastojev ter takojšnja sprememba tiste zakonodaje in podzakonskih aktov, ki zaradi svoje vsebinske nedorečenosti zavirajo izvajanje projekta reševanja problema zastojev in posameznih postopkov v tem procesu. Izvajati je treba tako kratkorožne (na obstoječih površinah), kot dolgorožne rešitve (gradnja 6-pasovnice) pa tudi mehke ukrepe, ki zajemajo tudi spremembo potovalnih navad. Prednostno se je treba lotiti tudi posodobitve železniške proge, saj vlak na progi Maribor-Dravograd v skoraj sto letih oziroma od 1931 do 2024 ni pridobil niti minute, še vedno je čas vožnje 1 uro in 42 minut.

Poleg tega gospodarstvo zahteva določitev odgovornih oseb po posameznih vsebinskih vprašanjih (umešanje v prostor, naravno, financiranje, javno naročanje, gradnja), povezanih s pospešitvijo projekta reševanja problema zastojev. Izpostavlja pa tudi nujnost mesečnih operativnih sestankov in poročanja odgovornih oseb predstavnikom lokalne samouprave, gospodarstva in civilne družbe glede izvajanja projekta reševanja problema zastojev, s poudarkom na pregledu sprejetih operativnih terminskih planov izvajanja projekta, poteku prostorskega umešanja še neumešanih odsekov v prostor, pravno-premoženjskih postopkov pri pridobivanju zemljišč in nepremičnin ter upravnih postopkov, izdelavi projektne razpisne in izvedbene dokumentacije, poteku postopkov, povezanih s financiranjem projekta ter postopkov javnega naročanja.

Zaključke posveta bo na eni izmed prihodnji sej obravnavala pristojna Komisija za gospodarstvo, obrt, turizem in finance, nato pa še plenum Državnega sveta.

\*\*\*

S predstavitevami so na dogodku sodelovali predstojnik Prometno-tehnološkega inštituta FGG UL in član SSIG pri GZS dr. Peter Lipar, državni sekretar na Ministrstvu za infrastrukturo mag. Andrej Rajh, državni sekretar na Ministrstvu za naravne vire in prostor mag. Miran Gajšek, državni sekretar na Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo Uroš Vajgl, predsednik uprave DARS d.d. mag. David Skornšek, direktor Prometnega inštituta Ljubljana Peter Verlič, prof. dr. Maja Fošner s Fakultete za logistiko UM, direktor PNZ d.o.o. Ljubljana Andrej Jan, podpredsednik OZS in predsednik sekcije za promet pri OZS Peter Pišek, direktor Združenja za promet pri GZS Robert Sever, direktor Združenja za svetovni inženiring pri GZS mag. Slovenko Henigman, direktor Primorske gospodarske zbornice Robert Rakar, direktor Gospodarske zbornice Dolenjske in Bele Krajine Tomaž Kordiš, predstavnik Luke Koper Boštjan Smodiš in predstavnik Nomago d.

o. o. Jože Baškovi?

Na okrogli mizi so svoja stališča predstavili mag. Andrej Rajh, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo, mag. Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za prometno politiko, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, mag. David Skornšek, predsednik uprave, DARS d.d., dr. Peter Lipar, predstojnik Prometno-tehnična inštituta FGG UL in član SSIG pri GZS, Andrej Jan, direktor PNZ d.o.o. Ljubljana, mag. Jure Kostanjšek, generalni sekretar AMZS, Peter Pišek, podpredsednik OZS in predsednik sekcije za promet pri OZS, mag. Gregor Ficko, direktor GZS – Zbornice gradbeništva in industrije gradbenega materiala.

Foto in video: Benjamin Beci/Fixmedia.

