

Prometna politika – po novem ali po starem?

Emil Milan Pintar, mag. filozofske znanosti

Miroslav Marc, mag. poslovnih znanosti

Povzetek

Slovenija leži na križišču pomembnih mednarodnih prometnih tokov. Večinski del blagovnega toka predstavlja tranzitni promet in glavni del tega potuje po avtocesti. Le 23% blaga skozi »Postojnska vrata« prepelje železnica! Žal slovenska politika doslej ni bila zmožna komplementarno in enakopravno obravnavati in razvijati obe glavni alternativni, železnice in ceste.

Kljub dejstvu, da težka tovorna vozila povzročajo preko 99% obrabe in uničenja cestnega omrežja in kljub temu, da tudi evropska politika močno zagovarja in državam jasno priporoča pravilo »uporabnik plača«, naši prometni politiki tega načela nikakor ne uspeva strokovno uveljaviti. Primerjalno z Avstrijo bi morali v Sloveniji od tovrnega prometa pobrati enkrat več cestnin, pa tudi uporabnina za tire se v primerjavi z Avstrijo zaračunava le polovično.

Pretiran promet blagovnih tokov ob neustrezni infrastrukturi pomeni hudo oviro osebnemu prometu, kar ima močan negativen vpliv na gospodarski in družbeni razvoj (mobilnost delovne sile in sekundarne ekonomske posledice).

V referatu poskušava odgovoriti na vprašanje, kako bi načrtna prometna politika lahko zmanjševala zaoznanke v sproščanju prometnih tokov, ki čedalje pogosteje grozijo s prometnim kolapsom.

Transport policy - by new or old way?

Abstract

Slovenia lies at the crossroads of important international traffic flows. The majority of goods flow is transit traffic, and the main part of it flows along the highway. The railways transport only 23% of the goods through the »Postojna Gate«! Unfortunately, Slovenian politics has so far been unable to complementary and equally treat and develop both the main alternatives, railways and roads.

Despite the fact that heavy goods vehicles cause over 99% of the wear and destruction of the road network and despite the fact that also the European policy strongly advocates and clearly recommends the "user pays" rule, our transport policy is by no means successful in enforcing this principle. In comparison with Austria, two times more tolls in freight transport Slovenia should collect, and the fee for railway tracks is only half the amount compared to Austria.

Excessive traffic of good flows with inadequate infrastructure means a serious obstacle to personal traffic, which has a strong negative impact on economic and social development (mobility of the labour force and secondary economic consequences).

The paper attempts to answer the question of how a systematic transport policy could reduce delays in the release of traffic flows, which are increasingly threatening the traffic collapse.

1 Uvod

1.1 Slovenija leži na križišču dveh pomembnih mednarodnih prometnih tokov, ki sta v zadnjih desetletjih postala tudi uradno prioriteta mednarodna prometna koridorja (peti in deseti evropski prometni koridor). To je že dolgo poznano dejstvo. V to razpravo ga ponovno prinašava zato, ker sva prepričana, da tega dejstva Slovenija v svoji dosedanji prometni politiki ni uspela ne pravilno osmisлити in še manj učinkovito valorizirati. To velja tako za njegove dobre kot slabe posledice.

Dokler je bila Slovenija sestavni del Jugoslavije, je imel neupravičeno prednost deseti koridor, tj., če gledamo le znotraj države (takrat Jugoslavije) koridor Jesenice – Gevgelija. Toda strokovnjaki, zlasti sociologi(!), so že leta 1982 in znotraj projekta »Razvoj Slovenije do leta 2.000« opozorili, da je za Slovenijo prioriteta razvojna os JZ – SV, torej koridor Koper (točneje: Gorica) – Murska Sobota, ob katerem je že takrat živel in nanj gravitirala velika večina slovenskega prebivalstva.

1.2 Razlogi, zakaj tudi po osamosvojitvi Slovenija ni uspela ustrezno revalorizirati tega koridorja, so številni, od objektivnih (pomanjkanje kapitalskih resursov) do še pomembnejših in številčnejših subjektivnih (npr. ustreznost preobrazba politično-ekonomskega sistema, ki še danes ni končana).

Posebej pa je treba opozoriti na negativne posledice komercializacije gradbene stroke, ki si je oziroma si še vedno velike investicijske projekte, tako prometne kot ostale, dobredno lasti. Zapleta se v številne, skoraj nerešljive »strokovne spore«, kar le otežuje izpeljavo mnogih projektov. Povezanost posameznih delov stroke s profitarскими združbami pa predstavlja osrednji problem. Le distanciranje stroke in oficialne politike od nelegitimnih profitarских združb je pot k odpravi marsikaterih blokad pri izvajanju velikih investicijskih projektov.

1.3 Ob tem ostaja dejstvo, da slovenska politika v celotnem obdobju po osamosvojitvi ni bila sposobna, da hkrati, medsebojno pogojeno, torej komplementarno in enakopravno, obravnava obe glavni prometni alternativni, železnice in ceste, za razvoj in smiselno upravljanje transporta na teh koridorjih.

Gledano iz drugega zornega kota: javna politika se je prvenstveno ukvarjala s cestno infrastrukturo, v zave-trju tega pa se je železniški sistem razvijal po svoji logiki, ne-komplementarno cestnemu in se obnašal kot »država v državi«. Na to kažejo tudi podatki, da je cestni transportni sistem prevzemal večji del blagovnega prirastka, s čemer se je ustvarjalo ekonomsko neravnovesje, ki še danes bremeni promet, zlasti na kraku Ljubljana – Gorica (Koper). Podatki namreč kažejo, da je bila, na primer v obdobju 2003 –2007, rast cestnega in železniškega blagovnega prometa v razmerju 24 : 0,9 v korist cestnega, medtem, ko je v istem obdobju v EU rast sorazmerna (4,8 : 4,3).

V civilnodružbeni organizaciji SINTEZI-KCD, kjer kritično spremljamo večje investicijske projekte, smo imeli v letih 2017 in 2018 priložnost temeljitejših pogovorov tako z vodstvom enega kot drugega sistema. Vse te komunikacije so pokazale, da vodstvi obeh sistemov med seboj slabo komunicirata, svojih aktivnosti in razvoja praktično ne usklajujeta. Obnašata se kot konkurenčna, ne pa kot komplementarna sistema. Odgovornost za to je zgolj na strani uradne politike, ki sistema železnic ni uspela integrirati v svoje operativne razvojne odločitve.

1.4 Ko govorimo o dobrih in slabih posledicah dejstva, da je slovenski koridor Gorica – Murska Sobota le del mnogo pomembnejše mednarodne povezave, ki sega od Barcelone prek Ljubljane in Budimpešte globoko v vzhodne evropske države, se lahko zadržimo na dveh elementih:

- Prvič, DOBRO je, da smo na ta način avtomatično vpeti v mednarodne tokove in zato lažje pridobivamo tudi mednarodna sredstva za zgraditev svojega dela tega koridorja;
- In drugič, SLABA posledica je, da je zato ta del našega ozemlja apriorno preobremenjen z mednarodnimi prometnimi tokovi. To prihaja posebej do izraza zaradi specifične konfiguracije terena, saj je prostor med Tržaškim zalivom in Alpami na našem ozemlju nekakšna naravna tesen, imenovana tudi »Postojnska vrata«.

Zaključek je jasen: na eni strani moramo pospešeno graditi svoj del tega koridorja (tako z železniškimi kot cestnimi povezavami), s posebnim ozirom na varovanje prostora in okolja, na drugi pa z uspešno komercia-

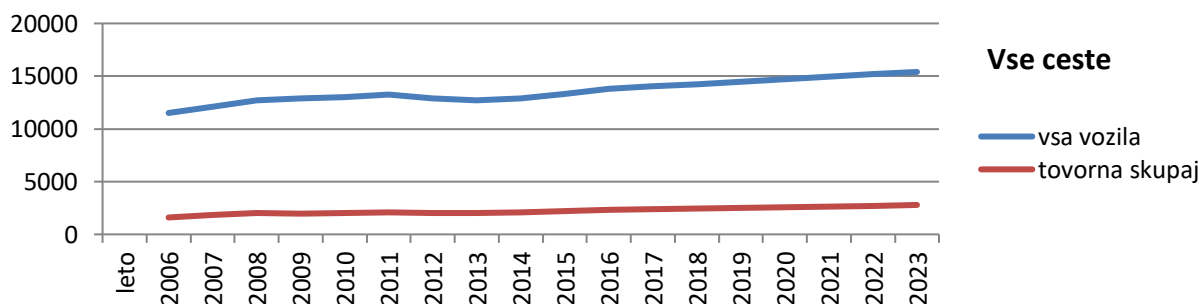
lizacijo mednarodnih prometnih tokov refundirati prostorske izgube in negativne okoljske posledice. Pri enem in drugem močno zamujamo.

V nadaljnjem delu se bova osredotočila samo na zahodni del tega koridorja, na relacijo Ljubljana – Gorica (Koper, Trst) in poskušala odgovoriti na vprašanje, kako zmanjšati zaostanke v sproščanju prometnih tokov, ki čedalje pogosteje grozijo s prometnim kolapsom. S predstavitvijo primerov ustrežnejšega zaračunavanja investicijskih, vzdrževalnih, okoljskih stroškov bova opozorila tudi na neustrezno stroškovno in cenovno politiko, na slabe ekonomske rezultate in negativne posledice na giblivos in varnost državljanov. Dejstvo je, da vse pogostejši prometni zastoji (tudi zaradi prepogostih vzdrževalnih del) ne poslabšujejo le mobilnosti delovne sile in tovora ter s tem seveda veliko ekonomsko škodo. Posledice so tudi na prostorskih (pre)obremenitvah in s tem na naraščanju negativnih okoljskih vplivov in prometnih nesreč (zastoji in stoječe kolone še mnogo bolj obremenjuje okolje in varnost!).

2 Izhodiščni podatki

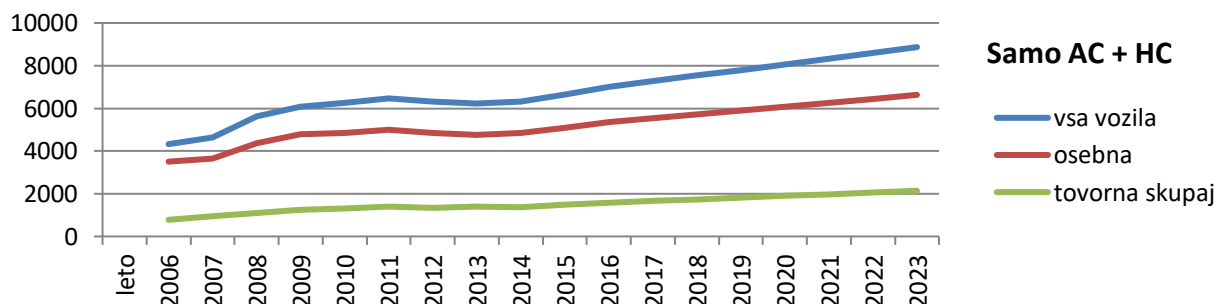
2.1 Slovenija

Podatki kažejo, da promet vztrajno narašča. Dolgoletna povprečna rast vseh vozil na vseh slovenskih cestah je 1,7 odstotka, na avtocestnem omrežju pa je ta rast razumljivo še hitrejša (Slika 1).



Slika 1: Povprečna rast vseh vozil na vseh slovenskih cestah

Če tovorni promet, ki po številu vozil predstavlja le 20 do 30 odstotkov, po obrabi cestišča in vseh drugih škodljivih parametrih pa neprimerljivo več, ob večjih gospodarskih krizah še zaniha (na primer v letih 2012 in 2013), pa ima, gledano v daljšem obdobju, na avtocestah in hitrih cestah celo preko 5 odstotno letno rast (Slika 2). (Vir: za obdobje 2006 - 2016 DRSI; naprej linearna ekstrapolacija)



Slika 2: Povprečna rast vseh vozil na avtocestah in hitrih cestah ob predpostavki 5% rasti tovornega prometa

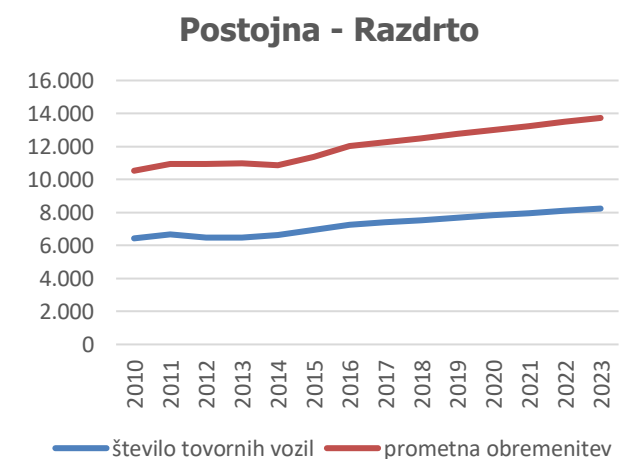
2.2 Koridor Ljubljana - Koper

Naraščanje tovornega prometa skozi »Postojnska vrata« prikazujeta naslednja tabela in diagram. Poleg števila tovornih vozil je v drugi koloni tudi podatek o prometnih obremenitvah. Osebna vozila predstavljajo

manj kot 0,1% vpliva na celotno prometno obremenitev oz. obrabo cestišča. Za zmanjševanje negativnih posledic na cestnem omrežju je potrebno skrbno nadzirati težka tovorna vozila, ki pomenijo preko 99% vseh prometnih obremenitev. V preglednici 1 in pripadajočem grafu je podana rast števila tovornih vozil in prometne obremenitve skozi »Postojnska vrata« 2010 – 2023.

Preglednica 1: Rast števila tovornih vozil in prometne obremenitve skozi »Postojnska vrata«

	število tovornih vozil	prometna obremenitev
2010	6.430	10.530
2011	6.690	10.940
2012	6.486	10.956
2013	6.487	10.966
2014	6.646	10.852
2015	6.933	11.383
2016	7.263	12.008
2017	7.402	12.254
2018	7.541	12.500
2019	7.680	12.746
2020	7.819	12.992
2021	7.958	13.238
2022	8.097	13.484
2023	8.236	13.730



(Vir: za obdobje 2006 - 2016 DRSI; naprej linearna ekstrapolacija)

Pričakovati moramo, da bo celoten promet na tem koridorju v bodoče še in vztrajno naraščal, zlasti pa bo rasel tovorni promet, ki lahko že v bližnji prihodnosti postane najpomembnejši moteč faktor v celotnem cestnem prometu.

2.3 Ponor prometa Ljubljana - Koper

Drugi podatek, ki je za nekatere manj opazen oz. pomemben, je dejstvo, da je treba tako celoten kot tovorni promet na relaciji Ljubljana proti Primorski razumeti kot nekakšno delto, ki ima od matičnega toka iz Ljubljane (števna postaja Drenov grič) številne ponore. Najpomembnejši so:

- odliv v smeri Logatca - Idrije – Cerknega;
- odliv v smeri Reke v Postojni;
- odliv v smeri Gorice v Razdrtem;
- odliv v smeri Trsta v Gabrku.

Če na ta način spremljamo gostoto in odlive tovornega cestnega prometa od matičnega toka na mednarodnem koridorju, pridemo do precej drugačne slike, kot smo jo navajeni v podzavesti zaradi stalnega omejevanja relacije Ljubljana – Koper.

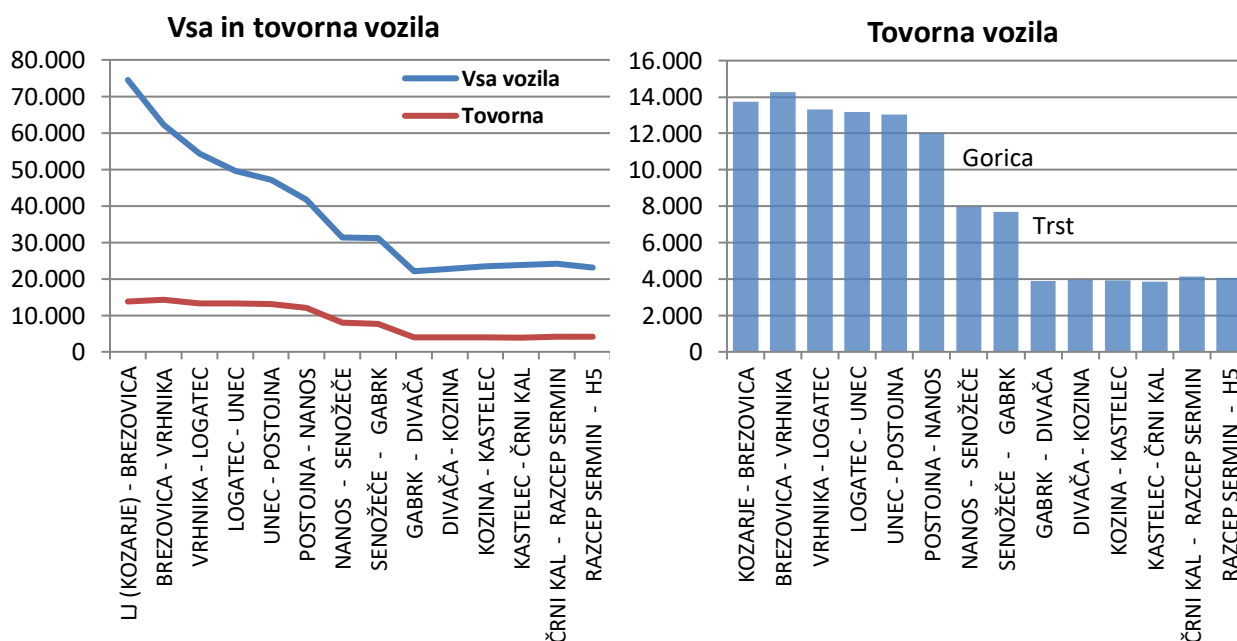
Z vidika naraščanja prometa in iz tega izhajajočih problemov je Koper manj pomembna destinacija, saj je cilj le slabe petine tovornega prometa, ki ga beležimo na Drenovem griču, usmerjenega na zahod. To pomeni, da moramo težave tovornega prometa začeti reševati v Ljubljani in nato sukcesivno po koridorju dalje, pri čemer je z vidika mednarodnega prometa osnovna smer Ljubljana – Gorica, ne Ljubljana – Koper. Ta ima temeljno nacionalno obeležje.

V Preglednici 2 in dveh grafih na Sliki 3 je prikazan odliv prometa iz Ljubljane proti Kopru (2016). (Vir: Direkcija RS za infrastrukturo).

Preglednica 2: Odliv prometa iz Ljubljane proti Kopru

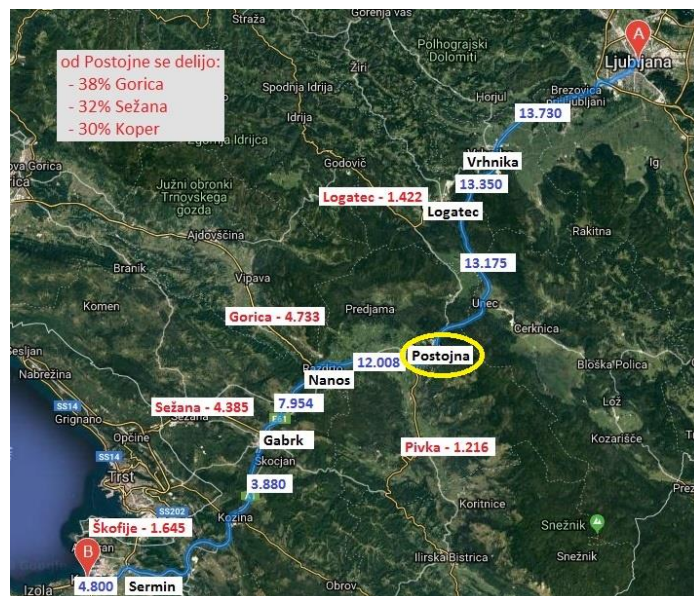
odseki	Vsa vozila	Osebna vozila	Vsa tovorna vozila
LJ (VIČ - KOZARJE)	73.000	59.820	12.480
LJ (KOZARJE) - BREZOVICA	74.500	60.070	13.730
BREZOVICA - VRHNIKA	62.300	47.220	14.260
VRHNIKA - LOGATEC	54.300	40.205	13.335
Logatec - priključek Logatec	9.878		1.422
LOGATEC - UNEC	49.653	35.854	13.175
UNEC - POSTOJNA	47.051	33.415	13.037
Postojna - Pivka	12.137		1.216
POSTOJNA - RAZDRTO	41.331	28.919	12.008
RAZDRTO - NANOS	41.674	29.248	12.025
Nanos - Podnanos	14.294		4.733
NANOS - SENOŽEČE	31.406	23.117	7.954
SENOŽEČE - GABRK	31.100	22.979	7.693
Gabrak - Sežana	12.222		4.385
GABRK - DIVAČA	22.081	18.007	3.880
DIVAČA - KOZINA	22.710	18.566	3.948
KOZINA - KASTELEC	23.366	19.222	3.942
KASTELEC - ČRNI KAL	23.700	19.610	3.870
ČRNI KAL - RAZCEP SERMIN	24.209	19.854	4.127
Škofije - priključek Sermin	16.600		1.645
RAZCEP SERMIN - H5	23.000	18.690	4.080

Opomba: V rdeči barvi so priključki s pomembnejšimi odlivi!



Slika 3: Odliv prometa iz Ljubljane proti Kopru

Le 30 % tovornega prometa skozi »Postojnska vrata« gre proti Kopru, 70 % tovornih vozil je v tranzitu za Italijo (Slika 4)!



Slika 4: Tovorni promet skozi »Postojnska vrata«

2.4 Železnica

Naslednje neprijetno dejstvo je, da se v Sloveniji povprečno 68 % blaga prepelje po cestah in le 32 % po železnici. Ob enakem trendu in nespremenjeni prometni politiki, bi se zadeve le slabšale. Leta 2030 bi cesta prevzela že 82 % blaga, železnica pa le 18 %.

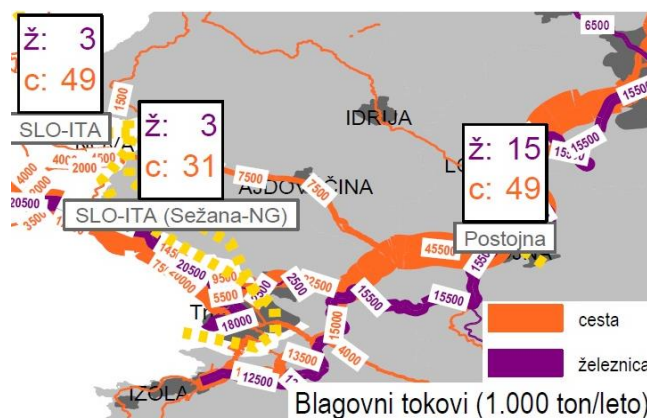
Nemogoče razmere prikazuje slika na desni, ki kaže, da gre skozi »Postojnska vrata« 77 % blaga po cesti in le 23 % po železnici.

V Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa in prometne infrastrukture je izražena namera, da bo večinski delež blagovnega prevoza prevzela železnica. Je pa istočasno izražena tudi stvarna ugotovitev, da spontani razvoj vodi v nasprotno smer. A potrebnih ukrepov ni zaznani. Medtem, ko je rast cestnega in železniškega blagovnega prometa v EU sorazmerna, je bila na primer v obdobju 2003 - 2007 v Sloveniji rast v razmerju 24 : 0,9 v korist (škodo!) cestnega. Gre torej za popolno odsotnost kakršnekoli prometne politike?

Pri načrtovanju prometne politike na tem koridorju je treba upoštevati tudi spoznanje, da ob sedanjem načinu dela slovenske politike, nova dvotirna železniška povezava Divača – Koper verjetno ne bo operativna še celo desetletje.

Projekt »Drugi tir« je očitno eden tistih projektov, ki so že od samega začetka plenilski cilj raznih interesnih združb, kar se poskuša prikrivati tudi z različnimi »strokovnimi« ocenami in študijami. Očitno je, da je pomemben del stroke in strokovnih inštitucij vse bolj povezanih z različnimi interesnimi lobiji. To ne vpliva samo na nerealno ceno projekta, temveč pogojuje oz. ustvarja številne druge probleme (npr. podražitev zaradi geoloških »presenečenj«), kar na koncu pomeni tudi bistveno podaljšanje vseh izvedbenih rokov.

To neprijetno dejstvo (ki ga bodo nekateri poskušali zanikati) zahteva, da svojo pozornost ob reševanju grozečih blokad prometa v tem koridorju takoj in urgentno usmerimo k dvema ciljema:



Slika 5: Blagovni tokovi po cesti in železnici

- Kako del tovornega prometa za Luko Koper preusmeriti z avtoceste na (obstoječo) železnico;
- In drugič, takoj začeti usposablјati avtocesto za večji promet (tripasovnica od Ljubljane proti zahodu in tekoči organizacijski ukrepi).

Nekateri priznani strokovnjaki opozarјajo, da je trditev, da količine transporta po železnici na relaciji Divača – Koper ni mogoče povečati, samo delno resnična. Verjetno res ni mogoče bistveno povečati FREKVENCE vlakov na tej relaciji, prav gotovo pa bi ob manjših dograditvah električnega omrežja in njegove delovne napetosti (in posledično uporabe zmogljivejših lokomotiv) lahko povečali VELIKOST VLAKOVNIH KOMPOZICIJ. To bi omogočilo povečanje celotnega transporta za približno 20%, kar bi pomagalo prebroditi kritično obdobje 10 let, ko ne moremo računati na novo železniško povezavo. V tem času pa bi tudi graditev tretjega pasu AC verjetno lahko dosegla Postojno ali celo Divačo.

Vsekakor železnice potrebujemo, ker je treba razbremeniti ceste in zmanjševati onesnaženost s trdimi delci iz prometa, pa tudi ekonomija države potrebuje investicijski pospešek. Vsekakor pa je potrebna sprememba prometne politike, kjer lahko že z manjšo reorganizacijo prometa dosežemo nekatere pomembne učinke, na kar bova posebej opozorila v zaključnem delu.

2.5 Ekonomika

Primerjava cenovne politike med DARS-om in avstrijskim ASFINAG-om (Preglednica 3) najprej pokaže, da ima ASFINAG objavljen natančen cenik in loči Dnevno ter Nočno tarifo, Dars pa napiše splošno ceno na kilometer, ki pa se je dejansko ne drži. »Povprečna dejanska cena na kilometer«, izračunana iz cenika in dolžine posameznih odsekov (tretja vrstica) in objavljena (prva vrstica) se močno razlikujeta(!).

Preglednica 3: Primerjava cenovne politike med DARS-om in avstrijskim ASFINAG-om

DARS (objavlja)	R3: Cena/km v EUR = 0,205940				R4: Cena/km v EUR = 0,428356			
	E 0–3	E 4	E 5	EEV, E6	E 0–3	E 4	E 5	EEV, E6
Dejanska (povprečna)	0,186	0,148	0,130	0,111	0,386	0,309	0,270	0,232
ASFINAG D	0,225	0,205	0,198	0,181	0,452	0,420	0,410	0,381
N	0,225	0,205	0,199	0,181	0,454	0,422	0,411	0,382

Nadalje primerjava v Preglednici 4 pokaže, da tovorni promet ASFINAG-u pomeni skoraj tri četrtine, Darsu pa komaj kaj več kot polovico prihodkov od pobranih cestnin. Ob enaki ceni za prevoženi kilometer bi Dars od tovornega prometa moral pobrati enkrat več, namesto četrt vsaj pol milijarde evrov letno*.

Preglednica 4: Prihodki od cestnin v Sloveniji in Avstriji

	DARS	ASFINAG	DARS : ASFINAG
Dolžina AC+HC	625 km	1720 km	0,36*
Prihodki od cestnin	431 mio (100%)	1.862 mio (100%)	0,23
- vinjete	180 mio (42%)	492 mio (26%)	0,36
- tovorni promet	250 mio (58%)	1.370 mio (74%)	0,18*

Cenovna politika ni le ključ za usmerjanje prometnih tokov, je tudi mehanizem za zadovoljevanje ekonomskih in družbenih razvojnih načrtov. Pa kljub temu in kljub dejstvu, da tudi evropska politika močno zagovarja in državam jasno priporoča pravilo »uporabnik plača«, naši prometni politiki tega načela nikakor ne uspeva strokovno uveljaviti. Primerjalno z Avstrijo bi morali v Sloveniji od tovornega prometa pobrati enkrat več. Tudi uporabnina za tise se v primerjavi z Avstrijo zaračunava le polovično, stroške vzdrževanja in obnavljanja železnic pa v višini tretjine milijarde evrov subvencionira država.

Pretiran promet blagovnih tokov ob neustrezni infrastrukturi pomeni hudo oviro osebnemu prometu, kar ima močan negativen vpliv na gospodarski in družbeni razvoj (mobilnost delovne sile, sekundarne ekonomske posledice, ...). Pretiran tovorni promet povzroča tudi pretirano obrabo in zato prepogosta obnovitvena dela, kar poleg vsega ostalega pomeni drastično poslabšanje prometne varnosti. Sicer pa so avtoceste čedalje bolj nevarne, v desetletju se je delež nesreč na avtocestah podvojil, narastel je iz 5% na 10% vseh nesreč.

Skratka, cenovno politiko uporabe prometne infrastrukture (zlasti tovorni tranzit) je treba bolj približati logiki in modelu, sprejetem tudi na nivoju EU: da uporabnik plača po dejanskih stroških amortizacije, vzdrževanja in obnove prometnega sistema in saniranju njegovih posledic v širšem okolju. Le tako bo mogoče zagotoviti pogoje za razvoj celotnega, tudi osebnega prometa.

3 Predlogi možnega ukrepanja

Da bi se izognili ponavljajočim se in vsako leto večjim zastojem cestnega prometa na tem koridorju, v katerem postaja tovorni promet moteč faktor, obenem pa ti zastoji povzročajo vse večjo gospodarsko in okoljsko škodo, je treba probleme začeti reševati urgentno in odločno.

Možne rešitve vidimo v dveh smereh:

Prvič, v novih investicijskih rešitvah, kot so:

- takojšnja graditev tretjega pasu AC iz Ljubljane proti Postojni, kjer ni mogoče drugače, na liniji sedanjega odstavnega pasu, z novimi odstavnimi nišami;
- povečanje zmogljivosti transporta na obstoječi železniški povezavi LJ – KP z uveljavitvijo višje električne napetosti in uporabo zmogljivejših lokomotiv, ter
- pospešeni graditvi nove, dvotirne železniške povezave Divača – Koper (projekt »drugi tir«);

In drugič, v uveljavitvi vrste »organizacijskih ukrepov« oz. spremembo dosedanje neučinkovite in neustrezne prometne politike. Med temi ukrepi so verjetno najbolj urgentni:

- Ustreznejša cenovna politika pri zaračunavanju tranzitnih blagovnih tokov;
- Prerazporeditev dnevni preobremenitev transporta v nočni čas, kar bi lahko dosegli s cenejšimi tarifami za nočno vožnjo (npr. za 30% med 22. in 6. uro);
- Uvesti posebno »kraško ekološko takso« za ves tovorni promet, posebej dodatno za nevaren tovor, obenem pa (tako, kot to delajo druge države!) kompenzirati ta dodaten strošek slovenskim prevoznikom v ceni goriva ali pri registraciji vozil oz. obdavčenju;
- Pri vzdrževanju in sanaciji cestnega omrežja uvajati odpornejše materiale in izvajanje organizirati tako, da se bo večino del odvijalo v nočnem času in izven turističnih konic.

4 Sklepna ugotovitev

Vsaka dobra analiza prometnih tokov na koridorju Ljubljana – Gorica (Koper, Trst) pokaže, da investicijsko zaostajamo za približno 20 let, hkrati pa je bila v preteklosti večina investicijskih projektov, tako cestnih kot železniških močno preplačana. Prometno politiko v tem obdobju moramo oceniti kot neuspešno.

Kot temeljni vzrok te neuspešnosti vidiva v dejstvu, da so se tudi na tem področju oblikovale združbe, ki s pomočjo interesno povezane »stroke« obvladujejo oblikovanje, načrtovanje in izvajanje vseh večjih investicijskih projektov. Združbe, katerih osnovni motiv je dobičkonosno plenjenje, tako skupaj z interesno povezano stroko, pridobijo prevladujoč vpliv nad državnimi investicijskimi projekti. Ta prevladujoč vpliv posledično vodi v kartelno dogovarjanje in s tem na eni strani do predragih projektov, na drugi pa do kasnitev pri izvedbi le-teh. Obstoj in delovanje takih združb je mogoče samo tako in samo tam, kjer se prepletajo nelegalni in nelegitimni interesi oficialne politike in strokovnih inštitucij. To sicer ni slovenska posebnost, je splošen problem, ki je mnogo večji tam, kjer se ga prikrija.

Ker se zavedava, da bo ta trditev izzvala polemike, naj v ilustracijo opozoriva na najnovejši primer: Gradnja izvlečnega tira v Kopru je bila večkrat predstavljena kot primer nove, boljše prakse. Celo predsednik vlade je projekt navajal kot primer transparentnega odločanja in vrednost pogodbe kot dokončno. Zdaj smo soočeni s podražitvenim aneksom. Vzrok za podražitev naj bi bil »slab popis potrebnih del«. Možnosti sta samo dve: ali je bil popis pripravljen slabo, nestrokovno in neprofesionalno, zaradi česar bi bilo treba kot nestrokovnjaka izločiti avtorja popisa in postaviti vprašanje objektivne odgovornosti njegovega nadrejenega. Ali pa je bil popis zavestno pripravljen tako, da je vnaprej nudil oprijemališče za podražitvene anekse. V tem primeru je to zadeva za kriminaliste. Zgodilo se verjetno ne bo ne prvo ne drugo.

Primer kaže, da je moč nelegitimnih združb večja od avtoritete predsednika vlade. In to je naša stvarnost, na katero je treba računati vse dotlej, dokler politika in glavne državne inštitucije ne bodo našle načina, volje, znanja in moči, da to področje očistijo.

Za varnejšo mobilnost osebnega in zmanjševanje negativnih posledic tovrstnega prometa je potrebna boljša prometna politika!

5 Viri in literatura:

1. *DARS: Letna poročila 2013 do 2017;*
2. *Slovenske železnice: Letna poročila 2013 do 2016;*
3. *ASFINAG: Letna poročila 2013 do 2017;*
4. *Direkcija RS za Infrastrukturo: Prometne obremenitve, Preglednice 2005 – 2017;*
5. *Direkcija RS za Infrastrukturo: Prometno delo 2006 – 2016;*
6. *Statistični urad RS: Blagovni prevoz in promet (Cestni prevoz / Železniški prevoz);*
7. *Statistics Austria: Transport volume and transport performance;*
8. *Ministrstvo za infrastrukturo: Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji;*
9. *Držanić Jasmina, 2018: Kako do železnic za to stoletje;*
10. *Damijan Jože P., 2008: Prometna vizija;*
11. *Kulauzović Bajko, 2010: Diplomsko delo - Izračun prometnih obremenitev cestnih odsekov s pomočjo tehtanja vozil med vožnjo;*
12. *Osebni razgovori z vodstvi ASFINAG, DARS in Slovenskih železnic.*