

14. SLOVENSKI
KONGRES

O PROMETU
IN PROMETNI
INFRASTRUKTURI

Portorož, 24.–26. oktobra 2018

PROMETNA POLITIKA PO NOVEM ALI PO STAREM?

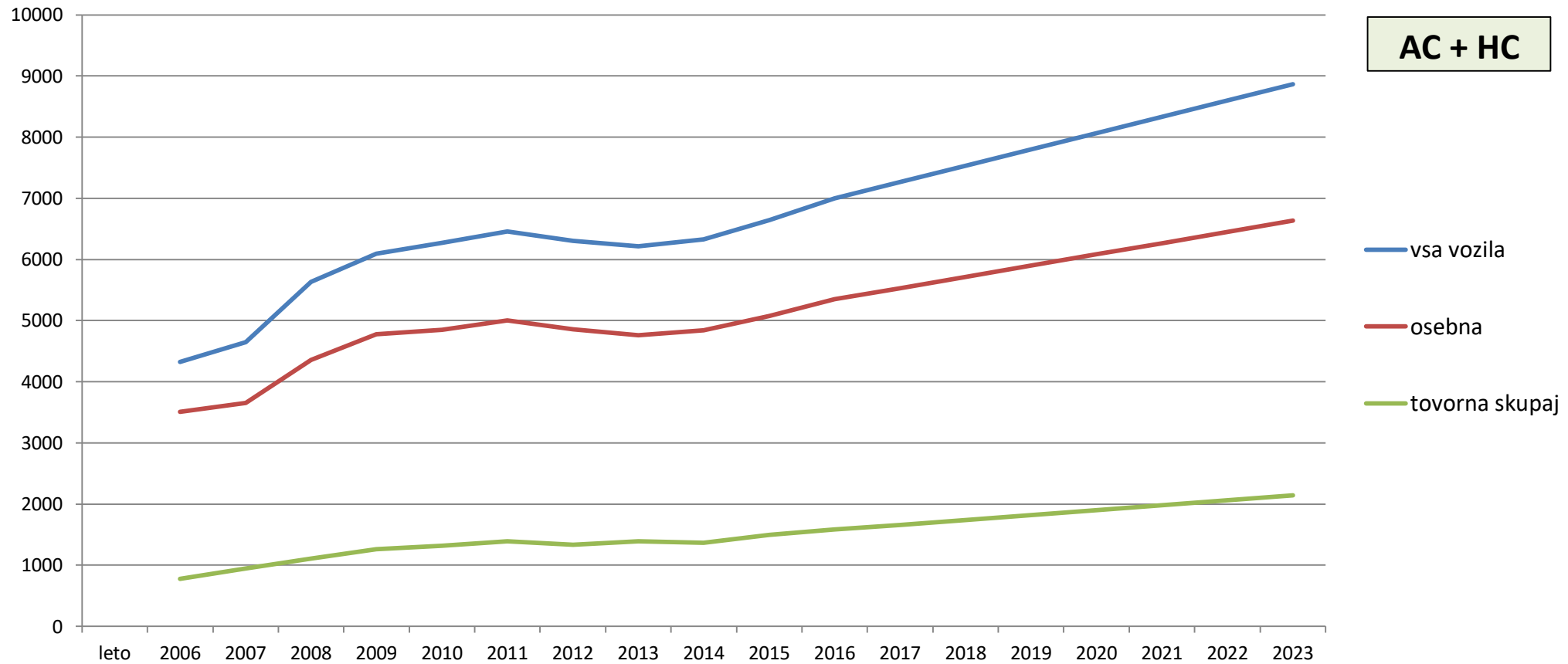
Koalicija civilne družbe

SINTEZA

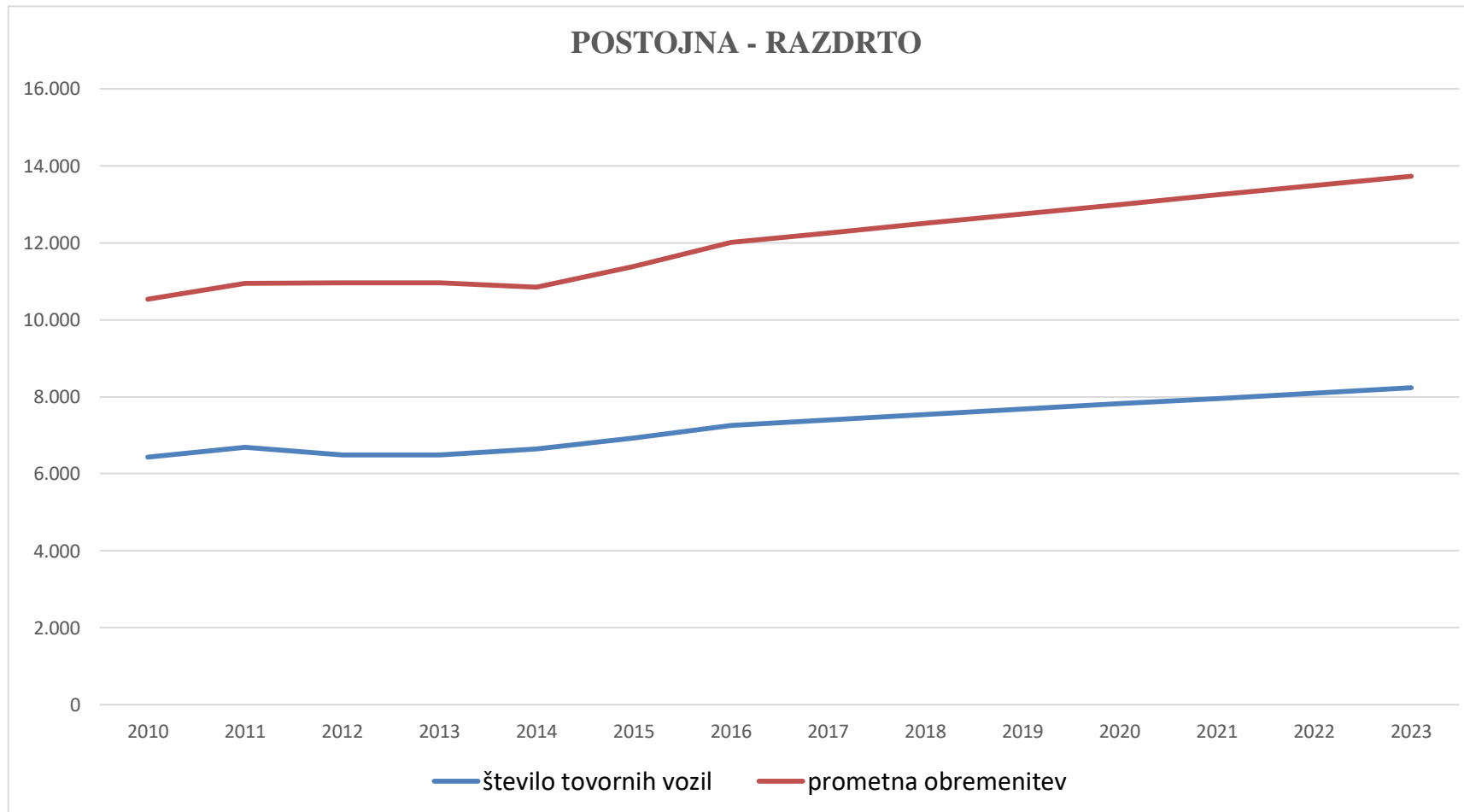
Gibanje za družbeno prenavo

Emil Milan Pintar, mag. Filozofije znanosti
Miroslav Marc, mag. Poslovnih znanosti

Promet vztrajno narašča



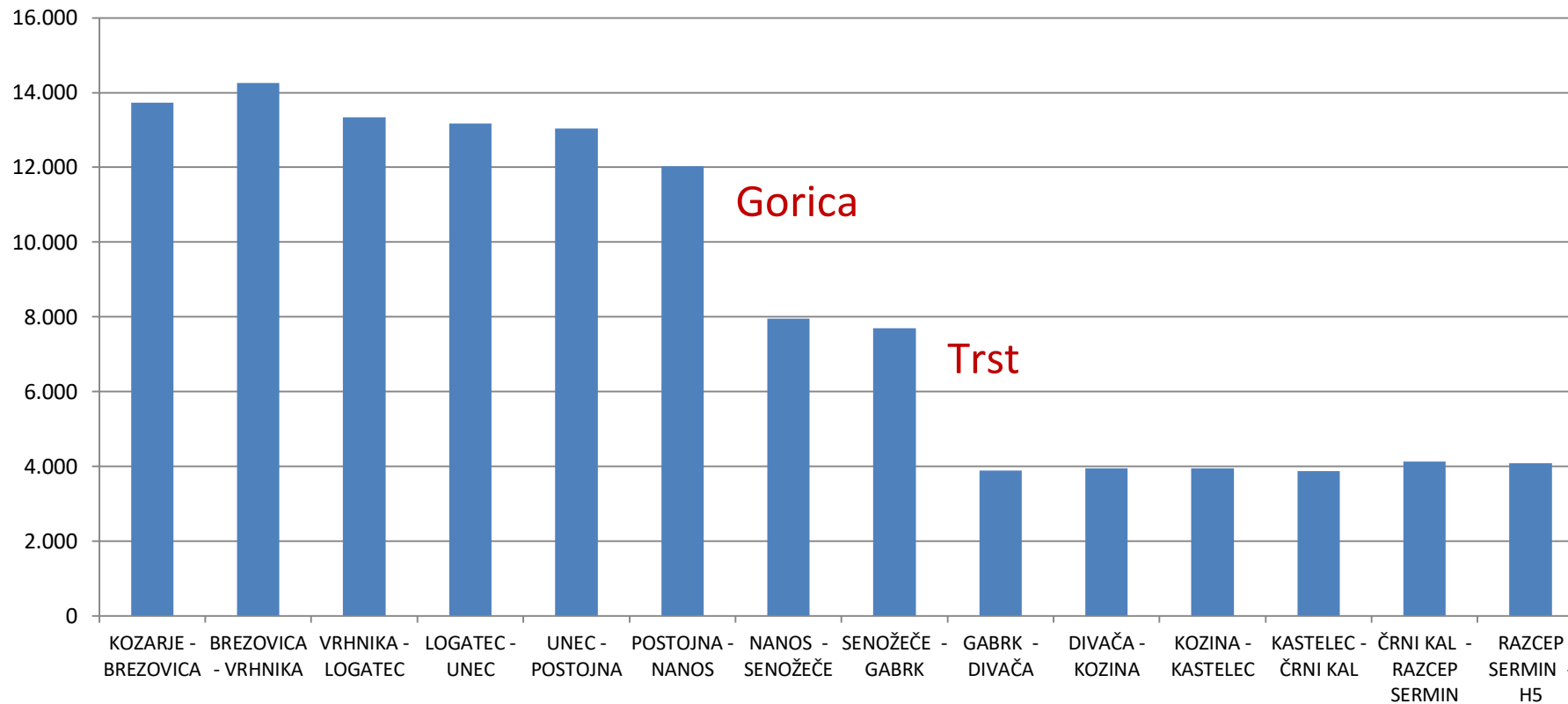
Rast tovarnega prometa skozi »Postojnska vrata«



Mednarodni koridor Barcelona – Kijev Relacija Ljubljana – Gorica (Koper, Trst)

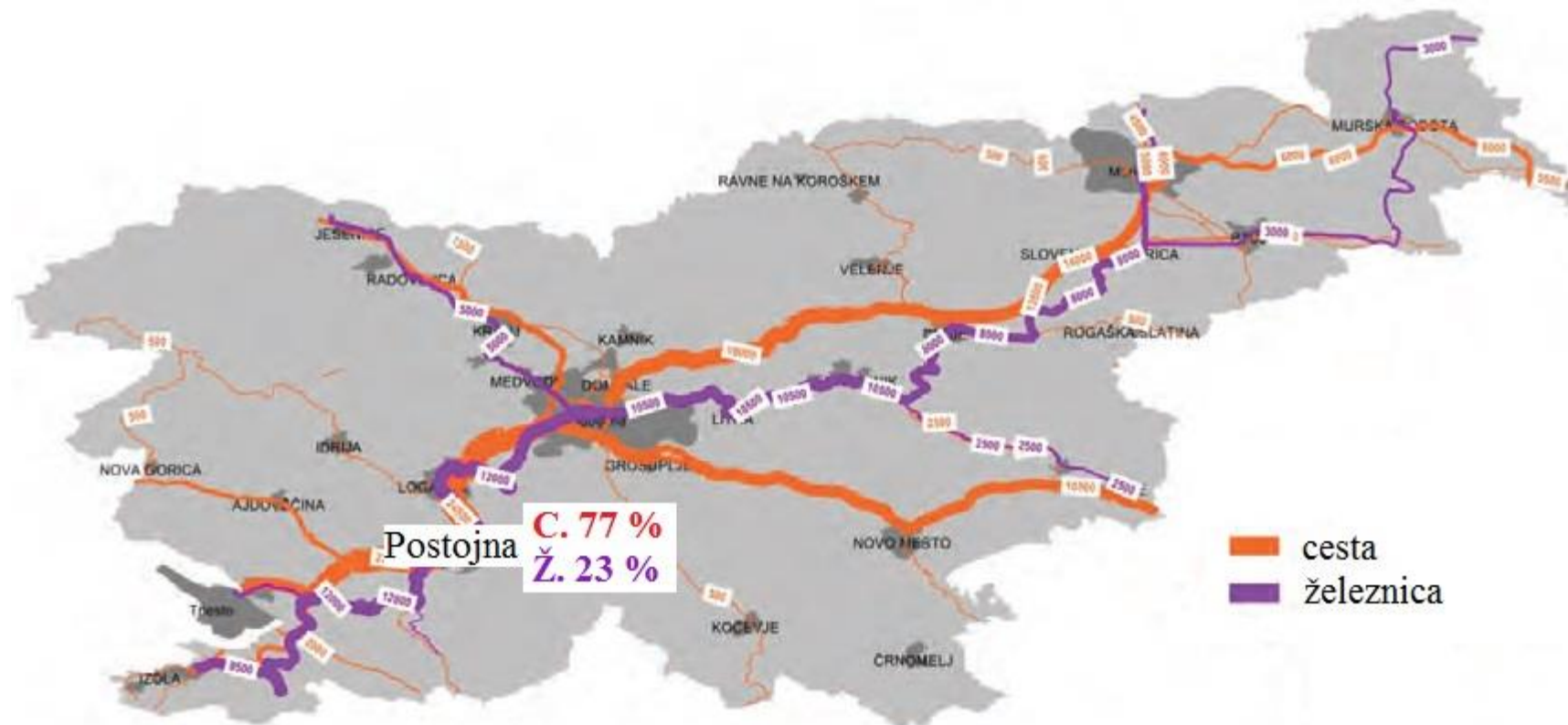
Ponor prometa Ljubljana – Koper

Tovorna vozila



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

Železnica - Cesta



Kako večji del tovornega prometa preusmeriti z avtoceste na železnico?

Slovenske vlade niso sposobne različne prometne alternative obravnavati kot celoto

- V Sloveniji gre povprečno 68 % blaga po cestah in le 32 % po železnici.
- Medtem, ko je rast cestnega in železniškega blagovnega prometa v EU sorazmerna, je bila v Sloveniji (2003 – 2007) v razmerju 24 : 0,9 v korist (škodo!) cestnega.
- Ob enakem trendu in nespremenjeni prometni politiki, bi leta 2030 cesta prevzela že 82 % blaga, železnica pa le 18 %.

Ekonomika

Asfinag zaračunava po objavljeni tarifi in loči Dnevno ter Nočno ceno. Darsova „objavljena“ in „dejansko obračunana“ se močno razlikujeta. Dars za R4 / E5 dejansko zaračuna le 65% Asfinagove cene.

Kategorija: R4	E 0–3	E 4	E 5	EEV, E6
DARS				
Objavljena	0,428			
Dejanska	0,386	0,309	0,270	0,232
ASFINAG				
Dnevna	0,452	0,420	0,410	0,381
Nočna	0,454	0,422	0,411	0,382

- Asfinag na 1720 km od tovornega prometa pobere 1.370 mio, Dars pa na 625 km komaj 250 mio.
- V pobranih cestninah (tovorni + vinjete) je delež tovornega pri Asfinagu tri četrtine, pri Darsu pa le dobra polovica.

Ob enaki ceni bi Dars od tovornega prometa moral pobrati četrto milijarde evrov letno več(!)

Predlogi korekcije prometne politike na ravni splošne razvojne politike

- Vlada mora zagotoviti kompleksno razumevanje in načrtovanje prometne politike v vseh komplementarnih prometnih sektorjih (ceste, železnice, itd.);
- To lahko doseže s ponovnim oblikovanjem Ministrstva za promet ali pa mora ustrezno okrepiti pristojnosti državnega sekretarja;
- Celotno železniško področje mora reintegrirati v skupno in enotno prometno politiko;
- Z agresivno politično akcijo mora porezati oz. razgraditi nelegitimna jedra zasebnih interesov ter ukiniti sedanjo mafijsko prakso, ki povzroča milijardno škodo.

Predlogi ukrepov za ublažitev grozečih prometnih kolapsov na relaciji Ljubljana – Gorica (Koper)

- Pospešiti izgraditev tira 2TDK (5 let);
- Takoj ustrezno urediti elektrifikacijo sedanje proge;
- Cenovno politiko prevoza blaga po AC in železnici uskladiti in prilagoditi alpskemu okolju;
- Uvesti nočno in dnevno tarifo ter „okoljsko takso“ z ustrezno kompenzacijo domačim;
- Takoj pričeti gradnjo tretjega voznega pasu iz Ljubljane proti zahodu;
- Uveljaviti nov pristop v načrtovanju in izvedbi vzdrževalnih del: minimalno oviranje in najkvalitetnejši materiali.

Sklepna ugotovitev

Za varnejšo mobilnost osebnega in zmanjševanje negativnih posledic tovornega prometa je potrebna boljša prometna politika(!)