

PROMETNA POLITIKA – PO NOVEM ALI PO STAREM?

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

Poudarki za predstavitev referata

1. Vsebina

- 1.1 Promet, tako osebni kot tovorni, na slovenskih cestah vztrajno narašča. Naraščal bo tudi v prihodnje, ne glede na manjša nihanja zaradi gospodarskih kriz.
- 1.2 Na relaciji Ljubljana – Koper, ki naju je posebej zanimala, se v celotnem prometu posebej zaznava povečevanje tranzitnega tovornega prometa. Na večjem delu te relacije ta ni odvisen samo od ambicioznega načrta razvoja Luke Koper, temveč predvsem zato, ker je večina te relacije sestavni del pomembnega mednarodnega koridorja. (Barcelona – Kijev) (Glej podatke o ponoru prometnih tokov na relaciji LJ – NG)
- 1.3 Slovenska prometna politika te situacije ne obvladuje v zadovoljivi obliki, kar dokazujejo številni prometni kolapsi, ki povzročajo ogromno gospodarsko škodo, izgubo delovnega in prostega časa in, kar je najbolj tragično, prispevajo k številu žrtev prometnih nesreč.
- 1.4 Pretiran blagovni promet ob neustrezni infrastrukturi pomeni hudo oviro osebnemu prometu, kar ima močan negativen vpliv na gospodarski in družbeni razvoj.
- 1.5 Temeljne slabosti slovenske prometne politike (PP) so:
 - slovenska PP je v svoji osnovi še vedno KAMPANJSKA. Že v načrtovanju prometnih tras in objektov pogosto ne izhaja iz dobre analize prometnih težav in potreb, temveč pogosto iz drugih pobud in zahtev (lokalne pobude županov, interesi gradbene operative, politične prioritete, itd.);
 - že desetletja slovenske vlade niso sposobne različne prometne alternative (ceste, železnice, letalstvo) obravnavati kot celoto, torej komplementarno. To velja tako za načrtovanje in graditev prometnic, še bolj pa za prometno politiko v ožjem smislu (prometno cenovno politiko, načrtovanje vzdrževanja, itd.);
 - posebej porazno je stanje zaradi izdvojenosti železniške politike iz splošne prometne politike. Gledano od zunaj je jasno, da na opazovani trasi (LJ – NG oz. KP) ni nobene usklajenosti med cestno in železniško politiko (zapore, vzdrževanje, cenovna politika, itd.). Še več: popolnoma jasno je, da prometni ministri zadnjih slovenskih vlad praktično nimajo nobenih ingerenc nad železniško prometno politiko, ki se je že zdavnaj izoblikovala kot zaseben politični sektor, kot nekakšna »država v državi«;
 - cenovna politika na AC in železnici ni načrtovana kot del usmerjanja in obvladovanja prometnih tokov. Ne upošteva osnovnih zakonitosti, da mora infrastrukturo plačevati uporabnik, pa tudi ne dobrih primerov iz tujine. Asfinagu tovorni promet pomeni tri četrtine, Darsu pa le dobro polovico od pobranih cestnin. Tudi glede na dolžino avtocest bi Dars v primerjavi z Avstrijo od tovornega prometa moral pobrati četrto milijarde evrov letno več(!)
 - najslabše od vsega pa je, da so se zaradi premajhnega javnega nadzora slovenske prometne politike med gradbeniki oblikovala posebna jedra zasebnega interesa, ki se navzdol povezujejo z delom načrtovalske stroke (»prodana stroka«), navzgor pa z delom politike (»prodana politika«). Situacija je tako resna, da upravičeno lahko govorimo o MAFIJSKEM OBVLADOVANJU slovenske

prometne politike, predvsem v fazi načrtovanja in graditve nove prometne infrastrukture, pa tudi v cenovni politiki transporta. Ukinitvev Prometnega ministrstva oz. njegova integracija v Ministrstvo za infrastrukturo je k temu prispevala svoj delež:

- Pri tem je zmotno sklepati, da se to dogaja predvsem v cestni politiki, kjer je aktualen šolski primer mafijsko poseganje v graditev drugega Karavanškega AC predora; povsem enako se to dogaja v železniški politiki, le da je ta zaradi svoje politične privatiziranosti mnogo manj opazna.

2 Predlogi korekcije prometne politike na ravni splošne razvojne politike

- 2.1 Vlada mora zagotoviti kompleksno razumevanje in načrtovanje prometne politike v vseh komplementarnih prometnih sektorjih (ceste, železnice, itd.), zlasti, ko načrtuje dolgoročne tokove tranzitnega tovora in temu mora prilagoditi odločitve o prometni infrastrukturi na vseh ravneh (občinski, regijski, državni);
- 2.2 To lahko doseže s ponovnim oblikovanjem Ministrstva za promet, ki mu dodeli ustrezne pristojnosti in naloge in ga primerno usposobi za te naloge. Če se ne bo odločila za tako rešitev, mora ustrezno okrepiti pristojnosti na ravni državnega sekretarja in zagotoviti njegovo strokovno in politično usposobljenost (ekipiranost) za te naloge;
- 2.3 Celotno železniško področje mora reintegrirati v skupno in enotno prometno politiko in zagotoviti komplementarnost posameznih odločitev tako v načrtovanju kot vzdrževanju prometne infrastrukture kot v njeni cenovni transportni politiki, podrejeni reguliranju prometnih tokov;
- 2.4 Z agresivno politično akcijo mora porezati oz. razgraditi nelegitimna jedra zasebnih interesov v načrtovanju in gradnji prometnic ter ukiniti sedanjo mafijsko prakso. Podatki namreč kažejo, da ta Sloveniji povzroča milijardo škodo.

3 Predlogi konkretnih ukrepov za ublažitev grozečih prometnih kolapsov na relaciji LJ - NG (KP)

- 3.1 Pospešiti je treba graditev prvega tira 2TDK in zmanjšati čas gradnje s predvidenih 9 na 5 let;
- 3.2 Takoj je treba z ustrezno dograditvijo elektrifikacije sedanje proge (prehod na višjo napetost, povečanje števila napajalnih postaj, itd.) povečati frekventnost in tonažo vlakov ter tako povečati kapacitete te proge za približno 20%, kar bi zadoščalo za obdobje graditve 2TDK;
- 3.3 Cenovno politiko prevoza blaga po AC in železnici je treba medsebojno uskladiti in obenem prilagoditi mednarodnim standardom (kar med drugim pomeni tudi ustrezno povečanje cen);
- 3.4 Na AC na tej relaciji uvesti »okoljsko takso za zaščito Krasa«, slovenskim avtoprevoznikom pa to kompenzirati z manjšim davkom na vozila, ki pretežno uporabljajo to relacijo;
- 3.5 Takoj pričeti z razlikovanjem nočne in dnevne cestnine z namenom, da se prometni tokovi iz prometnih konic prerazporedijo na 24-urno uporabo AC;
- 3.6 Takoj pričeti s pospešeno gradnjo tretjega voznega pasu na AC LJ – KP; pri tem je ponekod mogoče kot začasno rešitev uporabiti sedanji odstavni pas z zgraditvijo novih odstavnih niš;
- 3.7 Uveljaviti nov, usklajen pristop v načrtovanju in izvedbi vzdrževalnih del na AC in železnici, upoštevajoč zahtevo po minimalizaciji gospodarske škode, ki jo povzročajo zastoji in prometni kolapsi;
- 3.8 Pri vzdrževalnih delih uporabiti sodobnejše in trajnejše materiale ter tako na dolgi rok zmanjšati pogostost vzdrževalnih intervencij.