

CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp
Trubarjeva 50, 1000 Ljubljana
slovenija@cipra.org

Ministrstvo za infrastrukturo
Langusova 4
1535 Ljubljana

Ljubljana, 22.8.2016

Zadeva: Pripombe na predlog Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v RS

V imenu okoljskih nevladnih organizacij, združenih v mrežo Plan B za Slovenijo, ki jo koordinira Umanotera, Slovenska fundacija za trajnostni razvoj, v nadaljevanju podajamo pripombe na predlog Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v RS, ki ga je Ministrstvo za infrastrukturo javno objavilo 19.7.2016 in na katerega je možno poslati predloge in pripombe do 22.8.2016.

Priloga 1 – Nacionalni program UVOD

1. Kontradiktornost in vztrajanje pri velikih cestnih projektih:

»Osnovna usmeritev Strategije in na njej utemeljenega Nacionalnega programa prioriteto temelji na povečanju učinkovitosti in optimizaciji ter prilagajanju prometnega sistema srednje in dolgoročno prometnim potrebam ljudi in gospodarskih subjektov na optimalen oz. trajnosten način (kako lahko čim bolj učinkovito rešimo probleme) in *ne na novih velikih investicijskih projektih* (kaj lahko še zgradimo). *To pa nikakor ne pomeni, da zastavljeni pristop ne daje možnosti za velike razvojne projekte.*«

2. Cestni projekti so veliko bolj dodelani, tudi terminski plani so bolj kratkoročni kot pri železnici in trajnostni mobilnosti (cestni infrastrukturi je v dokumentu posvečeno veliko več pozornosti kot železnici in trajnostni mobilnosti).

3. Pogrešamo vizijo/načrt reševanja prometnih problemov (zastojev, pomanjkanje parkirnih mest ...) v regionalnih središčih s prenovo železnic. Načrtujejo se obvoznice, vpadnice, za nobeno regionalno središče pa ni konkretno zapisano, da bodo prenovili železnico, uredili intermodalna postajališča, kolesarske poti in dnevne migrante preusmerili na vlak in druge oblike trajnostne mobilnosti. To je nekje zgolj zelo na splošno napisano; nič zavezujočega in konkretnega, medtem ko so obvoznice zelo konkretno določene.

4. Tudi regionalno nepovezanost se povsod rešuje z novimi cestami, nikjer ni predloga, da bi se to reševalo z novo železnico.
5. V Nacionalni program je potrebno zapisati, da bo 2. tir železniške proge Divača - Koper namenjen tudi potniškemu prometu.
6. Poglavje Trajnostna mobilnost 5.3.: dodati je potrebno alineje:
 - uskladiti in prilagoditi vozne rede med samimi prevozniki in poenotiti časovno veljavnost voznih redov
 - aktualizirati in vzdrževati nacionalni iskalnik voznih redov <http://test.jpp.si>
 - izvajati ukrepe oz. projekte, ki spodbujajo opuščanja avtomobilskih razvad.

Priloga 2 - Projekti

Cestni promet

1. Sporni projekti širitev cest, ki se jih lahko utemelji s podobnim argumentom:

Dodatne širitve cest bodo privabile dodatna vozila, čez nekaj let bomo v isti situaciji kot danes, ko bomo lahko ponovno razmišljali o novih širitvah. To ni rešitev, rešitev je v preusmeritvi potnikov v trajnostne načine potovanja, zato je potrebno energijo in investicije usmeriti v trajnostne rešitve. Zastoji niso nujno nekaj slabega, ravno obratno, vozniki avtomobilov bodo pričeli iskati alternative, zato moramo najprej poskrbeti, da bodo te alternative obstajale. Še posebej velja to na odsekih, ki jih povezuje železnica. Denar, ki bi ga namenili za širitev cest, naj se preusmeri v posodobitev železniške proge, ki bo ustrezala sodobnim potrebam po mobilnosti.

Menimo, da sledeči projekti širitve cest niso potrebni:

- Ro.12.4.2: Razširitev AC odseka Koseze - Kozarje v 6 pasovnico
- Ro.11.2: Rekonstrukcija obstoječe infrastrukture in morebitne obvoznice (2+2 - širitev obstoječe ceste)

Menimo, da sledeči projekti obvoznic niso potrebni:

- Ro.21.1: Obvoznica Nova Gorica

2. Odprava vinjet

Ukrep Ro.42.2 Elektronsko cestninjenje za vsa vozila je predviden šele po I. 2025, kar je, v kolikor želimo spodbujati trajnostno mobilnost, prepozno. Trenutni vinjetni sistem namreč spodbuja vožnjo z avtomobilom.

Železniški promet

1. Ljubljansko vozlišče: manjka ukrep poglobitve železnice na območju mesta ter ureditev postajališč.
2. Pri posameznih odsekih manjkajo podrobnejši opisi predvidenih ukrepov, npr. R.23.10, R.23.12, R.23.13, R.23.14, R.23.15 ... Napisano je sicer, da bo to predmet operativnega načrta, vendar glede na to, da so novogradnje cest zelo natančno definirane, bi morale biti enako narejeno tudi za železnico.

3. Ni termenskega

plana za izvedbo elektrifikacije regionalnih prog (pri cestnih odsekih je vse determinirano in to prioritavno).

4. Sodelovanje z NVO - ukrep št. 37:

- U.37.1: Zapisano je, da je sodelovanje mišljeno kot "Spodbuda nepridobitnih skupin pri pripravi promocije spodbujanja nakupa vozil na alternativni pogon".

V Koaliciji za trajnostno prometno politiko smo si na sestankih na MZI prizadevali za drugačno sodelovanje, predvsem za pravočasno vključevanje predstavnikov NVO v delovne skupine pri oblikovanju strateških dokumentov (strategij, operativnih programov...) in zakonodaje, ne pa podporo nakupa vozil na alternativni pogon (razen e-koles).

Pripravili: Anamarija Jere (CIPRA Slovenija) in Katarina Otrin (društvo Focus) v imenu Koalicije za trajnostno prometno politiko, Mreže Plan B za Slovenijo.