

Zoran Božič

Izgradnja šestpasovnic: bo Slovenija v kratkem postala prometni zamašek?

Spoštovani!

Država Singapur je zelo majhna. Otok, ki meri le 700 kvadratnih kilometrov. In ima gosto železniško mrežo s sodobnimi, tudi zelo hitrimi vlaki. Ne glede na to so avtoceste, ki povezuje vzhod in zahod državnice, v petih letih razširili: iz osempasovnice so naredili desetpasovnico. Zakaj? Ker jo potrebujejo za nemoten pretok ljudi, blaga in delovanje gospodarstva.

Slovenija ni tako gospodarsko močna kot Singapur, čeprav je dosti večja. In ni otok, ampak država, ki povezuje vzhod in zahod, sever in jug Evrope. Postala bo otok, prometni otok, če ne bomo takoj ukrepali. Kajti »dejstvo je, da je Slovenija verjetno najbolj tranzitna država v Evropi, saj je delež tujih tovornih vozil, ki se vozijo po naših avtocestah, že približno 80-odstoten.« To je letošnja izjava predsednika uprave Darsa Tomaža Vidica (zapis Staša Zgonika v članku Kamionistan v Mladini, iz katerega navajam tudi v nadaljevanju). Tudi sam, ki se tedensko vozim iz Nove Gorice v Ljubljano, lahko potrdim njegovo trditev. Po voznem pasu primorke, še zlasti na odseku Ljubljana – Razdrto, se vijejo dolge kolone tovornjakov. Iz leta v leto je promet gostejši, ob nesrečah nastajajo večdesetkilometrski zastoji. Kaj lahko naredimo, kaj moramo narediti?

Predstojnik Prometnotehniškega inštituta pri Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo dr. Peter Lipar je zelo jasen: »V doglednem roku je edina mogoča rešitev gradnja tretjega pasu na najbolj obremenjenih avtocestnih odsekih.« Ampak Nataša Kovše iz Darsove službe za upravljanje prometa in prometne varnosti se s tem ne strinja: »Gradnja tretjega pasu pomeni velik finančni zalogaj. Poleg tega bi v času gradnje promet spet stal.« In dodaja: »Ne zdi se mi smiselno, da bi ceste dimenzionirali z mislijo na najbolj obremenjeno uro v dnevu«. Skratka, dva zelo različna pogleda.

Ker vprašanje o nujnosti izgradnje tretjega pasu na slovenskih avtocestah ni pomembno samo za Primorce, ampak tudi za Dolenjce, Gorenjce, Štajerce, Korošce in Prekmurce, je Državni svet soglasno podprl pobudo za izgradnjo tretjega pasu na primorki do leta 2025, za načrtovanje tretjega voznega pasu na vseh slovenskih avtocestnih odsekih in za načrtovanje hitre proge Nova Gorica – Ptuj s predoroma pod Hrušico in Trojanami. Dobili smo odgovor Ministrstva za infrastrukturo in odgovor Vlade Republike Slovenije. DARS, ki priznava povečanje prometa in bistveno zmanjšanje pretočnosti, še zlasti na primorki, do leta 2030 načrtuje tretji pas od Kosez do Vrhnike, sicer pa namerava reševati

prometno obremenjenost, ki se kaže predvsem s povečanjem števila tovornjakov, z drugimi ukrepi: mednje sodi tudi uporaba odstavnega pasu kot voznega pasu. Ker z odgovori ministrstva in vlade nismo bili zadovoljni, smo organizirali ta posvet.

Dr. Patrick Vlačič s Fakultete za pomorstvo in promet, ki po Mladininem članku sicer ni naklonjen takojšnji izgradnji tretjega pasu, vsaj dokler ne izvedemo nadgradnje oz. posodobitve železniškega križa, pravi: »Živim blizu Italije. Dokler niso nadgradili avtocestne povezave do Benetk, so redno nastajale nepretrgane kolone tovornjakov na voznem pasu, ki so se vlekle na desetine kilometrov.« Res je. Kdor se je včasih vozil proti Milanu ali Bologni, dobro ve, do kakšnih zastojev je prihajalo pri Benetkah. Zdaj promet poteka tekoče, saj je do Piave zgrajena šestpasovnica. Pa tudi nesreč je bistveno manj.

Pogled na spletno stran tržaške družbe Autovie Venete razkrije, da zahodni sosedje zdaj gradijo tretji pas na odseku Portogruaro – Palmanova. Od Evropske investicijske banke so prejeli 600 milijonov evrov. Čez tri leta bodo s šestpasovnico prišli do Gonarsa, čez pet let do Palmanove. V Vilešu se bo po letu 2020 kolona tovornjakov razdelila: eni bodo tako kot zdaj nadaljevali po kraški poti čez Sežano, drugi bodo izbrali vipavsko smer čez Rebernice. Ki nima niti odstavnega pasu in kjer je po posodobitvi odseka Vileš – Vrtojba in po ponovnem zagonu gospodarstev po pripovedovanju domačinov tovornjakov za polovico več kot prej. Kaj se bo zgodilo v Razdrtem, kjer bosta oba prometna tokova prišla skupaj? Kaj bo pomenil prehod s šestpasovnice na štiripasovnico?

Prisluhniti je treba tistim, ki vidijo rešitev za probleme s cestno pretočnostjo v čim večjem prenosu tovornega in osebnega prometa s cest na železnice. Koprsko pristanišče že zdaj pošlje 60 odstotkov blaga na železnice in le 40 odstotkov na ceste. Po izgradnji nove železniške povezave Koper – Divača in posodobitvi nadaljevanja proti Madžarski in Avstriji bo razmerje še bolj ugodno. Ampak tu ni samo vprašanje, kdaj se bo to zgodilo, pač pa tudi, ali glavnina tovornjakov res prihaja iz koprškega pristanišča, ali pa gre za tovorni promet na osi Barcelona – Kijev?

Dr. Peter Lipar v članku Staša Zgonika trdi, da bi za bistven prenos tovora s cest na železnice morala biti povprečna hitrost železniškega prevoza (z nakladanjem, razkladanjem in papirologijo) vsaj 40 kilometrov na uro. Na Nizozemskem, kjer bi radi vsaj polovico tovora prepeljali z vlaki, so prišli do 25 kilometrov na uro. In niso dosegli skoraj nič. Pri nas smo po mnenju nekega prevoznika še vedno pri 10 kilometrih na uro. Kakšne so torej realne možnosti za prenos tovora s cest na železnice, ko je bolj kot kadarkoli čas denar, ko je hitra dostava eden najpomembnejših dejavnikov za uspešno poslovanje?

Kdo od nas iz province bi se še vozil v prestolnico z osebnim avtomobilom, se izpostavljal živčni napetosti, celo tvegala življenje, nekoristno zapravil uro ali dve, če bi imel na voljo hitro, pogosto in udobno železniško povezavo? Včasih so se iz Bele krajine vozili v Ljubljano z vlakom, saj je trajala pot približno enako dolgo kot vožnja z avtomobilom. Danes pride Belokranjec z avtom v uri in pol, vožnja z vlakom bi mu pobrala celo uro več. Kdo si lahko to privošči?

Si lahko zamislimo, koliko ur bi človek potreboval, če bi hotel priti z vlakom iz Nove Gorice do Maribora? Pa gre le za dobrih dvesto kilometrov cestne razdalje. Nedavna osebna izkušnja, spet pri sosedih: vožnja iz Tržiča do Vicenze (skoraj dvesto kilometrov) v poldrugi uri. Vlak brzi s hitrostjo 155 km/h, vožnja udobna, vsak potnik lahko uporablja prenosni računalnik. Vlaki prepolni, še zlasti mladih: res prava konkurenca prometu z osebnimi avtomobili.

Zato naša pobuda za čimprejšnje načrtovanje hitre železniške povezave za tovorni in osebni promet. Seveda takšne, ki bo sledila prometni povezavi Barcelona – Kijev. Samo tako bomo lahko v dogledni prihodnosti spravili več ljudi in tovora s cest na železnice in s tem prispevali k zmanjšanju onesnaževanja okolja. Ampak to je dolgoročni projekt. Kratkoročno je edina rešitev čimprejšnja izgradnja tretjega voznega pasu. Sicer bo Slovenija postala prometni otok. Vendar ne Singapur.

Hvala lepa.