

6 do 10-pasovni avtocestni obroč in razširitev mestnih vpadnic ali sodoben javni potniški promet?

junij 2011

Uvod

Po naročilu družbe DARS je bila že v letu 2009 izdelana študija, ki načrtuje razširitev ljubljanskega avtocestnega obroča in njegovih priključnih avtocestnih krakov na 6 do 10 pasov ter preureditev večine vseh avtocestnih priključkov, vključno z rušitvijo nadvozov, nekaterih starih manj kot 15 let. Študija predstavlja okvirni program izvajanja projektov in je izdelana v natančnosti idejne zasnove.

Investicijo v širitev obvoznice po cenah iz aprila 2009 študija oceni na slabih 800 milijonov EUR. Istočasno Mestna občina Ljubljana (v nadaljevanju MOL) načrtuje razširitev vpadnic, kar pomeni dodatna investicija v višini približno 700 milijonov EUR.

Čeprav gre tako po vrednosti kot po pomenu za velik državni projekt, je študija doslej doživela predstavitev le v razmeroma ozki strokovni javnosti. Širitev ljubljanskega avtocestnega obroča zaenkrat ni vključena v Nacionalni program za izgradnjo avtocest, ki je edina podlaga za državne investicije v avtoceste, zato lahko študijo razumemo predvsem kot podlago za še eno dopolnitev nacionalnega programa z dodatnimi investicijami v ceste, ki so zadnjih 20 let že tako predstavljale več kot 90 % vseh investicij v promet. Pri tem je nenavadno, da študije ni naročilo Ministrstvo za promet, ki sicer skrbi za razvoj državne prometne infrastrukture in celovito upravljanje prometnega sistema, ampak DARS.

Koalicija za trajnostno prometno politiko v nadaljevanju predstavlja strokovni odziv na omenjeno študijo.

Stanje mobilnosti v Ljubljani in regiji

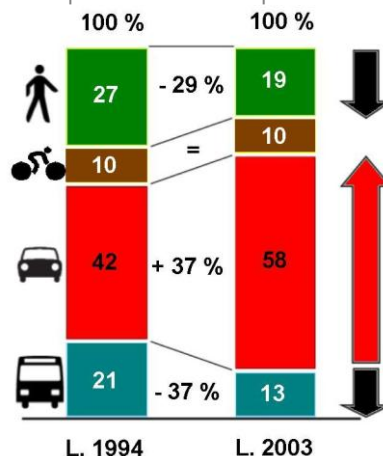
Delež osebnega prometa narašča

Ljubljana se kljub trajnostno naravnanim ciljem občine oddaljuje od ciljev trajnostne mobilnosti, uporaba javnega prevoza in hoje sta drastično padli na račun povečane uporabe osebnega avtomobila.

Iz spodnjega prikaza je razvidno, da so v Ljubljani vsi trajnostni načini potovanja v zadnjih dveh desetletjih precej nazadovali ali pa

stagnirajo (kolesarjenje). Vedno več potovanj se opravi z osebnimi avtomobili, kar ima za neizogibne posledice hrup, onesnažen zrak, zastoje v mestnem prometu, znižano kvaliteto bivanja v mestu in neprestane zahteve po gradnjah novih cest in parkirišč v centru mesta.

Graf: Spremembe v izboru prometnih sredstev v Ljubljani



Vir: PNZ, 2003: Anкета po gospodinjstvih: Raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije

Poleg tega je viden tudi velik upad uporabnikov LPP. Ta je leta 1986 prepeljal skoraj 160 milijonov potnikov, leta 2008 pa je prepeljal le še 84,4 milijonov potnikov. Javni promet ni konkurenčen, ni obravnavan prednostno in je investicijsko podhranjen.

Prometne emisije

V Sloveniji promet povzroča 26 % emisij toplogrednih plinov. Glavnina teh emisij odpade na cestni promet in od tega skoraj 40 % emisij CO₂, ki nastajajo zaradi prometa, povzročajo raba avtomobilov v mestih. Izpusti toplogrednih plinov iz prometa so se v dvajsetih letih skoraj potrojile, medtem ko so emisije iz drugih virov stagnirale ali upadle.



Po direktivi EU je lahko dnevna meja vrednosti koncentracije prašnih delcev iz prometa presežena največ 35-krat, v Ljubljani je bila koncentracija presežena 50-krat leta 2006, 48-krat leta 2007, 37-krat leta 2008 in 30-krat leta 2009.

Vpliv na zdravje

Onesnažen zrak povzroča pljučne in srčno-žilne bolezni ter vodi k prezgodnji umrljivosti bolnikov, življenje v takšnem okolju pa ima posledice tudi za sicer zdrave ljudi.

Na ljubljanskem Inštitutu za varovanje zdravja so ugotovili, da so prebivalci v 75-metrskem pasu ob prometnih cestah še posebno izpostavljeni tveganju. Izračunali so, da v takšnih pasovih v Ljubljani živi 10.000 otrok in mladostnikov, starih do 18 let, tveganje, da zbolijo za astmo, pa je pri njih kar 50 % večje kot pri tistih, ki živijo več kot 300 metrov stran od ceste. Vsako leto tako zaradi življenja ob cesti zbolijo za astmo 250 otrok

Prekomeren hrup

Zaradi prevelikega motornega prometa je 65 % mesta izpostavljeno prevelikemu hrupu, ta delež se s trendom porasti osebnega prometa še stopnjuje.

Naraščajo dnevne migracije

Suburbanizacija in netrajnostne življenjske navade in slabo razvitega javnega prometa pomenijo dodatne vsakodnevne prometne tokove v Ljubljano. Slovenija je na četrtem mestu med državami članicami EU po deležu osebnega potniškega prometa (16 % družinskega dohodka).

Analiza študije z vidika trajnostne mobilnosti v Ljubljani in regiji

Za pravilno ocenjevanje rezultatov študije je potrebno opozoriti na teoretska izhodišča, na katerih študija temelji. Na področju prometnega načrtovanja ločimo dva pristopa:

V prvem se najprej oceni bodoče prometno povpraševanje in nato določi prometno infrastrukturo ustrezne zmogljivosti. Drugi pristop izhaja iz izkušnje, da v mestnih okoljih preprosto ni dovolj prostora za zagotavljanje zadostnih zmogljivosti za individualni motorni promet. **Zato je v drugem pristopu v ospredju vprašanje, kako z ukrepi usmerjati povpraševanje po prometu, da bodo razpoložljive cestne površine bolj učinkovito izrabljene.**

Študija sicer na različnih mestih omenja, da je do leta 2030 potrebno zagotoviti ustrezen javni promet na mestnih vpadnicah in tako zagotoviti bolj učinkovito izrabo obstoječih cestnih površin,

vendar je z izbranim metodološkim orodjem omejena na prvi pristop. Ker promet na AC obroču, posebej tranzitni tovorni promet, hitro narašča, se ponuja zaključek, da je potrebno najprej AC obroč razširiti.

V tej logiki neprekinjenega vlaganja javnih sredstev v cestno infrastrukturo izgublja potnike javni promet, ki deli cestne površine z individualnim prometom in zaradi prometnih zgostitev dosega vedno nižje potovalne hitrosti, manjšo zanesljivost potovalnih časov in praktično - nezanesljivost vozniških redov in s tem nižjo kakovost javnega potniškega prometa. Številni raziskovalci ugotavljajo, da nove cestne zmogljivosti praviloma v kratkem presežejo novo prometno povpraševanje in pospešujejo disperzno poselitev, kot odpravljajo prometne zgostitve.

Nova generacija prometnih modelov temelji na teoriji sistema dejavnosti (activity-based model). Potovanja so posledice dejavnosti, ki jih v določenem zaporedju opravlja posamezni prometni udeleženec v konkretnem času in prostoru.

Predlogi ukrepov Evropske komisije na strani prometnega povpraševanja (Transport Demand Management)

- Spodbujanje hoje in kolesarjenja.
- Zmanjšanje števila avtomobilov s solastništvom avtomobilov (car sharing) in s souporabo (car pooling).
- Zmanjšanje prometnih tokov s poglobljanjem informacijske tehnologije, npr. delom in nakupovanjem na daljavo.
- Ustrezna politika mirujočega prometa. Parkirnine kot pomemben ekonomski instrument regulacije prometnega povpraševanja, npr. brezplačno parkiranje na P&R conah in visoke parkirnine v središču mesta.
- Zgostitveni prispevki (congestion charge), ki so v nekaterih mestih (London, Stockholm) bistveno zmanjšali povpraševanje po potovanjih v center mesta z individualnim prevozom.
- Ukrepi, ki se lahko sprejmejo pred nastankom posameznega potovanja (mobility management) pri večjih zaposlovalcih zasebnega sektorja in pri javnih ustanovah.
- Učinkovita logistika v mestih. V povprečju je kar 40 % vozil, ki niso potniška, povezanih s storitvami. S poenotenjem distribucije v mestih preko konsolidacijskih centrov je možno število teh vozil/voženj bistveno zmanjšati.



- Skupinski promet, ki mora biti po hitrosti potovanj in udobju primerljiv avtomobilom.

- Hitri avtobusni prevoz (BRT), ki je alternativa tramvaju in podzemni in je cenejša rešitev. BRT poteka po ločenem koridorju s postajališči, ki so podobna podzemnim železnicam in omogočajo potnikom vstopanje in izstopanje na vseh vratih.

Za učinkovito upravljanje so izrednega pomena ukrepi, ki jih ponujajo inteligentni prevozniki sistemi (ITS). Spremljanje in obdelava prometnih podatkov omogoča dinamično upravljanje z razpoložljivo infrastrukturo. Z ITS je možno z dinamičnim upravljanjem infrastrukture povečati njeno zmogljivost. Z ITS se povečajo tudi možnosti zaračunavanja zagostitvenih prispevkov, ki

je učinkovit mehanizem upravljanja s prometnim povpraševanjem.

Kdaj je upravičeno povečati zmogljivosti obstoječe prometne infrastrukture?

Pred odločitvijo za investicijo v prometno infrastrukturo je potrebno najprej preučiti učinke ukrepov upravljanja s prometnim povpraševanjem (TDM) po naslednjem zaporedju:

1. ukrepi, ki vplivajo na prometno povpraševanje in izbor prometnega načina,
2. ukrepi, ki povečajo učinkovitost izrabe obstoječega cestnega omrežja,
3. ukrepi za fizične izboljšave na obstoječem cestnem omrežju in
4. naložbe v nove cestne zmogljivosti ali večje rekonstrukcije.

1 Širjenje cest za osebni promet ne odpravlja cestnih zastojev

Študija napačno ocenjuje, da bo širjenje obvoznice na 6 oziroma 10 pasov rešilo prometne zastoje. Izkušnje dokazujejo, da dodajanje novih pasov privlači nov osebni promet, in učinki širitve cest so kmalu izničeni.

2 Širjenje cest je drag in okoljsko nevzdržen način reševanja prometnih problemov

Politika zasledovanja cestnega povpraševanja z novimi cestnimi zmogljivostmi je najdražja in neučinkovita pot, ki pogloblja prometne, prostorske, okoljske in ekonomske težave. Prometna politika v Sloveniji je sredi 90-ih izhajala iz cilja, da ne bomo gradili 6-pasovnic, in da bomo po izgradnji AC križa upravljali promet na način, da širitev ne bo potrebna.

3 Če bomo ponovno investirali v ceste, ne bo denarja za prepotrebne investicije v javni prevoz

Država že od osamosvojitve obljublja investicije v izboljšanje ponudbe JPP, ki pa jih ni in ni. Velika večina investicij zadnjih 20 let (vedno več kot 90 %) je bila usmerjenih v cestno infrastrukturo. Večja kot so vlaganja v cestno infrastrukturo, dlje traja, da postane javni prevoz rentabilen.

4 Prepad med državnimi-lokalnimi-EU strateškimi usmeritvami in dejanskimi investicijami

Kljub poudarjanju o pomembnosti javnega prevoza, so investicije na izvedbeni ravni usmerjene večinoma v osebni cestni promet.

Nova prometna paradigma – trajnostna mobilnost

Vzroki za povečanje avtomobilskih prevozov je povečanje privlačnosti vožnje z avtom zaradi povečane zmogljivosti cest.

Nova prometna paradigma nima več cilja slediti naraščanju povpraševanja po osebem prevozu, kateremu je v preteklosti sledilo prilagajanje ponudbe (povečanje cestne prepustnosti za osebna vozila, povečanje cestne infrastrukture, gradnja novih parkirnih kapacitet). Ukrepi morajo danes s ponudbo vplivati na

izbiro prometnega sredstva (demand management), tako da se poveča atraktivnost hoje, kolesarjenja in javnega prometa, in na drugi strani ne povečuje atraktivnost uporabe osebnega avtomobila.

Kaj se lahko naučimo iz primerov dobrih praks evropskih mest?

1 Temeljnega pomena je **zgodnje vključevanje deležnikov in prebivalcev**. Do nove kulture mobilnosti v mestih ne moremo mimo



javnosti in brez jasne strategije naročiti študije o razširitvi AC obroča.

2 Predhodno je potrebno [razviti institucionalno organiziranost](#), ki vključuje vse ravni odločevalcev o trajnostni mobilnosti.

Za trajnostno mobilnost je ključnega pomena, da se vse pomembne odločitve o mobilnosti urbane regije in prostorski razmestitvi prebivalcev in dejavnosti (prostorsko načrtovanje) sprejemajo v enotnem organu.

3 [Trajnostno mobilnost je lažje doseči v kompaktnih mestih](#), ki so primernejša za skupinski prevoz, kolesarjenje in hojo. Izogibati se moramo razpršeni poselitvi.

4 Zagotoviti je potrebno enostavno prehajanje iz enega sistema na drugega (smodalnost), na zaključnih postajah posamezne linije so parkirišča (P&R in B&R). [Prehajanje iz enega sistema prevoza na drugega je olajšano z enotno kartico in preglednimi voznimi redi.](#)

5 [Individualni avtomobilski prevoz mora biti podrejen skupinskemu](#) in je omejen z ekonomskimi instrumenti, npr. visoke cene parkirnin v centru mesta. V nekaterih mestih pa so vožnje z avtomobili obremenjene z zgostitvenimi prispevki (*congestion charges*), kar dodatno stimulira uporabo skupinskega prevoza, kolesarjenje in hojo.

6 Za potovanja do pet km dolžine je [kolo najprimernejše in najhitreje prevozno sredstvo v mestih](#). Predpogoj je ustrezna infrastruktura.

7 [Prebivalci se morajo prepoznati v vrednotah nove kulture mobilnosti](#). Zato je poleg vseh navedenih ukrepov potrebno stalno informiranje in izobraževanje vseh udeležencev v prometu.

Zaključek

Obstaja cenejša alternativa

Načrtovane širitve obvoznice in gradnje novih cest za izboljšanje dostopa do Ljubljane bodo mesto in njegovo okolico še bolj obremenile z zdravju škodljivimi izpusti plinov in delcev, poslabšale prometne razmere v mestu ter zahtevale drage širitve mestnih vpadnic in gradnjo novih parkirnih površin v mestu. Po grobih, a konzervativnih ocenah bi bila vsota vseh potrebnih investicij za izboljšanje avtomobilskega prometa v okolici mesta in v mestu med 2 in 2,5 milijardami EUR, kar je med četrtino in tretjino zneska izgradnje avtocestnega križa v Sloveniji. Ob tem še niso bile narejene nobene primerjalne študije koliko bi bilo mogoče obremenitve tranzitnega tovornega prometa in dnevnih migracij v mesto z osebnimi avtomobili zmanjšati, v primeru, da bi se s primerljivimi finančnimi vložki izboljšala železniška infrastruktura in javni potniški promet v regiji v navezavi z izboljšanjem možnosti za kombinirano rabo osebnih avtomobilov in koles.

Zahtevamo alternativne študije

Kot davkoplachevalci, ki jih skrbi učinkovitost rabe javnih sredstev ter kot do okolja odgovorni državljani nasprotujemo vsem posegom širitve avtocestnega obroča okoli mesta, širitvi mestnih vpadnic in izgradnji novih cest za dostop do mesta, dokler ne bodo izdelane in javno obravavane študije, ki bodo z vidika mobilnosti in vplivov na okolje omogočile primerjavo učinkov investicij v projekte širjenja (avto)cestnega omrežja v regiji in mestu na eni ter investicij v posodobitev železniške infrastrukture, sistema javnega potniškega prometa z navezavo na kombinirano rabo prometnih sredstev (intermodalnost).

(Ne) vključevanje družbe v razpravo

Avtorji študije o širitvi cest ugotavljajo, da je «odločitev o prihodnji zasnovi ljubljanskega prometnega sistema strokovno prometno-urbanistično in ne ideološko vprašanje». Strinjamo se, da je izbor in vrednotenje konkretnih rešitev eminentno strokovno vprašanje, ki zahteva primerno usposobljene strokovnjake. Želimo pa opozoriti, da odločitev o širitvi avtocestnega obroča in mestnih vpadnic, ni samo strokovno vprašanje, ampak tudi družbeno, o katerem morajo imeti možnosti razpravljati vsi deležniki in prebivalci, ki bodo prispevali svoj delež kot davkoplachevalci.

Gospodarska rast, ki temelji na čistem okolju in kakovostnem življenju

Tudi ne gre samo za promet, ampak za kakovost življenja in javno zdravje. Danes zahteva po kakovosti življenja ni dodatek, ampak pogoj za gospodarsko rast. Pomembna komparativna prednost Ljubljane v širši regiji so možnosti razvoja tehnološko intenzivnih dejavnosti, ki lahko ponudijo proizvode z visoko dodano vrednostjo in kvalitetna delovna mesta. Pogoji za pritegnitev takih dejavnosti pa je kakovostno življenjsko okolje. Javni potniški promet na lastnem vozišču je torej za Ljubljano in regijo najugodnejša (*win-win*) rešitev, ki zagotavlja zdravo okolje in gospodarsko rast.

