

Odprto pismo

Poziv Koalicije za trajnostno prometno politiko glede načrtovane netrajnostne preureditve Dolenjske ceste

Spoštovani predsednik vlade dr. Miro Cerar,

S tem pismom ne nadaljujemo zgolj razprave o načinu reševanja prometnih problemov na Dolenjski cesti, ampak vas želimo opozoriti na to, kako Slovenija rešuje nastale probleme na področju mobilnosti ter urejanja prometne dostopnosti. Vprašanje je, ali znamo pri reševanju današnjih prometnih problemov upoštevati sprejeta načela o trajnostni mobilnosti in znotraj tega okvira iskati ustrezne rešitve, ali se bomo lotili reševanja problemov po starih vzorcih, ki so te težave povzročili in ki dolgoročno ne rešujejo prometnih zagat, temveč jih celo zaostrujejo tako z okoljskega, energetskega kot tudi socialnega vidika.

Koalicija za trajnostno prometno politiko (KTPP) je v ponedeljek, 2. 11. 2015, organizirala okroglo mizo na temo prometne preureditve Dolenjske ceste, kjer je g. Willenpart iz DRSI predstavil širitev Dolenjske ceste iz dvopasovnice v štiripasovnico. Ob tem se je skliceval na sklep vlade RS iz leta 2013, ki govori, da je potrebno na Dolenjski cesti povečati pretočnost za osebni promet. G. Willenpart se je okrogle mize udeležil kot predstavnik Ministrstva za infrastrukturo (in s tem kot predstavnik vlade) ter jasno, objektivno in transparentno predstavil projekt in tako javnost seznanil o nameravanih spremembah na Dolenjski cesti.

Na tem mestu želimo izpostaviti naslednje točke v postopku reševanja te problematike s strani države, s katerimi se ne strinjamo:

· Neupoštevanje prometne strategije Slovenije in načel Evropske unije o trajnostni mobilnosti

S sklepom vlade, da je za prenovo Dolenjske ceste ključen kriterij povečanje pretočnosti osebne prometa, država strokovnim službam daje napačen signal, kako naj se rešuje problem. Republika Slovenija ima sprejeto prometno strategijo, hkrati je tudi zavezana k načelom prometne politike EU, kar pomeni, da podpira ukrepe trajnostne prometne politike, ki govori o povečanju javnega prevoza, razogljičenju in humanizaciji prometa z namenom spremembe mobilnostnih navad v Sloveniji.

V predlogu Operativnega programa za izvajanje prometne strategije, ki naj bi ga do konca leta sprejela Vlada RS, je predvideno, da se najprej preveri, če lahko to težavo reši vzpostavitev primestnega taktnege železniškega prometa na relaciji Grosuplje – Ljubljana.

Kajti na tej relaciji se težava s prepustnostjo kaže samo v jutranji in popoldanski urni konici. To se preveri z ustrežno prometno študijo, ki mora vključevati t.i. 4-stopenjski prometni model. S predlogom Operativnega programa je DRSI seznanjen.

• **Dolenjska cesta poteka skozi naselje z 10.000 prebivalci**

Nova prometna rešitev Dolenjske ceste ne upošteva dejstva, da cesta poteka skozi goste naseljene kraje, saj ima občina Škofljica preko 10.000 prebivalcev. Lokalno prebivalstvo uporablja Dolenjsko cesto za dnevne opravke (kar pomeni tudi peš ali s kolesom), saj sta v neposredni bližini Dolenjske ceste dve osnovni šoli, štiri vrtci, lokalne trgovine in ustanove. Dolenjska cesta torej ni le tranzitna prometnica, ampak tudi osrednja urbana hrbtenica Lavrice in Škofljice. Nova rešitev mora torej zagotoviti varen in širok pločnik za pešce in kolesarsko stezo neposredno ob cesti. Servisirati mora vse potovalne načine in domačinom nuditi boljšo kakovost življenja, kot jo nudi obstoječe stanje.

• **Neusklajenost posameznih urejevalcev prometa**

DARS bo v kratkem zgradil polni avtocestni priključek Šmarje-Sap v vrednosti preko 6 milijonov evrov. DRSI, kot kaže, ni usklajena z DARS-om, saj ne pozna učinkov gradnje novega polnega priključka. Povsem mogoče in verjetno je, da bo priključek omogočil preusmeritev dela tovornega in zmanjšanje osebnega prometa na Dolenjski cesti, kar bi lahko že v veliki meri rešilo sedanje prometne probleme. Zato je edino smiselno nadaljnje ukrepe glede prenove Dolenjske ceste vezati na ugotovljeno stanje po dograditvi avtocestnega priključka Šmarje Sap, ko bo jasno, kakšen vpliv je ta imel na promet po Dolenjski cesti.

• **Parcialna namesto celovita rešitev**

Vemo, da je večina prometnih problemov v jutranji in popoldanski konici posledica potovanj dnevnih migrantov v in iz Ljubljane. Povečanje pretočnosti osebnega prometa na eni točki le prestavi problem nekaj sto metrov naprej. Upanje na dodatno pretočnost je torej lažno. Odgovor na obstoječe probleme je hitrejši in učinkovitejši javni prevoz, rumeni pasovi in postopno ter dolgoročno zmanjševanje potovanj z osebnimi avtomobili v Ljubljano, ki se jih preusmeri na javni potniški promet.

• **Večanje pretočnosti za vsako ceno namesto upravljanja prometnega povpraševanja**

Večkrat je bila podana ocena, da bo osebni promet v prihodnosti ponovno naraščal. V nasprotju s tem trdimo, da lahko z izbiro ukrepov vplivamo na mobilnost Slovencev v prihodnosti, zato ni vseeno, na kakšen način rešimo prometne zagate na Dolenjski cesti. Če želimo odpraviti vzroke, potem moramo uveljavljati ukrepe, ki zmanjšujejo odvisnost od avtomobilskega prometa.

Poudarjamo, da ima Slovenija škarje in platno v svojih rokah in da je tudi od vas odvisno, kakšen prometni sistem bomo uporabljali v prihodnosti. Prepričani smo, da mobilnost Slovencev ni zapečaten v našem dednem zapisu, ampak je le odziv na realne danosti v našem okolju in odsev ukrepov prometne politike v preteklosti. Če bomo prometne težave reševali z metodami povečevanja pretočnosti osebnega avtomobilskega prometa, potem bomo ustvarili še več osebnega prometa, saj ga s takimi ukrepi spodbujamo. To je preživeta prometna praksa druge polovice 20. stoletja, ki je današnje nevzdržno in netrajnostno

prometno stanje v resnici povzročila. Nasprotno se bo z rešitvami, ki favorizirajo javni promet, njegova uporaba povečevala, zmanjšal pa se bo avtomobilski pritisk na cesto. Mi vsi oblikujemo mobilnostna vedenja Slovencev, s tem pa vplivamo na našo prihodnost in prihodnost naših potomcev.

Kot Evropejci verjamemo v ideale Evropske unije. Izmenjava idej je tista, ki bo posamezne države EU popeljala v lepšo prihodnost. Zato smo sami pripravili strokovno utemeljeno idejno rešitev za Dolenjsko cesto, ki jo prilagamo pismu.

S tem pismom vas pozivamo, da:

- vlada RS sprejme **nov sklep** glede Dolenjske ceste, v katerem zapiše, da je potrebno sedanje nevdržno stanje na Dolenjski cesti urediti na sodoben, trajnosten način, ki izhaja iz veljavnih dokumentov slovenske prometne politike ter prometnih smernic Evropske unije. Pri tem je nujno potrebno upoštevati dejstvo, da cesta poteka skozi naselje. Posledično je neposredno ob cesti potrebno zagotoviti obojestranski 2,5 m širok pas za varno gibanje pešcev in kolesarjev in v preostalem prostoru iskati prometni režim, ki bo povečal atraktivnost javnega prevoza, kot tudi izboljšal pretočnost osebnega prometa.

- vlada RS **prekine z aktivnostmi glede širitve** Dolenjske ceste od Rudnika do Lavrice (za kar je bil izveden že razpis za izbor izvajalca) in **počaka na učinke izgradnje polnega priključka Šmarje-Sap na avtocesto** ter da s prometno študijo **najprej preveri, ali se lahko težavo reši z vzpostavitvijo primestnega taktnega železniškega prometa na relaciji Grosuplje – Ljubljana.**

Spoštovani gospod Cerar, naj ponovimo vaše navdušujoče besede ob dnevu samostojnosti: **»Če želimo tudi v prihodnje imeti in upravljati svojo državo, moramo sami sebi zagotoviti, da bomo dovolj politično, ekonomsko, socialno in kulturno samostojni. To pa pomeni, da moramo dobro upravljati s svojo državo.«**

S spoštovanjem,



Dr. Matej Ogrin,
v imenu Koalicije za trajnostno prometno politiko

Prof. Janez Koželj



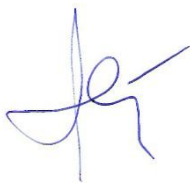
Tadej Brezina, Univ.Ass. Dipl.-Ing., Vienna Univ. of Technology, Institute for Transportation



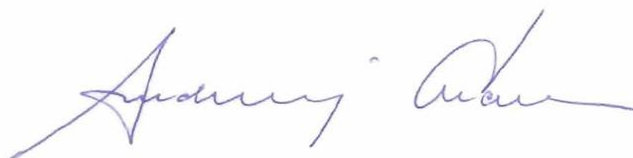
Tomaž Guzelj, u.d.i.g.



Dr. Aljaž Plevnik, Urbanistični inštitut RS



Andrej Cvar, mag. gradb.



V vednost:

- mag. Violeta Bulc
- dr. Peter Gašperšič
- dr. Milan Brglez
- mediji

Koalicija za trajnostno prometno politiko (KTPP) je neformalno združenje organizacij in posameznikov, ki si prizadeva za trajnostno prometno politiko v Sloveniji. Spremlja in se odziva na aktualne procese v slovenski in evropski prometni politiki in hkrati povečuje medsebojno informiranost o dogajanju na prometnem področju. Njeni člani so Center za trajnostni razvoj podeželja Kranj, CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp, Focus, društvo za sonaraven razvoj, Gibanje TRS, Ljubljanska kolesarska mreža, Mariborska kolesarska mreža, Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo, Slovenski E-forum, Umanotera, Slovenska fundacija za trajnostni razvoj ter zainteresirani posamezniki.

Izbrana rešitev prenove Dolenjske ceste Koalicije za trajnostno prometno politiko

Izbrana rešitev ustreza načelom trajnostne mobilnosti in ponuja izboljšanje za vse udeležence v prometu, zato smo jo poimenovali tudi "Dolenjska za vse". Rešitev, ki je sicer predstavljena tudi na internetni strani dolenjskazavse.tumblr.com, nudi naslednje izboljšave za posamezne udeležence:

1 Večja pretočnost za osebni promet dokazana s prometno simulacijo



Z odpravo semaforiziranih križišč in gradnjo malih in prostorsko racionalnih krožišč dobimo na Dolenjski cesti bolj tekoč in predvsem bolj varen promet. V dokaz smo pripravili prometno simulacijo, ki simulira motorni promet v jutranji konici. Simulacijo si oglejte na <https://youtu.be/bbvJF1cMlc8>

2 Boljša pretočnost za avtobusni promet zaradi reverzibilnega pasu

Rešitev predvideva dodaten tretji pas, ki poteka po sredini in je glede na prometne konice reverzibilen. Ta pas služi javnemu prometu in pa osebnim vozilom s 3 ali več potniki. S tem ukrepom spodbujamo in nagradimo uporabnike avtobusa in pa vozila s tremi potniki (car sharing). Ukrep spodbuja ljudi k uporabi javnega prevoza in večji zasedenosti vozil, kar je v skladu s prometno strategijo EU in RS. Za spodbujanje uporabe javnega prevoza (avtobusnega in železniškega) je v Škofljici zgrajeno parkirišče P&R.

3 Varen hodnik za pešce in kolesarje neposredno ob Dolenjski cest

Ker Dolenjska cesta poteka skozi gosto naseljene kraje, mora biti urejena kot urbana prometnica za vse prometne udeležence. Ob cesti se nahajajo glavne lokalne javne ustanove, kar zahteva zagotovitev prostora za varno prometno odvijanje pešcev in kolesarjev na skupni površini obojestranske širine 2,5 m. Za povečanje prometne varnosti šibkih prometnih udeležencev in za zmanjšanje negativnih vplivov prometa na prebivalce ob cesti je predviden obojestranski drevored, ki loči vozila od nemotornega prometa.

4 Dodatno predlagamo faznost nove zasnove Dolenjske ceste, ki bi potekala na naslednji način:

1 – Najprej DARS zgradi polni AC priključek Šmarje-Sap (dela se naj bi začela že v začetku leta 2016! – glej sliko spodaj), s katerim se preusmeri tranzitni tovorni promet, ki danes pelje skozi Škofljico. Sočasno se uredi skozi Lavrico in Škofljico začasna krožišča in ukine semaforizirana križišča.



2 - Po izgradnji polnega AC priključka Šmarje – Sap in 3 začasnih krožišč se preveri in analizira prometno stanje na Dolenjski cesti. Stroški za to fazo se ocenjujejo na cca 90.000 EUR.

3 – Predvidi se končna ureditev Dolenjske ceste, ki upošteva trajnostne vidike mobilnosti, zmanjšuje negativni vpliv na lokalno prebivalstvo in favorizira javni promet. Končna ureditev mora biti konsenz strokovno primerjalnih analiz in predlogov različnih rešitev, izdelana iz skupnih izhodišč.



Prometni strokovnjaki so ugotovili, da bi polni AC priključek Šmarje-Sap znižal promet skozi Lavrico in Škofljico za 20 %, ob dejstvu, da je promet padel za 20 % v zadnjih 3 letih.

Ali lahko Slovenija investira 4 mio EUR za izboljšanje pretočnosti 5 km dolgega odseka Dolenjske ceste, ob tem ko podajamo dokaze, da dosežemo enake učinke ob bistveno manjši investiciji in obenem zagotovimo sonaraven, trajnosten in varen razvoj dveh pomembnih primestnih naselij Lavrice in Škofljice?

Počakajmo na pozitivne učinke, ki jih pričakujemo na promet v bližnji prihodnosti in naredimo usklajeno strokovno analizo predlaganih rešitev v dobro vseh prometnih udeležencev.