



Naložba v vašo prihodnost
OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
Evropski socialni sklad

Odziv Koalicije za trajnostno prometno politiko (Plan B) in Delovne skupine za mobilnost (Mreža za prostor) na Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji

1. UVOD

Za uravnotežen in kakovosten trajnostni razvoj Slovenije je nujno v načrtovanje vključiti tudi skrb za zadovoljevanje potreb po mobilnosti v najširšem pomenu. To dosežemo z integracijo več področij npr. prostorskega, gospodarskega in prometnega načrtovanja. Prometno načrtovanje v Sloveniji že leta poteka neuskklajeno med prometnimi podsistemi, kar je tudi posledica pomanjkanja krovnih dokumentov slovenske prometne politike. V letu 2014 je Slovenija začela pripravljati Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki naj bi določila smernice razvoja prometa v Sloveniji. Vsebina tega dokumenta je odziv Koalicije za trajnostno prometno politiko in Delovne skupine za mobilnost na Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji z namenom prispevati k trajnostnemu razvoju prometnih podsistemov in s tem postaviti temelje za razvoj trajnostne mobilnosti v Sloveniji. Pomanjkanje krovnih dokumentov prometne politike je privedlo do neuravnoteženosti razvoja prometnih podsistemov, ki bremeni ne le kakovost bivanja v Sloveniji, pač pa tudi krni nadaljnje razvojne možnosti. 21. stoletje je stoletje trajnostnega razvoja in prehoda iz konvencionalnih oblik dejavnosti k njihovim trajnostnim oblikam, slovenski prometni sistem pa je zasnovan izrazito netrajnostno. Brez pretiravanja lahko zatrdimo, da sodi med manj trajnostne v Evropski uniji, kar potrjujejo tudi številni kazalci. S 370 km avtocest na 1000 prebivalcev je Slovenija v samem vrhu EU. Podobno kot pri deležu kopnih poti, ki jih opravimo z avtom ali deležu, ki ga slovenska družina porabi za mobilnost.⁸ Tudi prispevek cestnega prometa na enoto BDP je v Sloveniji zelo visok in le štiri države imajo še večjega: ZDA, Nova Zelandija Portugalska in Estonija,⁷ kar kaže na netrajnostno usmeritev prometnega sistema. Stanje duha slovenske prometne politike je danes vpeto v visoko-ogljčen koncept močne motorizacije in na videz brezpogojen vzorec neprestane gospodarske rasti, ki jo lahko zagotovi le neprestana rast prometnega povpraševanja, kar seveda terja enako rast prometne ponudbe. Vpeti v na videz nujen, v resnici pa poguben vzorec neprestane rasti (noben naravni sistem ne pozna neprestane rasti), smo zanemarili vidike prostorske in energetske učinkovitosti, socialne pravičnosti in okoljske sprejemljivosti mobilnosti, kot temeljne potrebe moderne družbe.

2. PRIPOMBE NA PROCES PRIPRAVE STRATEGIJE

2.1 Odprtost procesa

Tako pomemben dokument, kot je prometna strategija terja bolj celovit proces nastajanja od trenutno prisotnega. Vključiti mora širši krog deležnikov in stroke. Ne smemo pozabiti – promet je le sredstvo, ki zadovoljuje potrebo po mobilnosti. To je temeljna potreba vseh družbenih skupin in vsakega posameznika in terja vključevanje širšega spektra strokovnjakov. Proces mora biti vnaprej najavljen in odprt za najširši krog deležnikov. Vključevanje v pripravljen dokument, kot je primer sedaj, prinaša slabše možnosti za kakovostno delo in kakovosten končni izdelek.

2.2 Oblikovanje delovne skupine s širokim naborom vidikov mobilnosti

Za nastajanje dokumenta bi morala skrbeti široka skupina strokovnjakov različnih profilov (prostorske, tehnične in družbene vede), vključene pa bi morale biti tudi nevladne organizacije, ki se ukvarjajo z mobilnostjo.

Proces bi moral biti sistemsko voden s strani resornega ministrstva, časovnica in faze pa najavljene dovolj zgodaj.

2.3 Vpetost v obstoječe dokumente

Strategija bi morala izhajati iz že sprejetih dokumentov. Obstoječi predlog izhaja iz sprejete Resolucije o prometni politiki RS, kar je pohvalno. Pogrešamo pa horizontalno vpetost in usklajenost v dokumente z drugih resorjev. V vertikalni strukturi mora dokument slediti ciljem skupnih evropskih politik, kot npr. ciljem prehoda v nizkoogljično družbo, ciljem evropske pobude Evropa gospodarna z viri ali pa mednarodni pogodbi o varstvu Alp – Alpski konvenciji in drugimi.

3. SPLOŠNE PRIPOMNE NA STRATEGIJO

3.1 Dokument temelji na "neskončni" rasti tako rekoč vsega in ne odpira možnosti ničelne rasti

Celoten dokument Strategije Razvoja prometa v RS izhaja iz predpostavke, da je rast ključni element tudi v prihodnjem obdobju: gospodarska rast, rast energetske intenzivnih panog, rast prometa. To pomeni, da izhodišča temeljijo na modelu "*business as usual*". Ker se v znanstvenih krogih vse bolj odpirajo vprašanja o koristnosti nenehne rasti in sploh o možnostih nenehne rasti¹, menimo, da bi bilo potrebno nenehno rast postaviti pod vprašaj. Ocenjujemo, da je potrebno opraviti analizo oz. napoved stanja, ki ne postavi v središče rasti. Izkušnje zadnjih let, celo desetletij, kažejo, da se napovedi o visokih stopnjah gospodarske rasti niso uresničile, kar pomeni, da niso bile utemeljene². Iz teh izkušenj in trenutnih svaril iz ekonomskega, družbenega in okoljskega sveta lahko sklepamo, da nas v prihodnosti verjetno ne čaka tako visoka rast, kot je postavljena za izhodišče dolgoročnih bilanc – podvojitvev BDP v 20 letih, kar pomeni 3,5 % letno rast. To pomeni, da so napovedi naraščanja prometa zelo verjetno pretirane.

Ta vzorec je nujno potrebno pretrgati - a najprej v glavah. Lep primer z drugega področja je to, kar so Islandci naredili v ekonomiji (držnili so si podvomiti v nedotakljivost bank in finančno virtualnega sektorja, dosegli so tudi odpust dolgov državljanom – oboje je v »tradicionalni« ekonomski doktrini nekaj nepredstavljivega in negativnega). Nekaj tako drznega potrebujemo v prometu. Lep primer postopnega in nebolečega prehoda bi bil lahko uvajanje koncepta ničelne rasti mobilnosti v mestih ali delih mest. Npr. nič več novih cest na določenih, infrastrukturno dobro opremljenih območjih. Ali pa v občutljivih območjih, kot so zavarovana območja.

Ta koncept ponekod že živi, npr. v mnogih trajnostno usmerjenih evropskih mestih, kjer se število parkirnih mest v središčih mest praviloma zmanjšuje, urbanistična določila pa narekujejo tudi na ravni celotnih mest največje, in ne najmanjše, dovoljeno število parkirnih mest na stavbo ali območje. Na državni ravni je lep primer iz Švice, kjer je država na podlagi ljudsko izražene referendumске volje omejila število tovornjakov na domačih alpskih prelazih in to določilo zapisala celo v ustavo. Prometno politiko sedaj podreja temu cilju.

3.2 Dokument temelji na izključni povezavi gospodarske in prometne rasti

Res je, da je v preteklosti povezava med gospodarsko in prometno rastjo marsikje sovpadala, ta povezava izhaja iz klasičnega koncepta urejanja prometa in netrajnostnega pristopa urejanja družbe. Po drugi strani je že vrsto let jasno, da je ne le mogoča, pač pa tudi zaželena gospodarska rast, ki se razhaja z rastjo prometa. Taka je tudi ugotovitev strokovnjakov Evropske Komisije iz januarja 2015 (<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/growth.htm>) Menimo, da je za zaveze k trajnostnemu razvoju mobilnosti v Sloveniji nujno izhajati iz izhodišča, da se morata gospodarska in prometna rast ločiti v korist prve ter da bodo ukrepi in prakse izhajajoče iz Prometne strategije sledile k temu cilju.

3.3 Vsebina dokumenta ne ustreza nazivu 'strategija'

Od dokumenta, poimenovanega Strategija se pričakuje, da je strateški dokument. Strateški dokument pa vsebuje načrt za doseg zastavljenih ciljev, ki so po načelu SMART specifični, merljivi, izvedljivi, realistični in časovno opredeljeni. Dokument v obravnavi ni pripravljen po teh načelih, ravno tako ne predstavlja vizije nadaljnjega razvoja prometa RS, kar pa se od tako poimenovanega dokumenta pričakuje. Manjka celosten, strateški pristop k reševanju prometne problematike vključno z načrtom, ki bi opredelil prioritete in finančne mehanizme za doseg zastavljenih ciljev. Dokument sicer obsega precej vsebin, vendar nima jedra. Bistvo - vizija in ukrepi so zelo medlo zapisani in povsem brez merljivih ciljev in obvez.

3.4 Ne-upoštevanje uveljavljenih principov prometnega povpraševanja

Niti strategija niti prometni model, na katerega se strategija opira, ne upoštevata uveljavljenih principov prometnega povpraševanja, na katerega vpliva vrsta izvedenih ukrepov na prometno omrežje in drugih mobilnostnih ukrepov. Povečana zmogljivost cest vpliva na povečano prometno povpraševanje, in sicer v obliki podaljšanih potovanj (prevoz po daljši, a hitrejši cesti zaradi prihranka časa), novih potovanj (ki niso nujna in se za njih v primeru opustitve zmogljivosti ceste ne bi odločili oz. bi se odločili za bližji cilj, ki ne zahteva uporabe avtomobila), na daljši rok pa tudi na stil življenja prebivalcev nekega območja, kar se odraža v namenski in dejanski rabi prostora, prilagojeni za avtomobilski promet. Zanimarjen je torej behavioristični vidik pri izbiri prometnega sredstva. Tudi zaradi zavedanja, da z vsakim ukrepom vplivamo na obseg cestnega prometa in prostorsko razmestitev dejavnosti na nekem območju, bi morali biti cilji in prioritete ključni del dokumenta, upoštevanje teh načel pa nujno pri presoji za izvedbo posameznega infrastrukturnega projekta ali drugega mobilnostnega ukrepa.

3.5 Vsebinska nasprotja, nekoherentnost dokumenta

Vsebinska nasprotja in nekoherentnost dokumenta izhajajo predvsem iz temeljnega očitka strategiji, da ne opredeljuje jasne vizije razvoja prometa RS. V kolikor bi imela strategija močno jedro z jasnimi cilji in ukrepi za doseg vizije, do tako očitnih neskladij znotraj dokumenta najverjetneje ne bi prišlo. Zelo očitna nekoherentnost je sklicevanje na zelo pomemben cilj strategije, to je zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje, obenem pa predlaganje ukrepov, s katerimi tega cilja ne bomo dosegli. Ravno nasprotno, predlagani so ukrepi, ki bodo preprečili trajnostni razvoj prometa še daleč v prihodnost. Tako v enem odstavku piše o problematiki onesnaženosti zraka, v naslednjem pa o potrebi po širitvi cest, parkiriščih za tovornjake, povečanju letališča...

Nekaj neskladij s trajnostnim konceptom je tudi v SWOT analizi: Med slabosti so v skupni SWOT analizi za razvoj prometa umeščeni 'visoki okoljski stroški in velik delež zavarovanih področij (Natura 2000)', kar iz trajnostnega vidika ni slabost, med prednosti pa npr. 'prevozniška tradicija, zlasti cestna'. Transitni tovorni promet je obravnavan kot največje bogastvo države: v strategiji so zgolj ukrepi za njegovo optimizacijo, povečanje, namesto ukrepov, ki bi tovorni promet striktno preusmeril iz cest na železnice, ga omejili ali vsaj ustrezno ovrednotili z upoštevanjem zunanjih stroškov prometa. Ukrepov za zmanjšanje negativnih vplivov tovornega prometa na okolje ne najdemo niti med ukrepi za zmanjševanje onesnaženja zunanjega zraka ipd. S tako, dvolično strategijo, ne bomo dosegli cilja prehoda k trajnostnemu prometnemu razvoju.

Trajnostna mobilnost pa mora biti sestavni del vsakega področja in ne samostojno področje, poleg ostalih, ki so zasnovani konvencionalno, torej netrajnostno. – to kaže na nepoznavanje celovite vloge trajnostne mobilnosti.

3.6 Proces sprejemanja (bolj ali manj) za zaprtimi vrati

Pod ukrepom U.37 (Podpora nepridobitnim skupinam na področju prevoza) je zapisano: *»Nepridobitne skupine, ki spodbujajo uporabo alternativ osebnim avtomobilom, so se izkazale za zelo uspešne v številnih mestih po vsej Evropi. Med drugim obstajajo skupine, ki spodbujajo vsakodnevno uporabo*

koles, skupine, ki se zavzemajo za pravice potnikov, vzdrževanje površin za pešce ali celo za nadzor prometa. Te skupine (sosedska združenja ali skupine s skupnim interesom, nevladne organizacije itd.) lahko lokalnim upravam in organom za promet pomagajo pri njihovih nalogah in promociji uporabe javnega prevoza. Zato bo treba spodbujati in upoštevati sodelovanje takšnih združenj, lokalnih skupin in nevladnih organizacij pri odločitvah o načrtovanju prometa.«

Strategija vključuje zelo pomemben ukrep, ki pa potrebuje dopolnitev, predvsem pa zagotovilo, da ne bo ostal zgolj na deklarativni ravni. Vključevanje nevladnih organizacij v procese načrtovanja prometa (strategij, zakonodaje, ...) je namreč v Sloveniji na zelo nizki ravni oziroma ne obstaja, saj manjka zavedanje o vrednosti, ki ga takšno sodelovanje lahko doprinese. Te skupine in posamezniki pa so v Sloveniji zelo dejavni, kar dokazuje njihovo strokovno delo in redni odzivi na prometno in prostorsko politiko Slovenije ter tudi prisotnost v medijih. KTPP je na primer že leta 2006 pripravila alternativni predlog za trajnostno prometno politiko - Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije, ki so nastale kot odgovor na napore slovenske vlade v letu 2005, da sprejme prometno politiko Slovenije. Po štirih letih je te teze pregledala in zapisala glede na novo stanje prometa v Sloveniji.

Žal vedno prihaja do tega, da se te organizacije v procese vključuje prepozno, ko praktično ni več možnosti večjih sprememb. To se je izkazalo tudi pri pisanju Strategije razvoja prometa RS. Delovna skupina za mobilnost Mreže za prostor je v preteklosti celo ponudila pomoč in zaprosila za čimprejšnjo vključitev v snovanje dokumenta, a žal je MZI nadaljeval s pripravo Strategije za zaprtimi vrati. V ukrepu je zapisano, da lahko te skupine pomagajo (zgolj) lokalnim upravam in organom za promet pri njihovih nalogah in promociji uporabe javnega prevoza. Potencial pomoči teh skupin pa je veliko večji, zato bi morale biti z njimi vzpostavljeno tudi sodelovanje na nacionalni ravni.

Pretrgati je potrebno z ustaljeno logiko, da se take dokumente pripravlja v ozkih krogih in zgolj iz vljudnosti na koncu pokaže ostalim zainteresiranim. Predlagamo skupino, ki vključuje tudi predstavnika NVO (predstavnika KTPP).

4. VSEBINSKE PRIPOMBE NA STRATEGIJO - DOPOLNITVE

4.1 Strategija vključuje ukrepe TM

Ne glede na pomanjkljivosti imamo tokrat pred seboj dokument na državni ravni, katerega poudarek je usmeritev k bolj trajnostni prometni politiki. Prvič po desetletjih vlaganj v spodbujanje individualnega avtomobilskega prometa, je zaznati premik k prepoznavanju nujnosti spremembe organizacijskega in infrastrukturnega načrtovanja prometa, ki naj bo usmerjeno v razvoj železniškega prometa, javnega potniškega prometa ter k spodbujanju kolesarjenja in pešačenja. S tem so povezani tudi infrastrukturni načrti, predvsem pa komuniciranje z javnostjo.

4.2 Javni potniški promet (JPP) – ukrepi za revitalizacijo

V strategiji je obravnava JPP ustrezna (primeren poudarek v uvodu, podana je korektna analiza obstoječega stanja, JPP je vključen v prometni model), vendar so ukrepi pomanjkljivi in premalo ambiciozni. Za razvoj JPP je ključen konkurenčen potovalni čas (predvsem v razmerju do konkurenčnega osebne prometa), kateremu bi morali posvetiti več pozornosti. Vsaka nova cestna infrastruktura poslabša konkurenčnost JPP, saj se poslabšajo potovalni časi JPP. Obvoznice npr. zmanjšajo potovalne čase avtomobilom, JPP pa jih povečajo. Obvoznice naj bi se tudi zaradi tega gradile praviloma le tam, kjer je ogrožena kakovost bivanja ob tranzitni cesti.

Povečanje hitrosti JPP mora biti glavni cilj. Slaba frekvenca ravno tako pomeni podaljšan potovalni čas. Pri medregijskih povezavah je časovno konkurenčna le železnica, a ne na obstoječi infrastrukturi (pogojno le LJ – MB). Dolgoročna rešitev so investicije v železniško infrastrukturo, v vmesnem času pa pomenijo kratkoročno rešitev hitre direktne avtobusne linije po avtocesti. Nujen je takti vozni red.

4.2.1 Avtobusni prevoz

Avtobusni prevoz predstavlja do posodobitve železnic ključno obliko javnega prevoza, zato bi si znotraj Strategije zaslužil posebno mesto s predvidenimi ukrepi. Tako pa je nekaj ukrepov umeščenih pod kategorijo 'mestno omrežje', nekaj pa pod 'delovanje/organizacija mestnega prometa', kar tudi iz strokovnega vidika ni sprejemljivo, saj so sem umeščeni tudi določeni ukrepi, ki ne sodijo v kategorijo mestnega javnega potniškega prometa (npr. javni prevoz na zahtevo). Tako kot je bilo zapisano že v splošnem odstavku o JPP, so ukrepi iz področja avtobusnega prevoza pomanjkljivi in premalo ambiciozni. Manjkajo ukrepi, ki bi konkurenčnost avtobusnega prevoza dvignili nad konkurenčnost avtomobilskega prevoza – ključni ukrepi pa so ukrepi za dvig konkurenčnosti na področju potovalnih časov.

4.2.2 Železniški promet

Načrtovani ukrepi, ki se navezujejo na železnico, so dokaj številčni. A vendar je opaziti, da se ti ukrepi navezujejo predvsem na posodobitve železnic na TEN-T omrežju in za potrebe tovornega prometa. Ukrepom ne nasprotujemo, ravno nasprotno, jih polno podpiramo, saj so negativne posledice cestnega tovornega prometa tako velike, da je prehod tovornega prometa s cest na železnice ključnega pomena. Nič kaj pa niso spodbudni ukrepi na področju potniškega prometa. Le-ti so omenjeni, vendar so zelo neambiciozni. Načrti za izboljšave v potniškem prometu pa so zelo na splošno nakazani. Podani so celo predpogoji - študije upravičenosti - namesto da bi bile posodobitve in gradnja novih regionalnih povezav, predvsem pa navezave na glavna središča med prednostnimi nalogami, del strateškega načrta za zmanjšanje dnevnih migracij z avtomobili. Brez posodobitev regionalnih povezav za potrebe potniškega prometa, se sesuje celoten koncept posodobitve JPP, ki naj bi nase prevzel velik del tako perečega avtomobilskega prometa. Brez reorganizacije železniškega prometa in nadgradnje železniške infrastrukture za potniški promet v navezavi na regionalna/državna središča, ne bo možna integracija javnega potniškega prometa, ne bo prišlo do sprememb mobilnih navad dnevnih migrantov, ne bo pozitivnega poslovanja v JPP in predvsem, ne bomo dosegli dveh ključnih ciljev – zmanjšanje negativnih vplivov na okolje in izboljšanje mobilnosti. Ustvarjale se bodo navidezne potrebe po gradnji novih cest, ki bodo prizadevanja za prehod na bolj trajnostno mobilnost še bolj oslabila.

Ključen in poseben primer je Ljubljanska urbana regija. Današnje stanje železniške infrastrukture je slabo in polno ozkih grl na vseh petih krakih ljubljanskega železniškega vozlišča (LŽV) - na posameznih odsekih in postajah ni možen obojestranski promet vlakov, tovorni in potniški promet se medsebojno ovirata, peroni so prekratki, brez nadstreškov in z nevarnimi nivojskimi dostopi, mehanske SV naprave so zastarele, ravno tako ljubljanska glavna postaja, ki je nefunkcionalna. V ukrepu R4 je zapisano: *»LŽV je križišče mednarodnih prometnih koridorjev in najbolj pomembno nacionalno prometno vozlišče. Povečanje zmogljivosti je nujno tako za zagotovitev prepustnosti za blagovne tokove kot tudi izboljšanje uslug za javni potniški promet. Poleg same preureditve (reorganiziranja) obstoječega vozlišča in podaljšanja tirov, bo potrebno zagotoviti tudi nekaj obvoznic za tovorni promet, da ne bo več potekal mimo glavne železniške postaje.«*

Čeprav je LŽV opredeljeno kot najpomembnejše vozlišče v Sloveniji, med ukrepi manjka paket ukrepov za celostno rešitev LŽV. Glede na to, da imamo projekt, ki je tako finančno kot fizično izvedljiv in bi k rešitvi LŽV ogromno doprinesel, predlagamo, da se v strategijo zapišejo vsi predlagani ukrepi te študije. Študija, ki je nastala v okviru evropskega projekta Railhuc, predlaga posodobitev ljubljanskega železniškega vozlišča predvsem z naložbami v obstoječo infrastrukturo in organizacijskimi spremembami. Študija je identificirala ozka grla železniškega omrežja v ljubljanskem železniškem vozlišču in predlagala nabor ukrepov za izboljšanje stanja - predvideva izboljšave obstoječega železniškega omrežja in manjše dograditve. Največja investicija je predvidena na progi proti Kamniku, kjer bi na relaciji Ljubljana Šiška–Domžale zgradili drugi tir, med večjimi investicijami je tudi izgradnja tivolskega loka, ki bo omogočil, da bodo tovorni vlaki s primorskega konca lahko zavili neposredno proti Gorenjski, ne da bi se ustavljali na ljubljanski železniški postaji in menjavali smer. V študiji predlagane izboljšave bi omogočile uvedbo taktnega voznega reda, česar bi se najbolj razveselili potniki. Izračuni v študiji so pokazali, da bi se zaradi boljše ponudbe primestnega javnega prometa število potnikov na vlakih povečalo povprečno za 45 odstotkov.

4.2.3 JPP - predlagani dodatni ukrepi:

- časovno konkurenčen (in frekventen) JPP med regijskimi središči s taktnim voznim redom,
- določen standard dostopnosti do regijskih središč,
- P + R: več v regiji, manj na robu mest,
- Lahka železnica v LUR,
- obalni ladijski JPP,
- večji poudarek na integraciji JPP in kolesarjenja,
- Letališče J.P. povezati s kolesarsko stezo in z železnico ter dolgoročno tudi s Kamnikom - tako kamniška železnica ni več slepo črevo, temveč pretočen del, ki zmanjšuje razpršeno poselitev v trikotniku LJ-KR-Kamnik

4.3 Kolesarska infrastruktura

Če želimo v Sloveniji razviti kvalitetno kolesarsko infrastrukturo, ki bo prinesla spremembe potovalnih navad prebivalstva in bo prijazna tudi za razvoj zelenega turizma, je potrebno sprejeti Nacionalni program izgradnje Državnega kolesarskega omrežja. Ta dokument bo definiral krovne nacionalne smernice bodočega razvoja Državnega kolesarskega omrežja, naloge in odgovornosti posameznih deležnikov, ter bo osnova za nadaljnje delo. V Sloveniji se v tem trenutku z razvojem Državnega kolesarskega omrežja ukvarja glavni upravljavec javnih cest Direkcija RS za ceste, ki deluje v okviru Ministrstva za infrastrukturo. V zadnjem času DRSC prevzema koordinatorsko vlogo na številnih odsekih po Sloveniji, vendar se ta koordinacija vrši brez krovne dokumenta, ki bi jasno nakazal na kak način naj bi se omrežje kolesarskih povezav razvijalo. Leta 2000 je bil sprejet dokument **Zasnova Državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji**, ki je bil dobra osnova za pripravo nacionalnega programa, vendar se od takrat ni nič konkretnega zgodilo. Z drobljenjem občin na manjše občine in s pomanjkanjem sredstev, je postala koordinacija razvoja omrežja še bistveno težja. Kljub krizi je pomembno, da se na državni ravni čim prej sprejme nacionalni program, saj bo ta dokument služil tudi kot osnova za pridobivanje EU sredstev.

Pripombe k ukrepu **U.17 Kolesarsko omrežje**: Trenuten pristop h kolesarski infrastrukturi je neambiciozno napisan. Pri kolesarski infrastrukturi ni modro varčevati - niti pri prostoru, niti pri finančnih sredstvih, saj je razmerje med vložkom, obrabo in dobrobitjo mnogo večji od cestnega. Pristop s stališča varnosti&privlačnosti bi moral biti: če se le da, raje vzpostaviti kolesarsko infrastrukturo vzporedno a ločeno tako od cestišča kot tudi od hodnika za pešce. Ne pa ga zavoljo varčevanja mešati s cestnim. Promet naj bo na istem cestišču le, kadar zares ni možna ločitev in takrat z nizko dovoljeno hitrostjo in prednostjo za kolesarja. Daljinske kolesarske steze morajo biti varne in estetsko privlačne (privlačna cestna oprema, drevoredi, postajališča). Vsa novozgrajena infrastruktura mora upoštevati pojav družinskih in tovornih triciklov, ki so širša od običajnih. Temu mora slediti tudi širina infrastrukture (širše steze, širši "advisory lane" na skupnem cestišču itd.). Kot trajnostni ukrep naj bo ob vseh cestah, ki se jim bo z nadgradnjo povišala projektna hitrost, obvezno zraven zgrajena ločena daljinska kolesarska steza.

4.4 Upravljanje prometa v mestih (pešačenje, kolesarjenje, parkirna politika, peš cone, umirjanje prometa, P&R...)

Pomet v urbanem okolju - v mestih v Sloveniji in z njim povezane težave je rezultat in posledica zgodovinsko razvojnih dejstev, predvsem pa urbanizma zadnjih 60 let, ki je prostor urejal okrog osebnega avtomobila, namesto, da bi njegovo rabo prilagodil človeku in okolju prijaznejši ureditvi. Teh napak kratkoročno sploh ni mogoče popraviti, vendar je nujno da spremenimo trend, otipljive rezultate bomo morda lahko videli šele v naslednjem desetletju. Slovenska mesta so po številu prebivalcev majhna, vključno z Ljubljano, njihova zgodovinska jedra so za pešca prehodna v roku ene ure, marsikje lahko uro nadomestimo z minutami.

Ni naključje, da jih je bilo v zadnjih desetih letih brez večjih težav moč urediti v območja za pešce. Ves preostali prostor, ki ga sicer administrativno štejemo k mestu, bolje k mestni občini, je v resnici predmestno okolje, ki je marsikje šele v zadnjih desetih letih sploh lahko uvedlo ulični sistem. Pogoji za lokalni javni potniški promet tako rekoč marsikje šele nastajajo, celo v Ljubljani, kjer smo sicer v zadnjih dvajsetih letih doživeli strahovit upad uporabe javnega prometa, so se ne glede na ta upad pojavile potrebe po širitvi omrežja Ljubljanskega potniškega prometa (primer novega Biotehniškega fakultetnega središča).

Morda je Ljubljana kot glavno mesto tudi edino v Sloveniji, ki s prostorskim načrtom obstoječo mestno površino načrtno zgoščuje, koliko bo v tem uspešna pa je seveda odvisno od drugih faktorjev. Če drugega ne, vsaj več ne izgublja mestnega prebivalstva. Za vsa ostala mesta tega ne moremo reči, proces urbanizacije je v resnici proces suburbanizacije. Ne le, da so slovenska mesta šibka, tudi podeželsko okolje je podvrženo procesu suburbanizacije. Kako v takšni situaciji in ob negativnih demografskih trendih ter izrazito restriktivni priseljevalni politiki, obrniti škodljiv prometni trend prevladujoče uporabe osebno avtomobilskega prometa, je izziv in naloga, katere bi se morala država in aktualna politika lotiti z največjo resnostjo.

Mestne občine morajo po zgledu Ljubljane sprejeti prometno politiko, ki temelji na načelih trajnostne mobilnosti v mestih, v njej definirati merljive cilje in pričeti nemudoma izvajati ustrezne ukrepe, ki bodo preusmerili škodljiv osebno-avtomobilski trend v korist hoje, kolesarjenja in povečane rabe javnega prometa. Dokument mora tudi definirati sredstva s katerimi bo zadane cilje moč doseči, predvsem restriktivno parkirno politiko. Mestne občine morajo na novo sprejeti prostorske načrte, v katerih so jasno določene lokacije P&R parkirišč na mestnem robu in za povezanost z mestnim središčem zagotoviti udoben in z gosto frekvenco delujoč javni promet (bodisi cestni ali tirni). Upoštevajoč načela dobrega urbanizma morajo mestne občine v prostorskih planih NUJNO preprečiti graditev novih pritličnih nakupovalnih središč na mestnem robu in jih umestiti v mestno središče. Prav tako morajo mestne občine v prostorskih načrtih revidirati oz. na novo oblikovati nove restriktivne parkirne normative za vse uporabnike mestnega prostora.

Kolesarjenju morajo mestne občine tako v prostorskih načrtih kot v prometni politiki odmeriti pomembno mesto in sprejeti ukrepe, ki lahko že kratkoročno izboljšajo »modal split«, kar v prvi vrsti pomeni, podeseteriti proračunsko postavko namenjeno investicijam v kolesarsko infrastrukturo in vzdrževanju obstoječe. S kolesarsko infrastrukturo tu ne razumemo le kolesarskih stez in pasov, temveč tudi kolesarski mirujoči promet - varovane kolesarnice in s kolesarskimi stojali ustrezno opremljenost poslovnih, javnih in stanovanjskih objektov.

4.5 Ceste – novih ne potrebujemo, raje obnovimo obstoječe

Zasedenost cestnega fonda je v Sloveniji v primerjavi z drugimi evropskimi državami relativno nizka, 30 vozil na kilometer (v Nemčiji je npr. 75 vozil na km). Namesto novih cest ali nadgrajevanja v višje projektne hitrosti naj gre denar raje za obnovo obstoječih cest in istočasno dograditev kolesarskega omrežja vzdolž taistih cest.

Komentar k ukrepu št. Ro13 povezava Gorenjska - Štajerska (Elementi cestnega omrežja):

Vsaka nova (kaj šele hitrejša) cesta ustvarja nov prometni vzorec obnašanja in poselitve. Ta povezava bo dolgoročno naredila izbiro osebne avta še privlačnejšo za potnike s Štajerske, Gorenjske smeri in lokalno prebivalstvo. Za argument "za" se navaja manjše potovalne stroške in manjši potovalni čas za osebni avtomobil.

Navidezni finančni in časovni prihranki imajo usodne posledice:

- JPP (avtobus in železnica) bo manj konkurenčen v državnem in lokalnem merilu.
- V okolici ceste se bo poselitveni vzorec še dodatno razprševal.
- Razpršenost bo delala preglavice javnemu potniškemu sistemu, prebivalcem podaljševala in oteževala dostopnost do služb, lokalnih javnih servisov in uničevala kulturno krajino.
- Razpršitev poselitve bo delalo kolesarski potencial lokalnih poti še bolj nezanimiv.
- Namesto, da bi se (z odsotnostjo te hitre povezave) spodbujalo poselitev lokalni regionalnih centrov vzdolž kranjske in kamniške železnice, bodo taisti centri manj skoncentrirani in šibkejši;

Javnemu proračunu izstavljen račun za 30 minut udobne vožnje bo čez 20 let neprimerno večji kot so trenutni navidezni prihranki.

Komentar k ukrepu R015 Povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano:

Pohvalno je, da se išče alternativne rešitve pred kakršnokoli cestno gradnjo. Vlaganje v kakovostno gosto kolesarsko infrastrukturo in kakovosten JPP globoko v zaledju Škofje Loke in Medvod (in odsotnost kakršnih koli novih obvoznic ali širitev cest) omogoča lokalni promet brez osebnega avtomobila ter lahko pritegne več potnikov na potniške vlake. Navedeni argumenti (prometni zastoji in generirani stroški) so kvečjemu spodbuda za prestop z OA na JPP.

5. VSEBINSKE PRIPOMBE NA STRATEGIJO – MANJKAJOČE VSEBINE

5.1 Izključene vsebine

V Strategiji pogrešamo sledeče vsebine (Izbrane vsebine so obrazložene v podpoglavjih, ki sledijo):

- Povezava prometnih politik z ostalimi politikami (stanovanjska politika, povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja, politika zaposlovanja, sistem povračila stroškov prevoza na delo, zdravstvena politika...);
- Celosten pristop k reševanju prometne problematike: zmanjšanje negativnih vplivov prometa v mestih, zmanjšanje avtomobilske odvisnosti na podeželju, trajnostni ukrepi za turizem in turistične kraje;
- Zmanjšanje odvisnosti od fosilnih virov;
- Finančni mehanizmi za revitalizacijo javnega potniškega prometa;
- Opredelitev novih kategorij prometne infrastrukture (kolesarska cesta/avtocesta, shared space, ...);
- Definiranje pristojnosti (na strateški in izvajalski ravni) pri vseh vrstah trajnostne mobilnosti na različnih prostorskih ravneh;
- V zakonskih izhodiščih so avtorji pozabili Alpsko konvencijo, ki pokriva približno tretjino Slovenije in vsebuje prometni protokol;
- Večji poudarek upravljanju mobilnosti - je omenjena, a zavedati se moramo, da pametno upravljanje prihrani ogromno stroškov, energije in okoljskega odtisa;
- Nekritičen pristop do velikih cestnih projektov (še vedno) - primer druga cev karavanškega predora: v razpravah sploh nima alternative;
- Manjkajo mehki ukrepi: cestninska politika, cena bencina, trošarine, ukinitve povračila prevoza na delo (razen kot subvencijo za JPP);
- Elektromobilnost: električna kolesa bi morali bolj spodbujati kot osebna električna vozila (s subvencijo namreč spodbujamo zgolj električna osebna vozila, ki pa so kljub temu za večino nedosegljiva);
- O tretji razvojni osi se nikjer ne piše kot o železniški razvojni osi;
- Opredelitev sistema okoljskega monitoringa vzdolž večjih prometnic, tako kot je to primer pri okoljskem monitoringu okoli energetskih objektov;
- Vzpostavitev enotnega informacijskega središča, kjer bodo na enem mestu, ažurno (na letni ravni) in javno predstavljeni vsi kazalci razvoja prometa in mobilnosti;
- Alternativne rešitve novim cestnim povezavam.

5.1.1 Pomanjkanje strategije financiranja JPP

Revitalizacija javnega potniškega prometa ne bo mogoča brez sprememb ustreznih finančnih mehanizmov. Revitalizacija javnega potniškega prometa, zmanjšanje voženj z avtomobili (predvsem na področju dnevnih migracij) ne bo mogoče brez ustreznih finančnih mehanizmov, ki so ključni za doseg sprememb v prid bolj trajnostne mobilnosti. Ključni strateški dokument kot je Strategija, bi moral ukrepe s tega področja nujno vsebovati, a jih ne.

Predlog ukrepov:

Sprememba sofinanciranja linij avtobusnega prevoza

JPP tudi na najbolj rentabilnih linijah ni donosna dejavnost in ne sme biti prepuščen trgu. Izvajalci avtobusnih storitev na nerentabilnih linijah so, v primerjavi s tistimi, ki prodajo več vozovnic, v slabšem položaju. Izvajalcem mora država povrniti celotno razliko med stroškovno ceno in zaslužkom s prodajo vozovnic, kar pomeni pravičnejše sofinanciranje linij.

Ukinitev sedanjega sistema povračila stroškov prevoza na delo ali JPP se mora financirati tudi iz sredstev povračila stroškov prevoza na delo

Sedanji sistem povračila sredstev prevoza na delo spodbuja vožnje z avtomobili in ga je potrebno ukiniti. Država letno nameni okrog 140 milijonov EUR za povračilo teh stroškov zaposlenim v javni upravi in javnih zavodih. Večina tega denarja se ne vrne v JPP, ker se ljudje na delo vozijo z avtomobili. Sistem povračila stroškov prevoza na delo je potrebno spremeniti tako, da zaposlene spodbuja k uporabi JPP – da se ta sredstva posredno ali neposredno stekajo v sistem JPP.

Poiskati je potrebno vse vire financiranja JPP, jih združiti in upravljati JPP iz enega mesta

Mestni potniški promet financirajo občine. Primestni promet sofinancira država s podeljevanjem koncesij privatnim podjetjem. Slovenske železnice so v državni lasti in se financirajo na drugačen način kot avtobusni prevozniki. Občine iz svojih proračunov namenijo veliko sredstev tudi šolskim prevozom, ki pa jih zaradi birokratskih ovir ne morejo združevati z navadnimi linijskimi prevozi. Različna ministrstva preko študentskih shem vračajo sredstva za prevoz študentom in dijakom. Država in podjetja zaposlenim preko nadomestila za prevoz na delo namenijo veliko sredstev. Ob seštevkcu vseh razpršenih sredstev dobimo visoke vsote, katerih pa je v najmanjši meri deležen prav JPP.

Obdavčitev goriv in namenska sredstva

Cena transportnega goriva v Sloveniji je v primerjavi s sosednjimi državami nizka. Slovenija voznikom tovornjakov, ki točijo gorivo na njenem ozemlju, oprosti plačilo davka oz. jim ga vrne v obliki trošarin. Nizke cene goriva spodbujajo netrajnostne oblike mobilnosti, poleg tega pa se davki ne odvajajo v spodbujanje okoljsko sprejemljivih oblik mobilnosti.

5.1.2. Eksterni stroški in sistem cestninjenja

Eksterni stroški prometa se povečujejo. Za leto 2007 se je ocena eksternih stroškov prometa v RS gibala med 1,7 in 2,3 mrd evrov, leta 2010 pa že med 2,4 in 3,1 mrd evrov⁴ (odvisno od vrednotenja klimatskih sprememb), kar je med 6,7 in 8,7 % BDP. Veliko večino (čez 90 %) vseh eksternih stroškov v RS povzroča cestni promet. V splošnem imamo v Sloveniji relativno nižje deleže eksternih stroškov zaradi zastojev, bistveno višji pa so deleži zaradi emisij.

Le ob strogem upoštevanju in vključevanju vseh eksternih stroškov je mogoče dosegati okolju prijazno upravljanje z mobilnostjo. Zato je treba na podlagi že obstoječih modelov in študij izbrati kakovostno metodologijo merjenja eksternih stroškov ter z njeno pomočjo stroške transparentno in javnosti razumljivo preliti v ekonomske postavke (npr. skozi primerno cestninjenje ali zeleno javnofinančno reformo). Predlagamo tudi, da se občutno povečajo davki na vozila, kot na primer v nekaterih evropskih državah. Izkupiček tega davka pa naj bo namenjen razvoju javnega prometa in kolesarske infrastrukture. Ker marsikdo ne more/ne zmore voziti avtomobila, bi ta davek spodbujal socialno enakopravnost.

Trg pogosto povzroči, da v ceno proizvoda ali storitve niso vključeni vsi stroški. Trajnostna prometna politika ocenjuje stroške prometa čez meje sektorjev (družba, gospodarstvo, okolje). Skozi širšo perspektivo zajemanja družbenih in okoljskih stroškov in koristi trajnostna prometna politika internalizira stroške in tako dosega pomemben vzvod za samoregulacijo sektorja prometa. Spoštovanje tega načela zahteva reformo trga – odstraniti je treba spodbude za prekomerno rabo naravnih virov in uničevanje okolja.

V popolnosti se mora uveljaviti načelo povzročitelj plača oz. uporabnik plača – o tem se zgolj govori, vendar se ne ukrepa, kar ni več sprejemljivo. Orodje za implementacijo načela sta cestninska in trošarinska politika. Zelo pomembna pri tem je tudi odprava škodljivih subvencij!

5.1.3. Ranljiva alpska deželja bi morala omejiti tranzitni promet

Vstop v EU je v Sloveniji zaznamoval tudi skokovit porast tranzitnega cestnega blagovnega prometa. Cestni tovorni promet bistveno bolj obremenjuje cestne površine od drugega prometa, okolje pa bistveno bolj od železniškega tovornega prometa. Tako s tlakovanjem poti gospodarskega razvoja sosednjih in držav EU uničujemo zdravje svojih državljanov in svoje okolje, da o infrastrukturi niti ne govorimo.

S pravilno stimulacijo prevoznikov moramo do leta 2020 doseči preusmeritev tovornega tranzitnega prometa na železnico. S pomočjo instrumentov kot so povišanje cestnin, vključevanje eksternih stroškov, emisijski kuponi, posebne dajatve ali sporazumi z železnicami okoliških držav lahko dosežemo, da bo za tuje tovornjake Slovenijo ugodneje prečkati na vlaku. Odlaganje izvajanja 'direktive o evrovinjeti', češ da je predpogoj za to elektronsko cestninjenje, je nedopustno, saj ne drži.

Slovenija kot alpska država zaostaja tudi pri trendih trajnostnega prometa na ravni gorskih območij. Poleg tranzitnih problemov so težave tudi pri prometu alpskih turističnih območij. Ta območja morajo tudi v skladu z Alpsko konvencijo spodbujati mobilnostne strategije in koncepte umirjanja prometa ter dodajanje dodane vrednosti v turizmu skozi trajnostno mobilnost. Svetovno znani uspešni primeri v Alpah to potrjujejo (Zermatt, wefenweng, Chamois) ali pa združenje švicarskih turističnih krajev, ki spodbujajo koncepte mobilnosti brez avtomobila, pa združenje Alpskih biserov. Tudi v Sloveniji imamo nekaj pozitivnih primerov, npr. Logarska dolina in v zadnjih letih predvsem Bohinj. Tu je zelo pomembno poudariti, da gre pri tovrstnih praksah tudi za omogočanje novih, zelenih delovnih mest in povečanje endogenih virov lokalnega razvoja.

5.1.4 Vzpostaviti moramo okoljski monitoring vzdolž večjih prometnic in dosegljive podatke, ki kažejo trende

Po vzoru vzpostavitve mreže merilnih postaj okoli termoenergetskih objektov z namenom opazovati stanje onesnaženosti in ukrepati ob preseženih koncentracijah onesnaževal, je treba vzdolž obremenjenih prometnic, ter v mestnih središčih in na t.i. vročih točkah vzpostaviti stalno delujoč monitoring kakovosti zraka in stopnje hrupa ter sprejeti seznam ukrepov ob morebitnih prekoračitvah dovoljenih vrednosti.

5.1.5 Prometna strategija za podeželje – avtomobilski prevoz ne sme biti edina rešitev

Dolgoročni cilj mora biti, da je tudi na podeželju železnica glavna hrbtenica potniškega prometa, na katero se intermodalno pripenja čim več razpršenega prebivalstva. Tako se spodbuja resničen policentričen razvoj regionalnih centrov, onemogoča pa se razpršitev bivališč, služb, javnih servisov itd.

Za podeželje obstajajo rešitve kot so: kombinirani prevozi, vaški taksiji, združevanje javnega potniškega prometa z dostavo - npr. poštni prevozi; vožnja na klic. Zelo pomembno je tudi prostorsko načrtovanje, ki ustvarja pogoje razmestitev dejavnosti - tu pa trčimo na kapitalistično logiko centralizacije komercialnih (pa tudi nekomercialnih) storitev.

(Primer iz ene od trgovskih verig: govorijo, da s tem, ko zapirajo trgovine na podeželju, poslujejo bolj zeleno, saj porabijo manj goriva in energije ipd. Seveda je resnica drugačna, v če se na zadevo pogleda bolj celostno: tako se namesto enega tovornjaka v vas na dva dni, vsi vaščani vozijo v večje centre po nakupih...povečuje se število voženj, poraba goriva, onesnaževanje, manjša je varnost.... to so tudi pomembni vidiki podeželske mobilnosti.)

5.1.6 Ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti s strani države mora potekati vzporedno z ukrepi izboljšanja JPP in trajnostne mobilnosti

Avtomobil je v Sloveniji statusni simbol in sinonim za svobodo. S takšnim pojmovanjem bo težko vpeljati in uresničiti prometno politiko, ki naj bo trajnostna, zato je treba vložiti napor tudi v ozaveščanje in informiranje ljudi o trajnostni mobilnosti. Z ukrepi kot so izobraževalni program za mobilnost za osnovne in srednje šole, ozaveščevalni program za avto šole ter programi in medijske kampanje o trajnostni mobilnosti za širšo javnost je treba dvigovati ozaveščenost ljudi.

Na področju osveščanja je ključno tudi ozaveščanje o podnebnih spremembah, njihovih posledicah in človekovem vplivanju na to ter usmerjanje k spreminjanju življenjskega stila. To se mora dogajati že na najvišjem nivoju prostorskega razvoja, saj je premalo zavedanja o povezavi elementov prostorskega razvoja (upoštevanje prometa pri urejanju prostora, celovito upravljanje stanovanjskih sosesk, ...) z izbiro življenjskega stila. Potrebno pa je tudi ozaveščanje na vseh področjih ukrepanja.

5.1.7 Zmanjševanje mobilne neenakosti

Zanemarjanje drugih prevoznih načinov je močno zmanjšalo izbiro prevoza v 21. stoletju in mnogim, ki nimajo osebnega avtomobila celo zmanjšalo mobilnost. Avtoceste in njihova uporaba (trenutni vinjetni sistem) so financirani z denarjem vseh davkoplačevalcev, ne glede na to, ali so sposobni voziti avto oziroma ali si ga lahko privoščijo. Skupine, ki iz določenih razlogov ne vozijo avtomobila (šolarji, deloma študenti, upokojenci, invalidi, socialno šibki) nimajo enakih možnosti za vključevanje v družbo, saj JPP ne funkcionira.

V Sloveniji cestni promet narašča, z njim pa tudi poraba goriv, število nesreč, zastojev, degradacija okolja ter emisije toplogrednih in drugih zdravju škodljivih plinov⁵. Morda bi ocenili, da se zaradi tega vsaj povečuje mobilnost ljudi, vendar pa dejstva kažejo, da približno 50 % prebivalcev in prebivalk Slovenije (otrok, starejših, invalidov in socialno šibkejših) nima dostopa do osebnega avtomobila⁶. Velik del ljudi je tako porinjen ob rob zaradi tega, ker iz različnih razlogov ne morejo voziti avtomobila. Kakovost bivanja in mobilnost se velikemu delu prebivalstva slabša, kar vodi v povečanje ekonomskih in socialnih razlik. Slednji problemi se najbolj kažejo na podeželju, ki je v primerjavi z mestom tudi z vidika razpoložljivosti javnega potniškega prometa (JPP) zapostavljeno.

5.1.8 Alternativne rešitve novim cestnim povezavam

Manjkajo ukrepi, ki bi namesto novih gradenj cest predlagali alternativne rešitve, ki ne temeljijo na spodbujanju avtomobilskega prevoza.

Na primer posodobitev dolenske in belokranjske železnice: Namesto gradnje tretje razvojne osi po cesti, jo je smotrnejše po že obstoječi železnici. Bela Krajina - N. mesto – Trebnje - Sevnica- Zidani Most-Celje-Velenje je 3. os, ki že obstaja, le pospešiti bi bilo treba hitrost in frekvenco.

Dober primer pa je Kočevje:

Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture. Poleg cestne infrastrukture je v smeri Kočevja tudi obstoječa železniška infrastruktura. V okviru priprave ukrepa je potrebno upoštevati obe prometni sredstvi ter ugotoviti kakšni konkretni ukrepi lahko zadostijo ciljem hitrejše in boljše dostopnosti. Predvsem je potrebno preučiti ali bi lahko posodobitev železniške infrastrukture v celoti zadostila ciljem hitrejše in učinkovitejše dostopnosti ali pa je potrebno končne predloge ukrepov iskati tako na cestni kot na železniški infrastrukturi z upoštevanjem učinkovitejše izvede javnega prevoza.

Primer Goriške je slab primer načrtovanja prometnih investicij in lahko velja za marsikatero regionalno središče: Izpostavljena sta dva problema: slaba pretočnost južne vpadnice, Vojkove ceste ter slaba povezava Posočja z regionalnim centrom. Podane rešitve so: izgradnja nove vpadnice z novim predorom v mesto (ob železniški progi!) ter posodobitev cestne povezave v Posočju (tudi ta od Mosta na Soči do NG poteka bolj ali manj ob železniški progi!). Elektrifikacija proge z drugimi tehničnimi izboljšavami, uvedba taktnega voznega reda ter sprejetje spremljajočih ukrepov, kot so npr. trajnostni ukrepi parkirne politike, intermodalnost ... bi prinesli rešitve, medtem ko bo tak, ozkogledni, cestarski pristop, probleme povezane s prometom, še poglobil. Dvig pomena reorganizacije in prenove regionalnih prog za potrebe potniškega prometa je zato nujen.

6. SKLEP

Pripravljalca Prometne strategije pozivamo, da v največji možni meri vključi predloge in vsebine obstoječega dokumenta. Skrb za skladen, prostorsko uravnotežen trajnosten razvoj je neločljivo povezana s skrbjo za kakovostno mobilnost, ki mora biti zagotovljena vsem državljanom Republike Slovenije, hkrati pa ne sme ogroziti okolja preko njegovih nosilnih sposobnosti. Ta skrb mora biti prisotna na vseh področjih vodenja države, kot je prisotna skrb za kakovostno raven mobilnosti. Zato pripravljavce tudi pozivamo, da razširijo ožjo skupino, ki pripravlja ta in podobne dokumente, ter vanjo vključijo širok spekter kompetentnih strokovnjakov in deležnikov. Tako kot že leta 2006 ob nastanku prometne resolucije, pripravljavce pozivamo, da v pripravo teh, za prihodnost Slovenije ključnih dokumentov, vključijo tudi zainteresirane nevladne organizacije, zbrane v okviru Koalicije za trajnostno prometno politiko (KTPP).

Viri:

- 1 Glej na primer <http://www.scp-responder.eu/community/kb>, <http://www.degrowth.org/Stirring-papers.9.0.html>, <http://leipzig.degrowth.org/en/>
- 2 Primer je pogosto pojavljanje gospodarskih kriz. Kriza iz leta 2008 se še ni končala, napovedujejo pa že novo.
- 3 Takšni problemi se pogosto pojavljajo pri napovedovanju. Tako so v osemdesetih letih prejšnjega stoletja strokovnjaki nerealno napovedovali, da bo Jugoslavija potrebovala približno 20 jedrskih elektrarn, da zagotovi svoje potrebe po električni energiji. Glej na primer Tomšič, M. in Klemenc, A. (1996): Globalni trendi v sodobni energetiki – K novemu samorazumevanju energetike. V Časopis za kritiko znanosti (Energetika politika), let. XXIV, 1996, št. 180-181. str. 79-121.
- 4 Vir: Lep et al., 2004. (<http://www.drc.si/Portals/1/Referati/T4-Mesarec.pdf>)
- 5 Koalicija za trajnostno prometno politiko. 2010. Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije. http://www.focus.si/files/tezeKTPP_2010_1.pdf
- 6 ibid.
- 7 OECDLibrary: [Environment at a Glance 2013](#)
8. EU Transport in Figures. <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2014/pocketbook2014.pdf>