



# Zakaj potrebujemo trajnostno mobilnost?

Matej Ogrin, Mojca Ilc Klun

**TM v praksi**



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

- *Kaj je trajnostni razvoj?*
  - **Trajnostni razvoj** zadovoljuje potrebe sedanjega človeškega rodu, ne da bi ogrozil možnosti prihodnjih rodov, da zadovoljijo svoje potrebe. (Brundtland, 1987)
- Sonaraven ≠ trajnosten ≠ nizkoogljičen
- Trajnost izhaja iz okoljskega, ekonomskega in socialnega stebra!

**TM v praksi**

- *Zakaj težimo k trajnostnemu razvoju?*  
Ker edini zagotavlja preživetje človeštvu.

Pet planetov potrebujejo

→ **ZDA**

Tri planete potrebuje

→ **EU**

En planet je

→ ***vse kar imamo***

**TM v praksi**

Vir: flickr

- **Ideja ni nova. Meje rasti, 1972!**

- *Kaj je trajnostna mobilnost?*

**Trajnostna mobilnost** je mobilnost, ki, poleg osnovnega poslanstva premikanja tovora in ljudi, teži k zadovoljevanju vseh treh stebrov, pri čemer sta posebne pozornosti deležna okoljski in socialni steber.



**TM v praksi**

## *Zakaj trajnostna mobilnost?*

***Zato, ker nudi učinkovit odgovor, kako zmanjševati izpuste toplogrednih plinov. Celoten prometni sektor je skoraj v celoti odvisen od fosilnega ogljika.***

**TM v praksi**

***Zato, ker omogoča večjo energetska neodvisnost ter manjšo odvisnost od preskrbe z energetske viri, ki je vedno predmet geopolitičnih in ekonomskih trendj.***

**TM v praksi**

- **Zato, ker trajnostna mobilnost omogoča večjo socialno enakopravnost in vključenost v socialne kroge.**
- **Zmanjšuje mobilnostni razkorak!**
- *Če nimaš izpita za avto, težje dobiš službo.*
- *Imaš manj možnosti spoznati nove ljudi.*
- *Izven mest močno omejen doseg storitev.*
- *Poveča enakost med spoloma.*
- *Omogoča lažje življenje skupinam, ki ne morejo voziti avtomobila*
- *starejšim, mladim in skupinam z različnimi motnjami.*
- *Mobilnostni razkorak se s kakovostnim javnim prometom učinkovito zmanjša.*

**TM v praksi**

***Zato, ker trajnostna mobilnost manj  
onesnažuje okolje, predvsem ozračje.***

**TM v praksi**



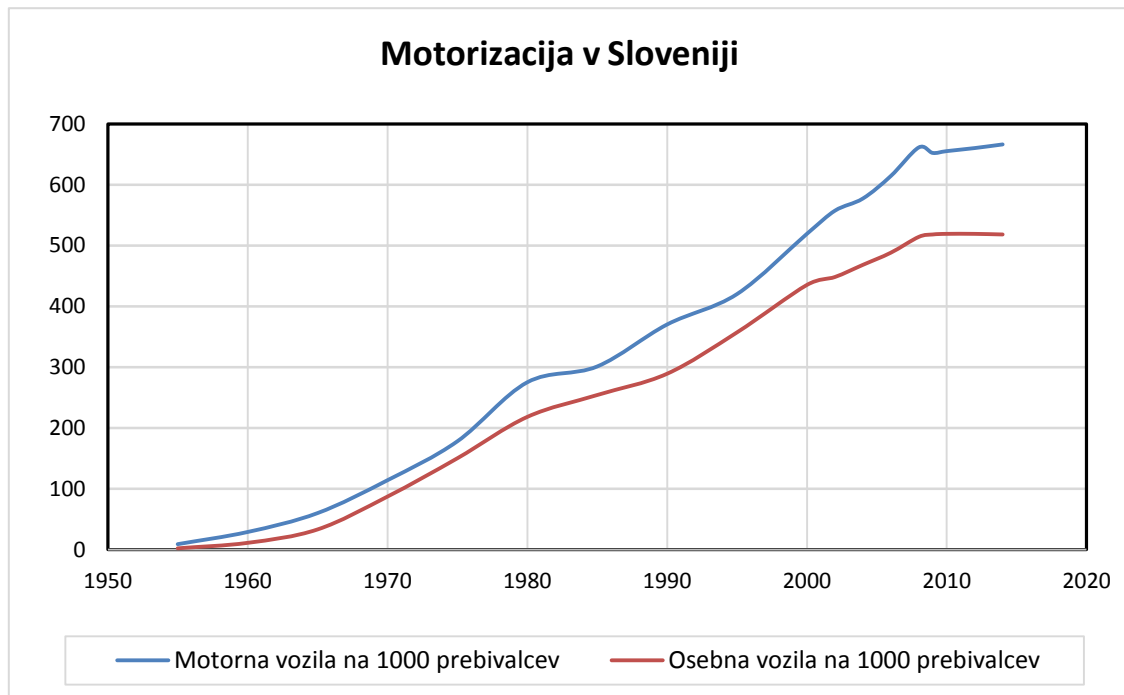
***Zato, ker omogoča večjo kakovost življenja, mesta ljudem namesto avtomobilom.***

**TM v praksi**

- **Sprememba rabe cestnih površin**
- Koncept povečanja cestne ponudbe ne vzdrži. Če ceste samo širiš, ne rešiš nič. Ključno vprašanje je, kako optimalno izkoristiti obstoječe ceste: npr.
- 50 vozil = 1 avtobus;
- Vprašati se moramo, ali poteka promet optimalno in kje so rezerve v prometni ponudbi na obstoječi infrastrukturi.

- ***Kako dosegamo (bolj) trajnostno mobilnost?***
- ***Povečamo energetska učinkovitost prevozov.***
- ***Povečamo izkoriščenost prevozov.***
- ***Razvijamo nove tehnologije.***
- ***Prilagodimo prostorsko načrtovanje.***
- ***Prilagoditev družbeno ekonomskih norm.***
- ***Spremenimo način življenja.***
- ***Spremenimo hierarhijo potreb.***
- ***Ozaveščamo, izobražujemo.***

**TM v praksi**



Vir: SURS

**TM v praksi**

7. v EU,  
Povprečje EU 491;

- Slovenija je skoraj dve desetletji večino svojih obsežnih vlaganj v infrastrukturo usmerjala v cestno omrežje, predvsem v gradnjo avtocestnega križa.
- Železnice, ki imajo veliko večjo trajnostno zmožnost, razvojno zaostajajo, saj so naložbeno zanemarjene. Obstoječe železniške proge, pretežno zgrajene v 19. stoletju, niti glede svojih parametrov niti glede zmogljivosti ne ustrezajo več sodobnim prevoznim potrebam ter so popolnoma nekonkurenčne sodobnemu cestnemu omrežju Slovenije in posodobljenim železnicam večine držav EU.
- Na srečo se po letu 2007 ta trend spreminja in leta 2011 so bile železnice prvič deležne večine investicijskih sredstev.
- Vir: Kazalci okolja v Sloveniji

Večina slovenskega železniškega omrežja je bila postavljena do 1920;

Trst – Dunaj (1857);  
Pragersko – Ormož (1860);  
Zidani Most – Zagreb 1862;  
Koroška proga (Maribor – Celovec) 1863;  
Gorenjska proga (Ljubljana – Trbiž) 1870;  
Pivka – Reka 1873;  
Divača – Pulj 1876;  
Bohinjska proga 1906;  
Ljubljana – Kamnik 1891;  
Celje – Velenje 1891;  
Ljubljana – Kočevje 1893;  
Ljubljana – Novo mesto 1894;  
Velenje – Dravograd 1899;

Po letu 1960:

Prešnica – Koper (1967, za potrebe Luke)  
Puconci – Hodoš (2002)

**TM v praksi**

## ***Delež kopnih poti med prometnimi podsistemi***

	2007	2013
avto	85.8	86,3
bus	11.3	11,4
vlak	2.9	2,3

Vir: Energy and transport in figures

*Slovenija ima enega največjih delež potovanj z avtom v EU  
(**2007 peti v EU, v 2013 pa tretji**);*

*Mobilnost v Sloveniji je med najdražjimi v EU - povprečno slovensko družino mobilnost stane **16 %** družbenega prihodka, leta **2007 smo bili na 5. mestu, leta 2013 pa na 2.!***

**TM v praksi**

- (TRAJNOSTNA) MOBILNOST V VSAKDANJEM ŽIVLJENJU
- Ali veste, da ...
  - porabimo v povprečju 42 minut na dan za prevoz otrok z avtomobilom na različne lokacije?
  - v povprečju avtomobila ne uporabljamo kar 23 ur dan?
  - lahko na eno avtomobilsko parkirno mesto parkiramo kar 10 koles?
  - otroci medtem ko hodijo v šolo peš ali s kolesom pridobijo s tem nujno potrebne veščine za varno ravnanje v prometu?
  - v povprečju otroci največ poti na dan opravijo peš?
  - že pol ure hoje na dan pozitivno vpliva na naše zdravje?
  - s kolesarjenjem izboljšujemo respiratorne funkcije, reguliramo nivo sladkorja v krvi, krepimo kardio-vaskularni sistem, zmanjšamo proizvodnjo hormonov stresa in sprožimo proizvodnjo endorfinov, ki vplivajo na dobro voljo in počutje?



- predstavlja gorivo samo 20 % vseh stroškov avtomobila na leto in da imamo z avtomobilom s troške tudi, če ga ne uporabljamo na drugi strani pa za javno prevozno sredstvo plačamo stroške le ob dejanski uporabi le-tega?
- javna prevozna sredstva proizvedejo manj emisij in porabijo manj energije in prostora kot avtomobili?
- lahko med vožnjo z javnim prevoznim sredstvom počnemo veliko zanimivih stvari: beremo, se družimo s prijatelji, spoznavamo nove prijatelje, gledamo film ...

- <https://www.youtube.com/watch?v=AzdMq-XKjLU&t=13s>
- **Hvala za pozornost**

**TM v praksi**