



Priprava na obdobje po izteku 1. kjotskega obdobja

Podnebje in promet

Ljubljana, 20. junij 2007, velika sejna soba Ministrstva za okolje in prostor

Zapisnik delavnice

Delavnica je potekala po naslednjem dnevnem redu:

- uvodni nagovori
- moderirana delavnica

Uvodni nagovori:

Lidija Živčič, Focus:

Pojasni namen celotne serije delavnice in predstavi potek delavnice ter uvodne govorce.

mag. Andrej Kranjc, MOP:

Predstavi mednarodne napore oz. poskuse dogovora o nadaljnjih ukrepih na področju podnebnih sprememb. Omeni IPCC poročilo, sklep Sveta EU o cilju – 20 %(-30 %), Operativni program zmanjševanja emisij TGP (- 8 % do leta 2012). Emisije v prometu naraščajo in težko jih je obvladati. Promet je drugi sektor po velikosti emisij, za energetiko. Predvideni so razni ukrepi, nekateri dolgoročni, ki jih stimulira EU. Bo pa potrebno veliko politične volje, da bi se ti ukrepi realizirali v praksi.

dr. Fedor Černe, MzP (predstavitev)

Matej Gasperič, MOP:

Slovenija peša v necestni infrastrukturi. Emisije v vseh večjih mestih presegajo dovoljene meje emisij (trdni delci, dušikovi oksidi itn.). Če bi se cena ogljika dvignila, bi bil naš potencial za zmanjšanje emisij v prometu večji. Tranzitni promet je za Slovenijo velik problem - s ceno goriva bi lahko vplivali na mogoče 5 % tranzita. Uporaba avtocest bo morala postati draga. Ukrepati je treba že pred 2012, če ne bo prepozno.

mag. Radovan Tavzes, MOP:

Ministrstvo za okolje in prostor na problem emisij iz prometa gleda približno tako, kot EU. Do leta 2020 se popolni razklop med fosilnimi gorivi in prometom ne bo zgodil. Dolgoročno pa računamo na to. Človeka tudi ne moremo prisiliti k temu, da ne bi bil mobilni. Poseben problem je zgoščevanje prometa v mestih – rešitev v tem primeru je javni promet. Ta mora biti tak, da ljudem daje boljšo opcijo. V tej finančni perspektivi za promet ne bo veliko sredstev. Računamo na naslednje obdobje, po letu 2013. Možna pa je revizija, na pobudo Evropske komisije. Kot rečeno, do 2020 promet ne bo imel velikega vpliva na zmanjšanje emisij. Kot prehodna ukrepa sta predvidena uvajanje biogoriv v transport in uvajanje novih tehnologij.

Pričakuje se nova direktiva o biogorivih v letu 2010. Do takrat velja cilj – priporočilo – 10 %. Ta biogoriva naj bi plasirali v obstoječi javni promet. Pri nas javni promet ni sofinanciran iz državnega proračuna – to je naš problem. Obstaja bojazen, da Slovenija cilja ne bomo dosegla.

Razprava med uvodnimi govorniki in udeleženci:

- Pojasnilo v zvezi z Rumenim taxijem: mesto Ljubljana naj bi v odloku navedlo oprostitev takse za parkirišče, če je taksi vozilo hibridno.
- Kaj se dogaja s projektom vodikove ekonomije? Leta 2015 bo izšla evropska smernica, po kateri bodo države članice morale urediti vodikovo infrastrukturo. Problematična je tudi energija – vodik je treba proizvesti, za kar pa rabiš energijo – vprašanje je katero. Problema sta torej infrastruktura in vir vodika. Vodik ni edini konkurent – je še metanol.
- Vozni park: ocenjeno je, da porasta števila vozil več ne bo.
- Rešitev bi lahko bila več ukrepov na različnih področjih – skupek teh pa bi lahko prinesel zmanjšanje emisij.
- Problem je tudi prometna signalizacija – v mestih bi morali imeti koridorje
- Dnevne migracije – problem urbanizma. Vsa mestna središča starejša od 60 let naj bi se obnovila (energetsko učinkovito, prometno učinkovito) – stališče urbane politike. Z zgoščevanjem mestnih središč se zmanjšajo tudi emisije.
- Kaj pa rezervni načrti? Kaj če ne bo tehnološkega preboja?

Delavnica:

V okviru moderirane delavnice so bili identificirani ukrepi za zmanjšanje emisij TGP v prometu. Identificirani ukrepi se nanašajo na zmanjševanje emisij, prilagajanje na podnebne spremembe ter iskanje novih rešitev. V nadaljevanju so zapisani vsi ukrepi, ki so bili izpostavljeni.

Identificirani ukrepi

- pri reklamah za avtomobile navesti tudi opozorilo o škodljivosti (prepoved reklamiranja vozil?)
- pogledimo, kaj so počeli Švicarji ali Danci leta 2000 (primerjava dobrih in slabih praks v drugih državah)
- uravnotežimo ponudbo vseh prevoznih načinov
- uporaba sodobnih, tehnološko primernih vozil – davčna olajšava
- za promet kratkoročni cilji zmanjšanja emisij iz leta v leto; sistem merjenja in preverjanja doseženega
- premislek o realni porabi časa pri vožnji z avtom ali javnim prevozom, kolesom ali peš (uporaba javnega prometa zahteva planiranje (je miselnost, da smo hitrejši realna?))
- ustaviti promocijo oz. popularnost nepotrebnih potovanj
- proračun za promocijo ozaveščevalnih kampanj
- prednost drugih prometnih načinov pred motoriziranim prometom
- alternativna goriva – uporaba, distribucija
- visok davek na motorna vozila – fond za javni promet (davčne olajšave za ekološko bolj sprejemljiva vozila (avtoprevozniki imajo po novem obdavčene investicije – nakup novih vozil))
- usmerjanje poselitve – čim bolj zgoščena
- spreminjanje vrednot skozi restrikcijo (kot anti-kadilska kampanja; izpostaviti zdravstvene argumente v prid omejevanja prometa)
- povračilo potnih stroškov v obliki vozovnic za javni promet
- sprememba 'mainstream' prometne politike (evropska raziskava je pokazala, da politika precenjuje/pretirava glede javnega mnenja o prometu – ljudje so v resnici pripravljeni na omejevanje)

- učinkovitost alternativnih oblik prevoza (spodbujanje drugih oblik prometa na mestni ravni, skozi politike in ukrepe, prilagojeno infrastrukturo)
- omejiti/zmanjšati tranzitni tovorni promet
- sprememba regulacije prometa in projektiranja prometnic
- uvedba sistemov 'carsharinga' in 'carpoolinga' (infrastruktura za carpooling, park & ride)
- kupujemo lokalno – v ceno blaga vgraditi strošek prevoza
- avtobusni promet v Ljubljani na zemeljski plin; eko nalepke
- postaviti železnico v ospredje
- povezanost stanovanjske in prometne politike
- urbanistična in prometna politika morata biti povezani
- decentralizacija javnih služb
- poudarjanje zdravstvenih posledic
- spreminjanje miselnosti – potrošništvo (priprava javnosti na 'nižji standard')
- dolgoročni načrt spreminjanja javnega mnenja – priprava javnosti na nižji standard
- ozaveščanje (kalkulatorji emisij kot ozaveščevalno orodje)
- ozaveščanje in izobraževanje v vrtce in šole; spodbujanje k zdravemu načinu življenja; vrnitev k naravi – višja kakovost življenja (ljudje imajo različna merila o standardu)
- pot v službo/šolo kot dnevna rekreacija (hoja in kolo se morata obravnavati kot obliki mobilnosti, ki nista obrobni temi, ampak najboljša pot za zmanjšanje prevoza)

akterji

