

Priprava na obdobje po izteku 1. kjotskega obdobja

Na svetovni pa tudi na evropski ravni že nekaj časa poteka vroča razprava o tem, kako obvarovati podnebje v obdobju po letu 2012, ko se izteče prvo obdobje kjotskega protokola. Ker znanstveniki opozarjajo, da se podnebje spreminja hitreje in nevarneje, kot je bilo pričakovano, obenem pa je gospodarstvenike in odločevalce strah korenitih sprememb, ki so potrebne za obvarovanje planeta, je razprava že dosegla številne mrtve točke. Kljub temu moramo najti rešitev in če začnemo danes, bomo jutri že čutili rezultate. Slovenija je, čeprav majhna, del problema in predvsem rešitve. Zato moramo oblikovati svojo strategijo soočanja s spremenjenimi podnebnimi razmerami.

Podnebje in promet

Nekaj odprtih izzivov na področju prometa

Promet je področje, kjer slovenske emisije toplogrednih plinov trenutno naraščajo najhitreje. Del krivde je mogoče prevaliti na tuje tovarnjake, ki prečkajo Slovenijo, delno pa je temu botrovala dosedanja prometna politika naše države. Nekaj odprtih izzivov, ki nas čakajo do leta 2012 in kasneje je:

- **eksterni stroški prometa:** Slovenija mora izbrati dober način za merjenje teh stroškov in jih transparentno in javnosti razumljivo prenesti v ekonomske postavke.
- **javni potniški promet:** Potrebujemo dostopen, uporaben in konkurenčen prevoz za vse skupine prebivalstva. Javni potniški promet mora prevzeti večji del dnevnih potovanj v urbanih okoljih ter tudi med urbanih središči in obrobjem. Storitve morajo biti hitre, pogoste, udobne in dostopne ter še posebej cenovno konkurenčne prevozu z osebnim avtomobilom.
- **tranzitni promet:** S pomočjo instrumentov, kot so povišanje cestnin, vključevanje eksternih stroškov, posebne dajatve ali sporazumi z železnicami okoliških držav, lahko dosežemo, da bo tujim tovarnjakom Slovenijo ugodneje prečkati na vlaku.
- **upravljanje mobilnosti:** Ukrepe prostorskega planiranja in informacijske tehnologije je treba izrabiti za zmanjšanje potrebe po mobilnosti. Spremeniti je treba sistem povračila potnih stroškov, ki naj spodbuja uporabo javnega potniškega prometa. Spodbuditi je potrebno upoštevanje pravih potnih stroškov v ceni proizvodov ter ozaveščati potrošnike o posledicah naših odločitev. Nujna sta povezovanje stanovanjske in prometne politike ter večja prožnost trga nepremičnin.

Cestninjenje je treba spremeniti, tako da spodbuja čim učinkovitejšo rabo infrastrukture in da uporabnik plača škodo, ki jo povzroča.

- **prometna varnost:** Dvigniti moramo prometno varnost z umirjanjem prometa v naseljih, z dobro infrastrukturo za pešce in kolesarje, z dvigom varnosti regionalnih in lokalnih cest in njihovo zaščito pred tranzitnim prometom ter okrepitevijo preventivnih in izobraževalnih dejavnosti.
- **iskanje alternativnih poti:** Slovenija naj gradi ceste le, ko je to preverjeno edina možnost za razvoj določene regije in so izčrpani drugi ukrepi. To načelo je treba aplicirati dosledno, saj nas k temu zavezuje Alpska konvencija.
- **učinkovitost vozil in vožnje:** Z ukrepi, kot so izobraževalni program za mobilnost za šole, ozaveščevalni program za avtošole ter programi in medijske kampanje o trajnostni mobilnosti za širšo javnost, je treba dvigovati ozaveščenost o učinkovitosti vozil in vožnje.
- **monitoring:** Vzdlž obremenjenih prometnic, v mestnih središčih in na t. i. vročih točkah je treba vzpostaviti stalno spremljanje kakovosti zraka in stopnje hrupa ter glede tega sprejeti seznam ukrepov ob prekoračitvah dovoljenih vrednosti.



preprečevanje - ukrepi s katerimi preprečujemo/zmanjšujemo emisije toplogrednih plinov; primeri: zamenjava navadnih žarnic z varčnimi, raba javnega potniškega prometa, proizvodnja elektrike iz sončne energije namesto iz premoga...

prilagajanje - ukrepi s katerimi se prilagajamo na že vidne posledice segrevanja ozračja oz. na posledice, ki so predvidene, in jih ne moremo več preprečiti; primer: gradnja protipoplavnih sistemov, zamenjava poljščin, obramba proti toči...

iskanje rešitev - raziskave o še neobstoječih ukrepih, tehnologijah, postopkih; iskanje rešitev na področjih, kjer jih še nimamo ali pa obstoječe niso dovolj; primeri: raziskave avtomobilov na alternativni pogon, spodbujanje ljudi od ozaveščenosti k dejanjem, nove tehnologije za pridobivanje elektrike...

Pogled na prispevek prometa k reševanju podnebnega problema

Področje javnega potniškega prometa

Združenje za promet in zveze pri Gospodarski zbornici Slovenije v okviru Sekcije za javni prevoz potnikov v linijskem in prostem cestnem prometu združuje več kot 90 odstotkov izvajalcev javnega potniškega prometa. V zadnjih nekaj letih smo vključeni v prizadevanja za izpeljavo korenite strukturne reforme javnega potniškega prometa v smislu »povečanje števila potnikov na javnem potniškem prometu.« Strukturna reforme javnega potniškega prometa mora potekati v skladu s prometno politiko RS, še posebej pa z Belo knjigo o prometni politiki EU, kjer je javni linijski prevoz potnikov, tako cestni, kot železniški predviden kot ključni dejavnik povečanja prometne varnosti, zmanjšanja obremenjevanja okolja, zmanjšanja eksternih stroškov od prometa in socialne varnosti vseh kategorij prebivalstva. Menimo, da je Slovenija kot podpisnica Kyotskega protokola, dolžna izpeljati strukturno reformo javnega potniškega prometa, saj je promet eden izmed treh največjih onesnaževalcev ozračja.

Področje spodbujanja nakupa vozil višjega ekološkega standarda

Cestni tovorni promet, kljub sprejemu številnih ukrepov za njegovo zmanjšanje nezadržno narašča. Očitno torej je, da ga gospodarstvo nujno potrebuje, trenutno pa ni ustrezne alternative. Proizvajalci gospodarskih vozil so ponudili trgu vozila v naprednem ekološkem standardu EURO – 5, ki bo stopil v veljavo za nova vozila šele s 01.10.2009. Razlika med standardoma, ki se trenutno ponujata na trgu (EURO 4 in EURO 5), je v izpušnih dušikovega ogljika (NO x), ki je z novim EURO 5 standardom znižan za pomembnih 43 %. Ta podatek pa je še kako pomemben pri onesnaževanju ozračja, ki ga cestni promet povzroča. Slovenski prevozniki v cestnem tovornem in potniškem prometu predlagamo Vladi Republike Slovenije sprejem ukrepa nepovratne finančne pomoči iz proračuna pri nakupu posameznega tovornega vozila in avtobusa najvišjega ekološkega razreda (EURO 5), ki ga proizvajalci trenutno nudijo na trgu. Tako je trenutno na trgu ekološki standard EURO – 5, ki pa bo po predvidevanjih uradno stopil v veljavo v obdobju po 30.09.2009.

Robert Sever, Združenje za promet in zveze pri GZS

Trajnostna prometna politika

Slovenija mora narediti nekaj pomembnih sprememb na področju prometne politike, saj trenutna usmeritev vodi v naraščanje prometa in emisij.

Ključnega pomena je, da cena prometa vključuje vse eksterne stroške.

Prav tako je potrebna temeljita prenova in izboljšanje javnega potniškega prometa, saj je bil le-ta desetletja zanemarjen, čeprav predstavlja učinkovito rešitev za mobilnost, ki je prijaznejša do podnebja.

Blagovni promet (predvsem tranzitni) mora biti stimuliran za prehod na železnico.

Prometne tokove moramo upravljati okolju in družbi prijazneje, predvsem skozi izrabo informacijskih tehnologij za zmanjšanje potrebe po mobilnosti, spremembo v sistemu povračila potnih stroškov, integracijo vsebin stanovanjske politike in spremembo cestninske politike. Ozaveščanje in informiranje ljudi sta ključna vzvoda za uveljavitev trajnostne prometne politike.

Spodbujati moramo tudi večjo učinkovitost vozil in vožnje, vzpostaviti okoljski monitoring vzdolž večjih prometnic, izboljševati varnost in kakovost prometne infrastrukture z upoštevanjem vseh udeležencev prometa in dosledno upoštevati mednarodne zaveze Slovenije.

Lidija Živčič, Focus društvo za sonaraven razvoj

Projekt *Priloga na obdobje po izteku 1. kjotskega obdobja* izvaja Focus društvo za sonaraven razvoj v sodelovanju z Ministrstvom za okolje in prostor. Namen projekta je pripraviti kakovostna izhodišča za podnebno strategijo Slovenije za obdobje po izteku prvega kjotskega obdobja (t. j. po letu 2012). Za doseganje namena želimo skozi projekt odpreti širšo razpravo o post 2012 obdobju v Sloveniji, identificirati potrebne in realistične ukrepe za nadaljnje zmanjševanje emisij toplogrednih plinov, preveriti sprejemljivost predlaganih ukrepov za ljudi in graditi politično podporo procesu. Več o projektu je na www.focus.si.

focus
društvo za sonaraven razvoj

Maurerjeva 7
1000 Ljubljana
tel: 041 291091
info@focus.si
www.focus.si



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Dunajska c. 48, P.P.653, 1001 Ljubljana, Slovenija
Telefon: (01) 47 87 400 • Telefaks: (01) 47 87 422