



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

Ali nova prometna strategija prinaša Sloveniji trajnostno mobilnost?

Odziv koalicije za trajnostno prometno politiko na predlog strategije razvoja prometa v Sloveniji

Pripravil: Matej Ogrin

Ljubljana, 22. januar 2015

- **O Koaliciji za trajnostno prometno politiko**

- Skupina nevladnih organizacij;
- Vključevanje zainteresirane javnosti;
- Posamezni strokovnjaki in deležniki, ki se ne želijo javno izpostaviti;

Nalogi:

odzivi na (ne)odločitve v prometni politiki,
ozaveščanje javnosti,

- Metodološke pripombe;
 - Vsebinske pripombe;
 - Predlogi;
-

- Želeli bi širšo javno razpravo z možnostjo vključitve v proces nastajanja, ne šele naknadno, ko je dokument pripravljen;
 - to vpliva na netransparentnost procesa priprave;
 - Za strategijo zelo obsežen dokument, v katerem je opisano in prikazano veliko vsebin;
 - Poraja se dvom o jasnosti ciljev avtorjev dokumenta;
 - Dokument je jasen v izhodiščih, kjer pa pogrešamo širino;
-

- 21. stoletje je stoletje inovacij na področju uveljavljanja trajnostnega razvoja, URE in OVE in tu mobilnost ni nobena izjema. Pogrešamo vsebinska izhodišča trajnostnega razvoja Slovenije kot razvojne determinante;
 - Izhaja iz predhodnih dokumentov, kot npr. najpomembnejšega Resolucije o prometni politik RS, kar je smiselno in pohvalno, težava je le v tem, da od sprejetja Resolucije tako rekoč nobena aktivnost ni šla v duhu tega dokumenta;
-

- V zakonskih izhodiščih so avtorji pozabili Alpsko konvencijo, ki pokriva približno tretjino Slovenije in vsebuje prometni protokol;
 - Ima jasen analitičen del, ki obsega analizo stanja, ki je za strategijo preobsežen oziroma v strategijo niti ne sodi, je pa pomemben pri pojasnjevanju izhodišč in ozadja;
 - V tem delu zelo zmotijo napovedi posameznih procesov, ki segajo daleč vse tja do leta 2060, to je lahko zelo zavajajoče;
 - V vsebinsko pestrem gradivo, kjer so skoraj vsa področja omenjena, pogrešamo jasno izražene prioritete;
 - Ni merljivih ciljev – ti so nujni;
-

- Cilji bi morali biti:
specifični,
merljivi,
izvedljivi,
realistični
in časovno opredeljeni.
 - Kaj, do kdaj, koliko, za koliko, ...
 - Ne otrese se večne težave: nerazlikovanje med cilji in ukrepi;
-

Splošne vsebinske pripombe

Dokument še vedno temelji na “neskončni” rasti praktično vseh prometnih podsistemov in ne odpira možnosti ničte rasti. S tem podleže spirali povpraševanja in rasti, s čimer je krog netrajnostnosti zaključen.

Ta vzorec je nujno potrebno pretrgati - a najprej v glavi.

Trajnostna mobilnost je način mobilnosti, ne vrsta mobilnosti.

Trajnostna mobilnost mora biti del vsakega področja in ne samostojno področje – to kaže na nepoznavanje celovite vloge trajnostne mobilnosti

Problem – ali gre za promet ali mobilnost;

- Povsem podhranjeni so horizontalni vidiki oziroma integralni vidiki mobilnosti – povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja;
- Večji poudarek upravljanju mobilnosti - je omenjena, a zavedati se moramo, da pametno upravljanje prihrani ogromno stroškov, energije in okoljskega odtisa;
- Nekritičen pristop do velikih projektov (še vedno), primer druga cev karavanškega predora: v razpravah sploh nima alternative;
- Ponekod se je že pojavila tudi ideja o rekonstrukcijah in študijah drugačne uporabe, kar je pohvalno, vendar je treba poskrbeti, da bo tako tudi v resnici;

primera: širitev Dunajske v MOL ali pa širitev ljubljanske obvoznice.

• **Vključevanje NVO:**


- Strategija vključuje zelo pomemben ukrep vključevanja NVO, ki potrebuje 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;
 - Predlagamo, da se v take procese vključi tudi KTPP in ustvari reden proces izmenjave mnenj in sovplivanja na vsebinski ravni;
-

- Urbana območja: številnim ukrepom s področja TM, ki so že ustaljena praksa načrtovanja (to je velik napredek v zadnjih 20 letih), je potrebno pripraviti temeljno izhodišče: mesta so območja interakcij, območja za ljudi in območja ogromnega prepleta interesov za prostor, zato je mesta vrniti ljudem.
 - V kar se da veliki in razumni meri moramo stremeti k temu, da se dnevne migracije ne končajo v središču mesta, pač pa se vanj pripeljemo s kolesom ali javnim prometom;
 - Zelo pomembno je, da dokument vsebuje pripravo CPS kot instrument, ki bo dal osnovo občinam za trajnostno mobilnost;
-

Nekaj vsebinskih predlogov

- Vpliv prometa na okolje je pogosto negativen – predlagamo večje povezovanje okoljskega monitoringa s prometnim načrtovanjem, podobno kot je to bilo in je še prisotno v energetiki;
 - Revitalizacija javnega potniškega prometa je omenjena zelo pogosto in to je zelo pomembno. Vendar ta ne bo mogoča brez sprememb ustreznih finančnih mehanizmov. Ključni strateški dokument kot je strategija, bi moral ukrepe s tega področja nujno vsebovati, a jih ne.
 - Predlagamo, da strategija vsebuje tudi cilje in ukrepe razvoja prometa/mobilnosti v občutljivih in zavarovanih območjih;
-

- Prometna strategija za podeželje – avtomobilski prevoz ne sme biti edina rešitev;
 - Zmanjševanje mobilnostne neenakosti oziroma mobilnostnega razkoraka med družbenimi skupinami mora biti eden temeljnih ciljev strategije,
-



Hvala za pozornost in
naj bo to hkrati poziv k sodelovanju in integriranju
najširšega spektra strokovnjakov in deležnikov pri
oblikovanju prometne politike!
