

Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije (spremenjene 2010)

Vsebina:

1. Zakaj smo v akciji?.....	2
2. Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije.....	6
3. Sklepi.....	12
4. Viri.....	12

Koalicija za trajnostno prometno politiko:

CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp
Focus društvo za sonaraven razvoj
Inštitut za trajnostni razvoj
Ljubljanska kolesarska mreža
Mariborska kolesarska mreža
Mountain Wilderness Slovenije
Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo
Slovenski E-forum
Umanotera, slovenska fundacija za trajnostni razvoj
dr. Aljaž Plevnik, dr. Matej Gabrovec

Ljubljana, 2010

Uvod

Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije (2006) so nastale kot odgovor na napore slovenske vlade v letu 2005, da sprejme prometno politiko Slovenije. Po štirih letih smo te teze pregledali in jih uredili glede na današnje stanje prometa v Sloveniji. Pričujoče teze za trajnostno prometno politiko Slovenije so v celoti spremenjene in prevedene v današnjo situacijo (2010).

1. Zakaj smo v akciji?

Mobilnost je ena od osnovnih značilnosti razvitih družb. Že marsikje v EU so dokazali, da mobilnost ne obsega samo gradnje avtocest, temveč da je vse bolj pomemben uravnotežen razvoj vseh prometnih podsistemov, njihovo inteligentno povezovanje in spreminjanje potovalnih navad. Da Slovenija ne bi ostala država, ki s prekomernim favoriziranjem cestnega prometa ogroža svoje okolje in zdravje svojih državljanov ter z oblikovanjem cestnih koridorjev čez svoje ozemlje pomaga tlakovati pot gospodarskega razvoja vseh okoliških in drugih držav EU, je treba čimprej z aktivno politiko zagotoviti razvoj možnosti za okolju in družbi prijazno mobilnost.

Vlada RS je julija 2005 sprejela novo Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije z atraktivnim naslovom *Intermodalnost: čas za sinergijo*. Državni zbor je 3.5.2006, sprejel Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije.

Glavni cilji, zapisani v sprejetem dokumentu, so :

1. internalizacija zunanjih stroškov, ki jih povzroča promet
2. doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor
3. povečanje prometne varnosti in varovanja
4. učinkovita poraba energije in čisto okolje
5. povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa
6. prenos blaga v tranzitu na železnico
7. usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema
8. vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov
9. ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti
10. zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja
11. zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu
12. optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov
13. vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva
14. deregulacija posameznih podsistemov prometa in prodaja državnih lastniških deležev, skladno z obstoječo zakonodajo, kjer ni ogrožen javni interes, zasebni ponudniki pa z načelom tržnega gospodarstva lahko zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati
15. natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.

Štiri leta po sprejetju Resolucije lahko vprašamo, ali so politične odločitve in ukrepi na področju prometne politike, ki jih je Slovenija v tem, sicer kratkem obdobju sprejela, usklajeni s tem najvišjim dokumentom, ki vpliva na prometno politiko Slovenije. To ni več razprava o primernosti Resolucije (kot smo je bili deležni ob njenem nastajanju), pač pa je razprava o doslednosti in zavzetosti nosilcev prometne politike v Sloveniji, da odločitve sprejemajo v skladu z usmeritvami, ki so določene v Resoluciji.

Ker menimo, da nezaželenih učinkov prometa predlagana resolucija o prometni politiki ne bo odpravila, smo zagovorniki trajnostne mobilnosti oblikovali stališče o tem, kakšna mora biti slovenska prometna politika, ki bo podpirala razvoj trajnostne mobilnosti. Skozi Koalicijo želimo tudi oblikovati prostor za javno razpravo o tako pomembnem dokumentu kot je prometna politika.

Najbolj kritične točke pomanjkanja primerne prometne politike so naslednje:

Avtomobil je favorizirana oblika mobilnosti. Cestni promet v Sloveniji narašča po letni stopnji 3-4 % in več kot 85 % (oziroma 80, če štejemo še železnice in letala) potniških kilometrov po cestah v Sloveniji je narejenih z avtomobilom. Leta 2004 smo imeli 447 avtomobilov na 1000 prebivalcev, leta 2010 pa znaša stopnja motorizacije 519. V Sloveniji je bilo vrsto let in celo desetletij edino vodilo razvoja mobilnosti gradnja cest in dragih avtocest. Za kilometer avtocest smo odšteli 12,5 milijona evrov. Zaradi prepričanja, da bi korenite spremembe strategije mobilnosti zanetile jezo volivcev pa tudi številnih podjetij, ki živijo od gradnje avtocest, je naša prometna politika ujeta v krogu, ki se je izkazal za začaranega: gradimo avtoceste, ki naj bi preprečile prometne zastoje in prometne nesreče, zanemarjamo pa javni prevoz in integriranje okoljskih in urbanističnih vsebin v načrtovanje prometa. Takšen odnos je prinesel številne nezaželene posledice prometa, ki postajajo vse bolj vidne:

nezaželeni stranski učinki prometa	
nesreče	→ ekonomska škoda → zdravstvene težave
zastoji	→ izguba časa → ovira za nekatere vrste transporta (npr. avtobus) → stres → ekonomska škoda → nemobilnost → povečani pritiski na okolje
hrup	→ zdravstveni problemi → stres → neudobno okolje za življenje

izpušni plini	→ onesnaženje zraka → spreminjanje podnebja → zdravstveni problemi
infrastruktura	→ uničenje okolja → škodljiv vpliv na biološko pestrost → odrezane lokalne skupnosti, ki jim avtoceste prinašajo le nezaželene stranske učinke → vizualna in socialna degradacija mestnih površin

Stroški teh nezaželenih učinkov so visoki. Čeprav stroški nezaželenih učinkov prometa ponavadi 'pozitivno' vplivajo na rast bruto družbenega proizvoda (BDP), ker jih običajno štejemo kot povečanje BDP, je to popolnoma skregano z vsako logiko. Stroški nesreč na državnih cestah so bili v letu 2002 ocenjeni na 441 mio EUR, stroški emisij na 629 mio EUR, stroški zastojev pa na 124 mio EUR. Celotni eksterni stroški prometa za leto 2002 so bili za Slovenijo ocenjeni med 6,6 in 9,4 % BDP oziroma med 1,7 in 2,3 mrd EUR, odvisno od različnih scenarijev emisij toplogrednih plinov. Največji del teh stroškov prevzamejo emisije (2,7 % BDP), nesreče in klimatske spremembe. Očitno je, da ti stroški nimajo pozitivnega značaja, temveč lahko negativno vplivajo na gospodarstvo, če njihove rasti ne omejimo.

Velikemu deležu prebivalcev Slovenije ni omogočena kakovostna mobilnost. Danes povezav z javnim potniškim prometom marsikje ni ali pa so časovno nekonkurenčne in neuskkljene. Rezultat je seveda upad števila potnikov in nerentabilnost javnega prevoza.

Približno 50 % prebivalcev (otrok, starejših, invalidov in socialno šibkejših) nima dostopa do osebnega avtomobila. Ker se prostorska zgradba Slovenije, predvsem pa njenih mest, vse bolj razvija na principu maksimalne dostopnosti z osebnim avtomobilom, hkrati pa je sistem javnega potniškega prometa vse bolj nekonkurenčen in neučinkovit, se kakovost bivanja in mobilnosti velikemu delu prebivalstva slabša. Slovenija že 15 let veliko večino (okrog 90 %) svojih rastočih vlaganj v infrastrukturo usmerja v cestno omrežje, predvsem v gradnjo avtocestnega križa. Železnice so investicijsko zanemarjene, kar še pogloblja njihovo nekonkurenčnost v primerjavi s cestnimi prevozi, celotni prometni sistem pa se s tem odmika od trajnostnih ciljev. Ocene o potrebnih naložbah v prometno infrastrukturo do leta 2012 kažejo, da načrtujemo kar 75 % denarja investirati v cestni sistem, le približno 25 % pa v druge prometne sisteme.

Naše ceste najbolj koristijo tujim tranzitnim tovornjakom. Vstop v EU je zaradi nepripravljenosti na posledice vstopa na področju transporta povzročil 70 % dvig cestnega prevoza. Spodnja grafikona prikazujeta skokovit porast tranzita čez našo državo, kar pomeni, da ceste, ki smo jih zgradili z denarjem davkoplačevalcev, najbolj koristijo tranzitnim tovornjakom iz drugih držav.

Ne samo, da ceste najbolj koristijo tranzitnim tovornjakom, tudi njihovo vzdrževanje neprimerljivo bolj bremeni Slovenijo kot pa tovornjake same. Eno tovorno vozilo v povprečju povzroči 33 000 krat večje poškodbe na vozišču kot osebni avtomobil, višina cestnine, ki jo tovorno vozilo za to odšteje, pa je le štiri krat večja od cestnine za avtomobile.

Našim otrokom in vnukom krademo pravico do zdravega okolja. Promet v Sloveniji je dnevno leta 2007 povzročal nastanek okoli 300 ton emisij CO, več kot 23 000 ton emisij CO₂, 85 ton NO_x, 0,7 tone SO₂ in 8 ton delcev PM10! Cena prevoza v Sloveniji ne vključuje stroškov onesnaževanja ozračja, zato svojim otrokom in vnukom dobesedno krademo njihovo pravico do čistega zraka, stabilnega podnebja in neokrnjenega naravnega prostora.

Z avtocestami še bolj centraliziramo državo. Gradnja avtocest je potekala v luči zahtev po enakomernejšem regionalnem razvoju, sedaj pa se je izkazalo, da prinašajo ravno obratno: hitre cestne povezave Ljubljane z drugimi regijami so zaradi pomanjkanja drugih ukrepov regionalnega razvoja zgolj okrepile vlogo Ljubljane. Boljša dostopnost prestolnice povzroča selitev še več delovnih mest v Ljubljano. Samo iz okolice Ljubljane se dnevno opravi skoraj 350 000 potovanj, od tega le slabih 9 % s sredstvi javnega potniškega prometa.

Nacionalni avtocestni program, ki ga v Sloveniji gotovo potrebujemo, po drugi strani močno spodbuja rabo osebnih vozil, zlasti, če se cestni promet razvija na račun vseh ostalih prometnih sistemov. V Sloveniji smo šli še korak dlje, celo znotraj cestnega sistema je gradnja in vzdrževanje lokalnih, regionalnih in magistralnih cest močno podhranjena zaradi intenzivne gradnje avtocest. Tako smo v letu 2006 od skupno 600 mio EUR, kolikor smo jih vložili v celotni prometni sistem, kar približno 530 mio EUR (86 %) porabili samo za avtoceste. Približno 60 mio EUR smo porabili za ostale ceste, ostanek pa za železnice, ki so energetske in okoljsko najbolj učinkovite.

Leta 2007 smo za gradnjo avtocest namenili 76 % vseh prometnih investicij, v letu 2008 pa 70 %. Trend je, po približno 15 letih, končno usmerjen v pravo smer, a so vlaganja še vedno močno neuravnotežena. Avtocestni križ je tako rekoč zgrajen, njegovo vzdrževanje ne bo poceni, železnice pa potrebujejo intenzivna vlaganja v naslednjih 20 letih.

delež vlaganj v prometno infrastrukturo	2006	2007	2008
avtoceste	86	76	70
ostale državne ceste	13,5	18	15
železnice	0,5	6	14

Vir: Kazalci okolja v Sloveniji, 2009

2. Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije

Za oblikovanje bolj kakovostne in trajnostne prometne politike Slovenije, predlaga Koalicija za trajnostno prometno politiko naslednje vsebinske rešitve:

1. Cena prometa mora vključevati vse eksterne stroške.

Ocena eksternih stroškov prometa v RS za leto 2002 se giblje med 6 in 9,4 % BDP (odvisno od vrednotenja klimatskih sprememb), kar je na ravni povprečja 15 starih članic EU (7 %). Veliko večino (čez 90 %) vseh eksternih stroškov v RS povzroča cestni promet.

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 vsi davki na vozila, kot na primer v nekaterih evropskih državah, kjer so cene avtomobilov večini nedostopne. Izkupiček tega davka pa naj bo namenjen razvoju javnega prometa in kolesarskih povezav. Ker marsikdo ne more / ne zmore voziti avtomobila, bi ta davek vzpodbujal socialno vzdržnost.

Cilj: Do leta 2012 vzpostaviti sistem zajemanja eksternih stroškov in do leta 2014 začeti v pravo ceno prometa vključevati vsaj 90 % eksternih stroškov.

2. Kontinuirano moramo izboljševati varnost in kakovost prometne infrastrukture z upoštevanjem vseh udeležencev prometa.

Stanje, na podlagi katerega je bil v Resolucijo umeščen cilj *Povečanje prometne varnosti in varovanja* je bilo zaskrbljujoče, kljub prizadevanjem za povečanje varnosti v preteklosti.



Vir: SURS, 2009

Na področju prometne varnosti smo v letu 2008 doživeli spremembo zakonodaje, ki je močno povečala kazni za prekrške, ki še posebej ogrožajo prometno varnost, npr. prekoračitev hitrosti v naseljih in v območjih omejene hitrosti. Ne glede na opozorila strokovnjakov, da poostreitev zakonodaje le kratkoročno vpliva na povečanje prometne varnosti, lahko ugotovimo, da ta ukrep teži k uresničevanju cilja 3.13. iz Resolucije.

Kaže, da je padec števila žrtev iz zgornjega grafa posledica novega, strožjega zakona o prometnih predpisih in višjih kaznih. Deloma je to tudi posledica vse večje osveščenosti ter boljše vozniške kulture. Ne smemo pa pozabiti niti na dvig prometne varnosti zaradi večje dolžine zgrajenih avtocest ter posodabljanja voznega parka, ki vlaga precej v varnost ljudi v vozilu. Vendar pa Slovenija še vedno sodi med prometno manj varne države EU. Po številu žrtev na milijon prebivalcev (145) je Slovenija leta 2007 zasedla 23. mesto med 27 članicami EU. Vendar pa zadnji podatki v Sloveniji za leto 2008 in 2009 kažejo pomembno zmanjšanje števila smrtnih žrtev v cestnem prometu, s tem pa tudi zmanjšanje števila smrtnih žrtev na milijon prebivalstva na manj kot 90, kar nas v evropskem merilu že skoraj uvršča med prometno povprečno varne države.

Pogrešamo pa infrastrukturne ukrepe, ki zagotavljajo varnost pešcem in kolesarjem. Verjetno samo poostreitev zakonodaje ne bo dovolj. Marsikje sta pešec in kolesar še vedno »ne bodi ju treba«, pa čeprav pogosto tudi v naseljih. Povsod ob cestah v naseljih bi morali najkasneje ob naslednjih rekonstrukcijah cest zgraditi pločnik, po potrebi tudi kolesarske steze. Glede na največjo dovoljeno hitrost v naseljih, ki je 50 km/h, marsikje pa celo 40 km/h, se lahko prostor za pločnik pridobi tudi na račun zožitve ceste. Varnost pešca na pločniku, ki je nivojsko dvignjen nad cestiščem, je bistveno večja, kot na robu cestišča, kjer brez težav lahko vozijo tudi vozila. Prav tako bi v naseljih z osnovnimi šolami morali označiti varne poti v šolo, prehodi za pešce v okolici šol pa bi morali biti izvedeni kot grbine ali pa biti vse leto nadzorovani (prostovoljci). Zelo pomembno je tudi vzdrževanje kolesarske infrastrukture, saj pozimi kolesarske steze prepogosto postanejo polne neočiščene snega, včasih vzdrževalne službe s pločnikov sneg celo zmečejo na kolesarske steze.

Cilj: Do 2012 v naseljih omejiti hitrost na 30 km/h in ob cestah zgraditi dvignjene pločnike in po potrebi tudi kolesarske steze.

3. Novogradnja cest mora upoštevati načela prometnega protokola alpske konvencije.

Vsaka nova cesta generira nov promet (dolgoročno torej ne reši izpušnih plinov, prometnih zastojev ipd.), torej je z okoljskega vidika vprašljiva, problematična je tudi velika poraba prostora. Prometni protokol alpske konvencije poudarja, da so novogradnje cest zaželeno le v primeru, ko je to dokumentirano edina možnost za razvoj določene regije po izčrpanju drugih ukrepov (npr. revitalizacija železnice). To načelo je treba v trajnostni prometni politiki aplicirati dosledno.

Alpska konvencija, ki je v Sloveniji del pravnega reda, tudi določa prehod na trajnosten prometni sistem in je proti gradnji novih cestnih koridorjev, kar pod vprašaj postavlja predvideno gradnjo Tretje razvojne osi v svojem severnem delu, če bo šlo za nov koridor.

Cilj: Takojšnja uveljavitev neselektivne uporabe načela o novogradnji cest iz prometnega protokola alpske konvencije. Slovenija je podpisnica alpske konvencije, zato je ta cilj že v bistvu obveza Slovenije.

4. Temeljito moramo prenoviti javni potniški promet (JPP).

Le slabih 17 % potniških kilometrov v Sloveniji je narejenih z JPP. Povezave z javnim potniškim prometom marsikje ne obstajajo ali pa so časovno nekonkurenčne in neuskladene. JPP mora postati dostopen, uporaben in konkurenčen način prevoza vsem skupinam prebivalstva. Prezeti mora večji del dnevnih osebnih migracij v urbanih okoljih, kot tudi med urbanih središči in periferijo. Storitve JPP morajo biti kakovostne (ustrezna hitrost, frekvenca, udobnost in dostopnost do postajališč, intermodalnost), morajo pa biti tudi cenovno konkurenčne prevozu z osebnimi avtomobili na vseh relacijah.

Podpora trajnostni mobilnosti torej zahteva učinkovit, kakovosten in cenovno dostopen JPP. Vlaganja v revitalizacijo JPP so pomemben element razvoja JPP, prav tako pa tudi druge spodbude (npr. dostopnost postajališč, pogostost linij, poenotenje voznih redov, enotne vozovnice, intermodalni centri ali dvig kakovosti storitev JPP) in ozaveščanje. Eden od pomembnih korakov je tudi sprememba pri obračunu potnih stroškov delavcev v privatnem in javnem sektorju.

Do številnih kulturnih ustanov državnega pomena trenutno ni mogoče dostopiti s sredstvi JPP. Podobno velja za zavarovana območja naravne dediščine in številne druge točke oz. načine preživljanja prostega časa. Zato mora biti vprašanje dostopnosti z JPP del upravljalne strategije takih ustanov, območij in točk. Kot takšno bi morale biti tudi poglavje politike JPP in deležno ustrezne državne podpore.

Cilj 1: Do leta 2016 doseči 30:70 'modal split' za potniški promet (vsaj 30 % potniških kilometrov doseženih z JPP) in do leta 2020 zagotoviti prevlado JPP nad osebnim prometom.

Cilj 2: Do leta 2020 morajo biti vsa regijska (pokrajinska) središča z Ljubljano povezana s kakovostnim JPP (prednostno z železnico), ki vozi v rednih enournih intervalih, potovalni čas pa mora biti vsaj približno enak kot z osebnim avtomobilom. Vsa naselja s 500 ali več prebivalci morajo biti povezana z regionalnimi središči z JPP, ki vozi v najmanj enournem intervalu, in katerega potovalni čas je primerljiv z avtomobilskim.

Cilj 3: Do leta 2012 zagotoviti učinkovito povezanost voznih redov različnih sredstev JPP.

Cilj 4: Do leta 2015 osnovnošolcem in srednješolcem zagotoviti vsaj 80 % pokrivanje stroškov mesečnih vozovnic za JPP ali celo popolnoma brezplačen prevoz z JPP.

Cilj 5: Do leta 2011 predpisati dostopnost z JPP kot pogoj delovanja javnih kulturnih ustanov in zavarovanih območij.

5. Blagovni promet – predvsem tranzitni blagovni promet – mora biti stimuliran za prehod na železnico.

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.

Da se to ne bo nadaljevalo v prihodnost, je treba s primerno stimulacijo preusmerjati prehod blagovnega prometa iz cest na železnico. V povezavi z drugimi alpskimi državami moramo od Bruslja zahtevati pravico, da zavarujemo svoje zdravje, okolje in infrastrukturo. EU nam sicer nudi kompenzacijo za tranzitni promet, vendar le-ta ni dovolj. S pomočjo instrumentov kot so povišanje cestnin, vključevanje eksternih stroškov, posebne dajatve ali sporazumi z železnicami okoliških držav lahko dosežemo, da bo za tuje tovornjake Slovenijo ugodneje prečkati na vlaku.

Cilj 1: Sistematično delati na tem, da v Bruslju pridobimo pravico za zaščito okolja, zdravja in infrastrukture pred tujim tovrnim prometom (predvsem za alpske države).

Cilj 2: S pravilno stimulacijo prevoznikov do leta 2020 doseči preusmeritev vsega tovornega tranzitnega prometa na železnico.

Cilj 3: V prehodnem obdobju je treba tranzitnemu tovornemu prometu zaračunavati takso/cestnino, ki bi skoraj v celoti pokrila eksterne stroške.

6. Prometne tokove moramo upravljati okolju in družbi prijazneje.

Ustvarjanje dodatnih potreb po mobilnosti (npr. nakupovalni vikend izlet v London ali večerni skok iz Ljubljane v Portorož na kavo) je z vidika trajnosti nezaželeno, prav tako neomejena

rast prometnih tokov. Še tako pomembni napredki v dvigu učinkovitosti vozil in vožnje ne morejo priti do izraza, če se absolutno število prevoženih potniških in blagovnih kilometrov nekontrolirano dviguje.

S številnimi učinkovitimi ukrepi je prometne tokove mogoče upravljati tako, da so sprejemljivejši za okolje, ne da bi pri tem omejevali potrebe gospodarstva in družbe po mobilnosti. Tukaj predstavljamo nekatere najpomembnejše:

a) izraba informacijskih tehnologij za zmanjšanje potrebe po mobilnosti:

S pomočjo razvitih informacijskih tehnologij (internet, širokopasovni dostop, mobilna telefonija) lahko zmanjšamo nekatere potrebe po mobilnosti. Delamo lahko doma, določene sestanke lahko organiziramo preko telekonferenc, nakupe lahko opravimo iz naslonjača.

Pomemben del trajnostne prometne politike je spodbujanje zmanjšanja potreb po mobilnosti, zato je treba uvajati politike in ukrepe, ki to omogočajo.

Cilj: Do leta 2012 povečati obseg dela na domu za 20 %.

b) sprememba v sistemu povračila stroškov za prihod na delo

Povračilo stroškov prevoza na delo je v Sloveniji trenutno urejeno tako, da spodbuja rabo osebne avtomobila. S spremembo načina pokrivanja potnih stroškov je mogoče spodbude preusmeriti na JPP, poleg tega pa prihraniti veliko davkoplačevalskega denarja in stroškov podjetij. V zasebnem sektorju je treba uvesti povračilo potnih stroškov samo v primeru uporabe sredstev JPP in sicer na osnovi predložitve mesečne vozovnice ali pa je potrebno denar namenjen prevozu na delo usmerjati v izboljšanje javnega prevoza in njegovo pocenitev. Tako se znižajo stroški prevoza, poleg tega pa so ljudje stimulirani k rabi JPP, kar je lahko vitalnega pomena za oživitvev JPP: z nakupom vozovnic se poveča priliv ponudnikom storitev JPP, s privarčevanim davkoplačevalskim denarjem pa se spodbuja razvoj JPP (predvsem železnice).

Cilj: Do leta 2015 urediti in uzakoniti povračilo stroškov prevoza na delo za vse delavce na način, ki bo spodbujal rabo javnega prevoza.

c) zmanjšanje okoliskega vpliva dobrin v trgovinah

Blago na policah naših trgovin pogosto prepotuje na tisoče kilometrov preden do tja prispe, kar pa ni primerno izraženo v njegovi ceni. Kot del trajnostne prometne politike si moramo prizadevati za vključitev pravih potnih stroškov v ceno blaga ter za ozaveščanje potrošnikov o prometnih posledicah njihovih odločitev.

Cilj: Do leta 2020 uveljaviti zahtevo v EU, da se polni potni stroški (tudi eksterni) vključijo v ceno blaga.

d) zmanjšanje prometa v mestnih središčih

Številna slovenska mestna središča se soočajo z naraščajočimi tokovi prometa in mirujočega prometa. Ta problem je mogoče rešiti tako z izboljšanjem JPP (glej zgoraj) kot tudi z ukrepi kot so omejevanje parkirnih površin, višanje parkirnin, uvedba takse na vstop v mesto ali prepoved vstopa v mesto za vozila (tovorna in osebna), ki so zasedena manj kot 50 %.

K zmanjšanju motornega prometa v mestih močno prispevajo vzpostavitev kakovostne (goste, varne in ustrezno signalizirane) mreže kolesarskih stez in peš poti. Znan je podatek, da je v razvitem svetu več kot 50 % vseh voženj z avtom krajših od 5 km, torej povsem dostopnih tudi s kolesom. V mestih so te razdalje opravljene tudi hitreje. V mestnih jedrih je treba vzpostaviti mrežo pešpoti, kjer motorni promet ne bo mogoč.

Cilj: Do leta 2012 stabilizirati prometne tokove v mestnih središčih in jih do leta 2015 zmanjšati za 30 %. Do leta 2013 zmanjšati obseg mirujočega prometa za 20 %, do leta 2015 pa za 50 %.

e) integracija vsebin stanovanjske politike

Stanovanjska politika Slovenije je v zadnjih desetletjih vplivala na naraščanje prometa. Takšen trend je treba v prihodnosti obrniti. Potrebujemo stanovanjsko politiko, ki ne spodbuja vsakodnevnega migriranja med delovnim mestom in bivališčem, pač pa spodbuja čim bolj raznovrstne dejavnosti na majhnem prostoru (bivanjske površine in storitvene dejavnosti čim bolj prepletene) in večjo prožnost nepremičninskega trga. Prometna in stanovanjska politika morata delovati povezano in konsistentno, saj bomo le tako lahko zagotovili, da bodo stanovanja na voljo tam, kjer so potrebna.

Cilj: Potrebno je začeti delati na povezavi med gradnjo stanovanj (stanovanjsko politiko) in prometno politiko skozi vključevanje prioritet prometne politike v stanovanjsko politiko in obratno.

f) integracija prometnega načrtovanja v prostorsko načrtovanje

Trenutne prostorske politike sploh ni, gre za plenjenje in pozidavanje zemljišč s strani občin, kar generira razpršeno poselitev in od tod izvirajočo potrebo po graditvi vedno novih cest ter uporabo osebnega avtomobila. V deželi kjer naselje šteje v povprečju 340 prebivalcev je težko načrtovati javni potniški promet.

Prometni načrti oziroma načrti mobilnosti za večja podjetja in ustanove so v razvitih državah že leta sestavni del prostorske politike. Tudi v Sloveniji moramo čim prej uvesti obvezne mobilnostne načrte za večja podjetja, ustanove ter središča, ki jih ljudje obiskujemo pogosto (nakupovalna središča, univerze, študentska naselja, tovarne, prostori javnih prireditev...) Ti načrti težijo k prehodu natrajnostne oblike mobilnosti kot na primer zmanjšanju porabe prostora in zmanjšanju izpustov iz prometa.

Cilj: Do leta 2014 sprejeti predpis, da je načrt mobilnosti za večja podjetja, ustanove in naselja obvezen.

g) sprememba cestninske politike

Obstoječa cestninska politika je neustrezna, ker je nepravilna, neučinkovita in netrajnostna. Cestninito moramo po načelu *uporabnik plača* in sicer na vseh cestah z metodo daljinskega merjenja ter glede na škodo, ki jo povzroča (npr. višje cestnine za 'požrešnejša' vozila). Cena tovornega cestnega prometa se mora približati dejanskim stroškom, ki jih ta promet povzroča. S tem bi bil narejen velik korak k dvigu konkurenčnosti prevoza tovora po tirih. Tako bi se tudi obračunala dejanska poraba cest, ne pa le pavšal, ki stimulira tiste, ki se največ vozijo. Sistem sledenja in obračunavanja je mogoče uporabiti tudi za destimulacijo za povzročanje gneče v urbanih okoljih, tako da se cena uporabe ceste regulira glede na koledarsko obdobje in čas v dnevnu.

V letu 2008 pa se je vlada Republike Slovenije odločila za nov način pobiranja cestnine za osebna vozila na avtocestah. Cestninjenje z vinjetami sicer res lahko zmanjša zastoje na avtocestah, vendar pa močno poceni vožnjo vsem tistim, ki se po avtocestah vozijo veliko in pri trajnostni prometni politiki pomeni korak nazaj, saj ne upošteva načela *uporabnik plača*. Ker ceni energetsko najbolj potraten kopni prometni sistem, ni v skladu s ciljem 3.1.4 iz Resolucije.

Cilj: Do 2015 sprejeti sistem zaračunavanja cestnine na lokalnih cestah in vseh cestah višjega reda. Obenem se ukine pavšalno plačevanje cestnine ob registraciji vozila.

7. Prometna politika RS naj aktivno poseže v problematiko mestnega prometa.

Mestni promet je predvsem skoncentriran izkaz stanja prometnega sistema v državi. V skladu z dokumentom Evropske komisije (COM/2005/718) »Poročilo o tematski strategiji o okolju v urbanih območjih« naj Vlada RS s pomočjo Evropske komisije spodbudi in podpre večja slovenska mesta (vsaj 11 mestnih občin) pri pripravi in sprejemu trajnostne mestne prometne strategije. Uvajanje take strategije bi lahko preseglo pomanjkljivosti strateškega načrtovanja prometa v RS.

V prestolnici pa je vse od konca 80-ih let prejšnjega stoletja stanje povsem drugačno, saj javni promet že dve desetletji nazaduje in je po opravljenem potniškem delu le še blede senca tistega, kar je bil pred dvajsetimi leti. Tako danes številni, ki jim Ljubljana pomeni kraj dela ali šolanja, niti ne morejo drugače v mesto, kot z osebnim avtomobilom.

Cilj: Do leta 2012 morajo imeti vse mestne občine v Sloveniji izdelano trajnostno prometno strategijo.

8. Večja učinkovitost vozil lahko pripomore k zmanjšanju emisij nevarnih plinov.

Čeprav je Slovenija sprejela že nekaj ukrepov za izboljšanje učinkovitosti vozil, je delo treba nadaljevati. Z učinkovitim vozilom, pravilnim vzdrževanjem vozila in učinkovito vožnjo lahko izpuste škodljivih plinov zmanjšamo tudi do 30 %. Obvezno mora postati izobraževanje o učinkoviti vožnji v avtošolah.

Cilj: Priprava ozaveščevalnih gradiv za voznike in vključevanje izobraževanja o učinkoviti vožnji v programe avtošol do leta 2007.

9. Ozaveščanje in informiranje ljudi sta ključna vzvoda za uveljavitev trajnostne prometne politike.

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. Zanimanje drugih prevoznih načinov je močno zmanjšalo izbiro prevoza v 21. stoletju in mnogim, ki nimajo osebnega avtomobila celo zmanjšalo mobilnost. Avtoceste so financirane z denarjem vseh davkoplačevalcev, ne glede nato, 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. 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. V te dejavnosti se lahko učinkovito vključijo nevladne organizacije.

Ozaveščanje je uspešno, če je vztrajno in poleg tega podprto s številnimi pozitivnimi zgledi. Lepih zgledov, ki bi jih javnost dobila pri nosilcih prometne politike v Sloveniji, je še vedno premalo. Tu mislimo predvsem na energetska varčna vozila, ki bi jih vlada lahko kupila za svoje prevoze ali pa urejene kolesarnice pred javnimi ustanovami. Lahko bi izvajala trajnostno mobilnost prihodov na delo v državne ustanove povsod tam, kjer je to mogoče.

Na žalost takih primerov v Sloveniji skoraj ni, ta cilj pa zahteva dosledno izvajanje najprej pri tistih, ki so tako politiko tudi zasnovali in skrbijo za njeno izvajanje. Načrt mobilnosti za Ministrstva za zunanje zadeve je lep primer dobre prakse, ki bi se morala uveljaviti v vseh državnih službah.

Cilj: Do leta 2011 v sodelovanju z nevladnimi organizacijami izdelati celovit program ozaveščanja javnosti o trajnostni mobilnosti.

10. Vzpostaviti moramo okoljski monitoring vzdolž večjih prometnic.

Slovenija je v letu 2007 prejela javno opozorilo, da so koncentracije delcev v nekaterih mestih presegle dovoljene vrednosti. Letos (2010) pa se proti Sloveniji, ki je poleg Švedske edina od 16 držav EU, ki od leta 2007 na področju varovanja zraka pred delci ni naredila dovolj, postopek nadaljuje in grozi nam visoka kazen. Podobno previsoke so ponekod tudi koncentracije dušikovih oksidov, čeprav je res tudi, da za celovito sliko onesnaženosti sploh nimamo na voljo dovolj kakovostnih meritev, niti ni vzpostavljena gosta merilna mreža.

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.

Cilj: Vzpostavitev celotne mreže merilnih postaj do 2013.

3. Sklepi

V štirih letih, odkar je Slovenija sprejela svojo prvo Resolucijo o prometni politiki, se prometna politika le deloma in premalo prilagaja ciljem, ki si jih je sama zadala. Ugotavljamo, da so nekateri ukrepi, žal, celo v nasprotju s cilji.

Resolucija ob pomanjkanju dokumentov, ki bi bolj podrobno določili izvajanje ukrepov za doseganje ciljev, ki si jih je zadala, ne zagotavlja doseganja ciljev. Potrebujemo torej lokalne prometne politike, ki morajo biti v skladu z Resolucijo. Se vedno imamo vse možnosti, da uresničimo večino ciljev Resolucije. Za nekatere je potrebna samo politična volja na vseh segmentih izvajanja prometne politike (npr. urejanje pločnikov, okoljsko pravično cestninjenje, zelena javna naročila na področju prometa, optimizacija JPP idr.) za druga pa tudi znatni finančni vložki (prenova železniške infrastrukture, širitev in prenova učinkovitih JPP sistemov). K bolj trajnostnemu prometu, kot ga imamo danes, nas bodo prisilile tudi razmere na energetskem trgu ter vse večje zahteve po zmanjšanju emisij toplogrednih plinov. Zgodnje in postopno prilagajanje tem ciljem je bistveno ceneje, kot pa če neizogibne ukrepe ignoriramo vse dotlej, ko nas bodo v to prisilile nevzdržne razmere na trgu in mednarodna okoljska politika.

4. Viri

AESP, Gradbena fakulteta, Univerza v Mariboru

Cipra Slovenija. Komu bodo koristile slovenske ceste? 2004.

Energy and Transport in Figures 2009. European Commission, DG for Energy and Transport, Part 3: Transport, 232 str.

Focus društvo za sonaraven razvoj. Trajnostna mobilnost. 2004.

MOL. Anketa po gospodinjstvih. Raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije. Ljubljana, 2003.

Kazalci okolja, 2009. ARSO.

Lampič, B., Ogrin, M. 2009. Razvoj in vloga cestnega prometa. V: Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji. GeograFF 5, Ljubljana., str. 22-45.

Statistični letopis Slovenije 2009.