

Ocena predloga resolucije *Intermodalnost: čas za sinergijo* s strani Koalicije za trajnostno prometno politiko Slovenije

Ocena predloga resolucije je pokazala, da je predloženi dokument fundamentalno neprimeren za podporo razvoju trajnostne mobilnosti v Sloveniji. Navajamo osnovne razloge za takšno oceno:

1. proces sprejemanja politike

Prometna politika se v Sloveniji že tradicionalno sprejema za zaprtimi vrati. Tudi pričujoča resolucija je nastala tako, pred sprejetjem pa naj bi doživela le eno javno obravnavo. Takšen postopek ni demokratičen in je zato nesprejemljiv. Resolucija mora biti podvržena široki javni obravnavi, v kateri bodo sodelovali vsi pomembni deležniki, prav tako pa tudi celoviti presoji vplivov na okolje.

2. neprimernost vsebin resolucije

Resolucija vsebuje precej vsebin, ki bi morale biti definirane drugje kot v resoluciji. Vizija (ali kam želimo priti s pravilno prometno politiko) bi morala biti očrtana v Strategiji razvoja Slovenije. Opis trenutnega stanja in analiza SPIN bi se morala nahajati v strokovnih izhodiščih, v resoluciji pa le poglobitve. Poleg tega pripravljalcem resolucije očitno ni jasna razlika med pojmi kot so vizija, strategija, cilji in ukrepi, saj se – po vsebinah sodeč – ti pojmi uporabljajo skoraj kot sopomenke.

3. vsebinska nasprotja

V resoluciji je opredeljenih veliko nasprotujočih si želja in ukrepov. Po eni strani želimo po resoluciji imeti čisto okolje, po drugi strani si želimo npr. več letalskega potniškega prometa. Želimo učinkovito porabljati energijo v prometu, ne navajamo pa ukrepov za doseg tega cilja. Želimo razvijati javni potniški promet, obenem pa ugotavljamo, da je 'V sedanjem stanju je zelo težko, na trenutke tudi nemogoče, zasnovati učinkovit sistem javnega potniškega prometa in tudi tovornega prometa, ki bi vsaj v zaključni fazi ne temeljil skoraj izključno na individualnem cestnem transportu'. Vsa takšna nasprotja jasno kažejo, da so nekatere želje takšne, da morajo biti zapisane na papirju, vendar pa niso tudi želje, ki si jih res želimo uresničiti.

4. nerealnost ciljev in ukrepov

Ker v resoluciji ni navedbe strokovnih osnov, na katerih je zgrajena, je težko ugotavljati vsebinsko primernost navedenih ciljev in ukrepov. Še bolj pa cilji in ukrepi delujejo nerealno v luči pomanjkanja časovne in finančne opredelitve okvirja, v katerem naj bi se ukrepi izvajali. Odgovornost za izvajanje resolucije je pomanjkljivo opredeljena. Zaradi navedenih razlogov deluje resolucija kot nakupovalni seznam, za katerega je težko podati pozitivno oceno o možnostih realizacije.

5. pomanjkanje kvantificiranih kazalcev

Opozoriti je potrebno na pomanjkanje kvantificiranih kazalcev stanja in željenega stanja oz. ciljnih vrednosti resolucije. Manjka torej kvantificirana vizija razvoja prometnega sistema, ki bo poleg lažje razprave in različnih presojanj, omogočala tudi spremljanje izvajanja resolucije. Primer so razmerja v rabi prevoznih sredstev (t.i. modal split), za katera si je EU v svoji prometni politiki zadala za cilj vzpostaviti bolj trajnostni prometni sistem do leta 2010, kar naj bi dosegla z doseganjem »modal splita« iz leta 1998, ter povečanjem deležev rabe trajnostnih prevoznih načinov po ciljnem letu 2010. Takega cilja resolucija ne premore. Drugi primer so okoljski kazalci in ciljne vrednosti (toplogredni plini, poraba energije, lokalne emisije v zrak, hrup itn.), ki bi morali biti sestavni del sektorskih politik, še posebej ker nam mnoge od njih nalagajo smernice EU ali ratificirane konvencije.

6. ni nekaterih ključnih ukrepov za razvoj trajnostne mobilnosti
Resolucija ne predstavlja niti enega ukrepa, ki bi vplival na povečanje energetske učinkovitosti v prometu. Le obrobno omeni ukrepe ozaveščanja in informiranja, ki so prav tako ključni. O ukrepih spodbujanja potrošnje trajnostnih vrst prevoza prav tako ni skoraj niti besede. Vse to znova podpira dejstvo, da je trajnostna mobilnost sicer zaželeno vsebina na papirju, v realizaciji pa lahko pozabimo nanjo.

Člani Koalicije za trajnostno prometno politiko smo predloženo resolucijo pregledali v upanju, da bo slovenska politika končno doumela, da potrebujemo naprednejšo prometno politiko, ki sega čez izgradnjo avtocest. Žal naše ocene kažejo, da je resolucija še daleč stran od dokumenta, ki bi lahko realno podpiral trajnostno mobilnost. Zaradi tega bomo pripravili predlog alternativne prometne politike Slovenije, ki bo pokazal, kako varovanje okolja učinkovito umestiti v prometno politiko in to ne le na papirju, temveč tudi z visoko možnostjo realizacije.