

Koalicija za trajnostno prometno politiko Slovenije

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 ostalih držav EU, je potrebno čimprej z aktivno politiko zagotoviti, da razvijemo možnosti za okolju in družbi prijazno mobilnost.

Vlada RS je v juliju 2005 sprejela novo Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije z atraktivnim naslovom *Intermodalnost: čas za sinergijo*. Resolucijo sicer pozdravljamo kot poskus, da se prometna politika v naši državi uredi strateško, vendar pa menimo, da je resolucija neprimerna, saj s takšno osnovo ne bomo rešili izzivov mobilnosti, ki se odpirajo pred nami.

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 83% potniških kilometrov v Sloveniji je narejenih z avtomobilom. V letu 2004 smo imeli 457 avtomobilov na 1000 prebivalcev, kar je za 77.8 % več kot v letu 1990. Sloveniji je vrsto let in celo desetletij bila edino vodilo razvoja mobilnosti gradnja cest in avtocest. V prepričanju, 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 ter 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 biodiverzitetu → odrezane lokalne skupnosti, ki jim avtoceste prinašajo le nezaželene stranske učinke

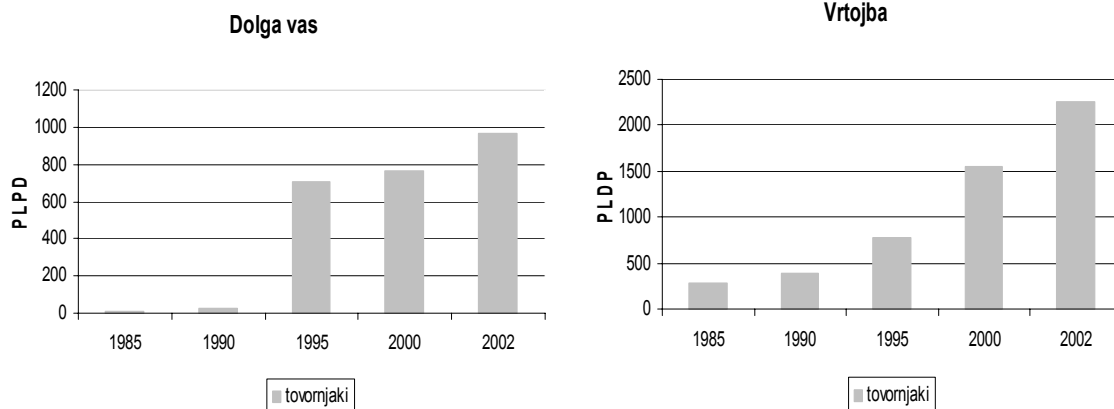
Stroški teh nezaželenih učinkov so visoki. Čeprav stroški nezaželenih učinkov prometa ponavadi 'pozitivno' vplivajo na rast bruto družbenega proizvoda (BDP), ker jih običajno štejemo kot povečanje BDP, je to popolnoma skregano z vsako logiko. Stroški nesreč na državnih cestah so bili v letu 2002 ocenjeni 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 povezave z javnim potniškim prometom marsikje ne obstajajo ali pa so časovno nekonkurenčne in neuskklajene. 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 vse bolj poslabšuje. Slovenija že desetletje 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 ostale 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 v bistvu pomeni to, da ceste, ki smo jih zgradili z denarjem davkoplačevalcev, najbolj koristijo tranzitnim tovornjakom iz drugih držav.

Povprečni letni dnevni promet (PLDP) tovornjakov v Dolgi vasi in Vrtojbi



Vir: Komu bodo koristile slovenske ceste?

Ne samo, da najbolj koristijo tranzitnim tovornjakom, tudi vzdrževanje cest za tuje tovornjake neprimerljivo bolj bremeni Slovenijo kot pa tovornjake same. Eno tovorno vozilo v povprečju povzroči 33 000 krat večje poškodbe na vozišču kot navaden 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 dnevno povzroči nastanek okoli 140 ton emisij CO, 100 kg svinca, več kot 10 000 ton emisij CO₂, 70 ton NOX in 4 tone SO₂! 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 ostalimi regijami so zaradi pomanjkanja drugih ukrepov regionalnega razvoja zgolj okrepila 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.

Ker menimo, da pravkar opisanih nezaželenih učinkov prometa predlagana resolucija o prometni politiki ne bo odpravila, smo zagovorniki trajnostne mobilnosti oblikovali Koalicijo za trajnostno prometno politiko. Skozi koalicijo bomo oblikovali stališče o tem, kako mora izgledati 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. Upamo, da bomo s tem pripomogli k oblikovanju trajnostne prometne politike Slovenije.

Viri:

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

Fokus društvo za sonaraven razvoj. Trajnostna mobilnost. 2004.

Cipra Slovenija. Komu bodo koristile slovenske ceste? 2004.

AESP, Gradbena fakulteta, Univerza v Mariboru