



Trajnost pelje v prihodnost

Kritika prometne politike vlade RS in nov predlog trajnostne prometne politike

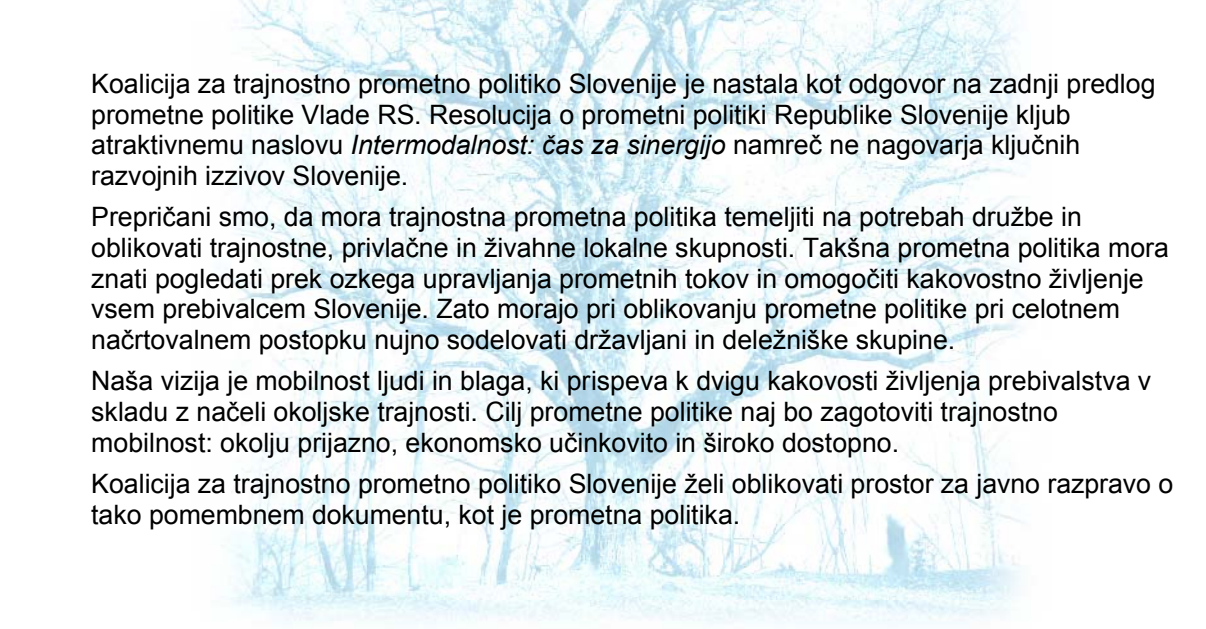
Koalicija za trajnostno prometno politiko

Člani Koalicije za trajnostno prometno politiko so:

- CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp
- Fokus 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.

Več informacij o Koaliciji za trajnostno prometno politiko lahko najdete na spletnem naslovu <http://www.focus-ngo.org/index.php?node=149>





Koalicija za trajnostno prometno politiko Slovenije je nastala kot odgovor na zadnji predlog prometne politike Vlade RS. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije kljub atraktivnemu naslovu *Intermodalnost: čas za sinergijo* namreč ne nagovarja ključnih razvojnih izzivov Slovenije.

Prepričani smo, da mora trajnostna prometna politika temeljiti na potrebah družbe in oblikovati trajnostne, privlačne in živahne lokalne skupnosti. Takšna prometna politika mora znati pogledati prek ozkega upravljanja prometnih tokov in omogočiti kakovostno življenje vsem prebivalcem Slovenije. Zato morajo pri oblikovanju prometne politike pri celotnem načrtovalnem postopku nujno sodelovati državljani in deležniške skupine.

Naša vizija je mobilnost ljudi in blaga, ki prispeva k dvigu kakovosti življenja prebivalstva v skladu z načeli okoljske trajnosti. Cilj prometne politike naj bo zagotoviti trajnostno mobilnost: okolju prijazno, ekonomsko učinkovito in široko dostopno.

Koalicija za trajnostno prometno politiko Slovenije želi oblikovati prostor za javno razpravo o tako pomembnem dokumentu, kot je prometna politika.

Prebivalci
Slovenije
si
zaslužimo
več
prihodnosti

Kako do trajnostne mobilnosti

VSI STROŠKI PROMETA VKLJUČENI V CENO • Slovenija naj izbere dober način za merjenje eksternih stroškov prometa in naj stroške transparentno in javnosti razumljivo prenese v ekonomske postavke, recimo v ustrezno cestninjenje ali obdavčenje vozil in goriva.

ZAGOTOVITEV VARNOSTI VSEH UDELEŽENCEV V PROMETU • V Sloveniji moramo dvigniti prometno varnost z umirjanjem prometa v naseljih, z dobro infrastrukturo za pešce in kolesarje, z izboljšanjem regionalnih in lokalnih cest in njihovo zaščito pred tranzitnim prometom ter okrepitevijo preventivnih in izobraževalnih dejavnosti.

UPOŠTEVANJE MEDNARODNIH PROTOKOLOV • Slovenija naj gradi ceste le, ko je to preverjeno edina možnost za razvoj določene regije in so izčrpani drugi ukrepi. To načelo je treba v trajnostni prometni politiki aplicirati dosledno in upoštevati določila *Alpske konvencije*.

DOSTOPEN IN UDOBEN JAVNI POTNIŠKI PROMET • Slovenija potrebuje dostopen, uporaben in konkurenčen prevoz za vse skupine prebivalstva. Javni potniški promet mora prevzeti večji del dnevnih potovanj v urbanih okoljih ter tudi med urbani središči in obrobjem. Storitve morajo biti hitre, pogoste, udobne in dostopne, prav tako morajo biti cenovno konkurenčne prevozu z osebnimi avtomobili na vseh relacijah.

TRANZITNO BLAGO NA ŽELEZNICO • V povezavi z drugimi alpskimi državami moramo v Bruslju uveljaviti pravico, da zavarujemo svoje zdravje, okolje in infrastrukturo. S pomočjo instrumentov, kot so povišanje cestnin, vključevanje eksternih stroškov ali sporazumi z železnicami okoliških držav, lahko dosežemo, da bo tujim tovornjakom Slovenijo ugodneje prečkati na vlaku.

NOVA VLOGA ŽELEZNIC • Slovenija mora predvsem dvigniti kakovost železniškega prometa na raven, ki je primerljiva dvigu standarda v cestnem omrežju. Poleg tega naj na javni razpravi presodi o nacionalnem interesu na področju hitre železnice, v kateri se določijo tako interesi Slovenije (npr. povezanost na nacionalni ravni ali samo na mednarodni) kot tudi možnosti za razvoj glede na danosti Slovenije.

OKOLJU IN DRUŽBI PRIJAZNI PROMETNI TOKOVI • Veliko več pozornosti je potrebno nameniti upravljanju 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 prometnih posledicah naših odločitev. Nujna sta povezovanje stanovanjske in prometne politike ter večja

Kako
do
trajnostne
mobilnosti

Kako do trajnostne mobilnosti

prožnost nepremičninskega trga. Cestninsko politiko je treba spremeniti, tako da spodbuja okoljsko in varnostno čim učinkovitejšo uporabo infrastrukture in da uporabnik plača škodo, ki jo povzroča.

SODOBNO UREJEN PROMET V MESTIH • Vlada RS mora s pomočjo Evropske komisije spodbuditi in podpreti mestne občine pri pripravi in sprejemu trajnostne mestne prometne strategije, ki naj vpelje več alternativnih oblik prevoza, boljšo dostopnost do novosti v prometnem sistemu, učinkovitejše oblike prevoza in manj prometa.

VARČNI AVTOMOBILI IN ZGLEDNA VOŽNJA • Čeprav je Slovenija sprejela že nekaj ukrepov za izboljšanje učinkovitosti vozil, je delo treba nadaljevati. Z ukrepi, kot so izobraževalni program za mobilnost za osnovne in srednje šole, ozaveščevalni program za avtošole ter programi in medijske kampanje o trajnostni mobilnosti za širšo javnost, je treba dvigovati ozaveščenost.

REDNO SPREMLJANJE OKOLJSKIH POSLEDIC PROMETA • Vzdolž 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 morebitnih prekoračitvah dovoljenih vrednosti.

DAJATI PREDNOST AVTOMOBILU JE KRATKOVIDNO • V Sloveniji je vrsto desetletij bila edino vodilo razvoja prometnega sistema gradnja cest in avtocest. Zaradi prepričanja, da bi korenite spremembe prometne strategije zanetile jezo volivcev, je naša prometna politika ujeta v začaranem krogu. Gradimo avtoceste, ki naj bi preprečile prometne zastoje in prometne nesreče, zanemarjamo pa javni prevoz ter integriranje okoljskih in urbanističnih vsebin v načrtovanje prometa. Takšen odnos je prinesel številne nezaželene posledice prometa, ki postajajo vse vidnejše:

NEZAŽELENI UČINKI PROMETA NAS STANEJO SKORAJ 10 % DOMAČEGA PROIZVODA •

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.



**Zakaj moramo
spremeniti
način
razmišljanja**

Zakaj moramo spremeniti način razmišljanja

SEDANJA UREDITEV IZKLJUČUJE VELIKO PREBIVALCEV SLOVENIJE • Danes povezav z javnim potniškim prometom marsikje ni več ali pa so časovno nekonkurenčne in neusklajene. Rezultat je upad števila potnikov in nerentabilnost javnega prevoza. Približno 50 % prebivalcev (otrok, starejših, invalidov in socialno šibkejših) nima dostopa do osebnega avtomobila. Slovenija že desetletje okrog 90 % svojih rastočih vlaganj v infrastrukturo usmerja v cestno omrežje, predvsem v gradnjo avtocestnega križa. Železnice so investicijsko zanemarjene, kar še povečuje njihovo nekonkurenčnost, 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 TOVORNJAKOM • Vstop Slovenije v EU je povzročil kar 70 % dvig cestnega prevoza. Ceste, ki smo jih zgradili z denarjem davkoplačevalcev, najbolj koristijo tranzitnim tovornjakom iz drugih držav. 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 štirikrat večja od cestnine za avtomobile.

VSAK DAN V ZRAK POŠLJEMO 10 000 TON OGLJIKOVEGA DIOKSIDA • 140 ton emisij CO, 100 kg svinca, več kot 10 000 ton emisij CO₂, 70 ton NO_x in 4 tone SO₂. Cena prevoza v Sloveniji ne zajema stroškov onesnaževanja ozračja, zato svojim otrokom in vnukom dobesedno krademo njihovo pravico do čistega zraka, stabilnega podnebja in neokrnjenega naravnega prostora.

AVTOCESTE CENTRALIZIRAJO NAŠO DRŽAVO • Gradnja avtocest naj bi omogočila enakomernejši regionalni razvoj, a se dogaja ravno obratno: hitre cestne povezave zgolj krepijo 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.

**Zakaj
moramo
spremeniti
način
razmišljanja**



SODOBNE DRŽAVE POMEMBNIH ODLOČITEV NE SPREJEMAJO ZA ZAPRTIMI VRATI • Resolucija je nastala za zaprtimi vrati, pred sprejetjem pa naj bi doživela le eno javno obravnavo. Resolucija mora biti podvržena široki javni obravnavi, v kateri bo sodelovala vsa javnost.

RESOLUCIJA VLADE IMA RESNE VSEBINSKE NAPAKE • Resolucija vsebuje precej vsebin, ki bi morale biti definirane drugje, in ne v resoluciji. Vizija (ali kam želimo priti s pravilno prometno politiko) bi morala biti očitana v *Strategiji razvoja Slovenije*. Opis trenutnega stanja in analiza SPIN bi morala biti v strokovnih izhodiščih, v resoluciji pa le pogloblitve. Poleg tega v resoluciji ni videti razlike med pojmi, kot so vizija, strategija, cilji in ukrepi.

OBSTOJEČI PREDLOG ZDRUŽUJE NEZDRUŽLJIVO • Resolucija poudarja čisto okolje in v isti sapi opisuje potrebo po krepitevi letalskega potniškega prometa. Kliče k učinkoviti rabi energije v prometu, a ne navaja ukrepov za doseg tega cilja. Želi spodbujati razvoj javnega potniškega prometa, a hkrati ugotavlja, da je to »zelo težko, na trenutke tudi nemogoče«.

PREDLAGANI CILJI NISO URESNIČLJIVI • Ker v resoluciji niso navedene strokovne podlage, na katerih je zgrajena, je težko ugotavljati vsebinsko primernost navedenih ciljev in ukrepov. Ob tem niso navedeni ne roki, ne finančni okvir, ne nosilci odgovornosti za uresničenje.

POGREŠAMO OPRIJEMLJIVE KAZALCE • V resoluciji manjka torej s količinami opredeljena vizija razvoja prometnega sistema, ki bo poleg lažje razprave in različnih presojanj omogočala tudi spremljanje izvajanja resolucije.

MANJKAJO NEKATERI KLJUČNI UKREPI 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, o ukrepih spodbujanja potrošnje trajnostnih vrst prevoza prav tako ni skoraj niti besede.

RESOLUCIJA JE SPREGLEDALA MEDNARODNE OBVEZE SLOVENIJE • Resolucija se ne navezuje na nekatere mednarodne obveze Slovenije, kot sta npr. *kjotski protokol* ali *Alpska konvencija*.



Kaj predlagamo vladi

PROMETA SE LOTIMO CELOVITO • Celostna analiza mora odločevalcem in javnosti omogočiti, da lahko vnaprej predvidijo učinke svojih odločitev in jih dobro razumejo. Analiza ne sme biti omejena na finančne učinke in dejavnosti trga.

URAVNOTEŽIMO RAZVOJ • Družbeni, gospodarski in okoljski cilji so v trajnostno usmerjeni prometni politiki enakopravno prisotni.

INOVATIVNO NADGRADIMO OBSTOJEČE PRAKSE • Trajnostna prometna politika ni dodaten del prometne politike, temveč je oblika učinkovitega reševanja težav in stranskih nezaželenih učinkov prometa. Temeljiti mora na obstoječih praksah prometnoplanersko razvitejših držav, hkrati pa dosledno slediti regulatornim okvirjem EU.

NEHAJMO PLAČEVATI NAMESTO ONESNAŽEVALCEV • Trg pogosto povzroči, da v ceno proizvoda ali storitve niso zajeti vsi stroški. Trajnostna prometna politika ocenjuje stroške prometa čez meje sektorjev (družba, gospodarstvo, okolje). Skozi širšo perspektivo zajemanja družbenih in okoljskih stroškov ter koristi trajnostna prometna politika internalizira stroške ter tako dosega pomemben vzvod za samoregulacijo sektorja prometa. Spoštovanje tega načela zahteva reformo trga – odstraniti je treba spodbude za čezmerno rabo naravnih virov in uničevanje okolja.

NAČRTUJMO VSESTRANSKO • Trajnostno načrtovanje zahteva, da posamične odločitve podpirajo dolgoročne strateške cilje skupnosti. Načrtovanje prometa mora biti usklajeno z okoljskimi, gospodarskimi in družbenimi načrti.

OPREDELIMO CILJNE VREDNOSTI • Postavljanje realističnih ciljev in njihovo doseganje korak za korakom je implementacijsko načelo trajnostne prometne politike. To zajema tudi rabo denarja glede na cilje. Trajnostna prometna politika poskuša preseči splošno načrtovanje, kjer se definira daljni cilj, nato pa vse ukrepe prilagodi doseganju tega cilja.

SPOŠTUJMO NAČELA ENAKOSTI, PREVIDNOSTI IN TRAJNOSTI • Pri trajnostnem načrtovanju morajo biti upoštevani učinki na enakost v družbi, tako sedanjih kot tudi prihodnjih generacij. To načelo poudarja pomembnost upoštevanja tveganj pri odločanju in podpiranju politik, ki tveganja minimizirajo, če je le mogoče. Trajnostni pristop daje prednost rešitvam, ki ohranjajo vire, povečajo učinkovitost in zmanjšajo porabo virov.



Kaj predlagamo vladi

ODLOČAJMO JAVNO • Trajnosten pristop zahteva jasno definiran in pregleden proces načrtovanja, enakopravno možnost javnosti za informiranje in sodelovanje v postopku odločanja ter dobro komunikacijo med strokovnjaki in javnostjo.

ENAKOVREDNO OBRAVNAVAJMO VSE OBLIKE MOBILNOSTI • Vsak način prevoza ima svoje prednosti in slabosti z vidika kapacitet, fleksibilnosti, porabe energije, varnosti in okoljskega učinka. Za prevozne načine, ki v določenih okoliščinah najbolj zadovoljijo potrebe po mobilnosti, se je treba odločiti na podlagi primerjave prednosti in slabosti vsake od oblik. Načini prevoza se lahko kombinirajo tako, da so poudarjene njihove prednosti in se s tem vzpostavi transportna veriga, ki je učinkovitejša, stroškovno ugodnejša in trajnostna.



RESOLUCIJO O PROMETNI POLITIKI JE TREBA SPREJETI PO DEMOKRATIČNEM POSTOPKU

• Javna obravnava vizije in strategije naj bo odgovor na to, kaj si želimo v prihodnosti na področju prometa. Na podlagi izbrane vizije naj se naredi strokovni osnutek osnov za izbor prioritet. Na podlagi strokovnih priporočil naj se s pomočjo javne razprave naredi izbor prioritet in merljivih ciljev, ki jih želimo doseči. Za izbrane cilje naj se analizirajo možni ukrepi, zopet v krogu strokovnjakov z različnih področij. Naredi se ocena potrebnih finančnih sredstev, določi časovni okvir, odgovorni nosilci. Predloženi ukrepi naj se s pomočjo javne razprave sprejmejo ali zavrnejo. Oblikuje se resolucija, na katero lahko javnost poda komentarje. Ko se doseže konsenz o resoluciji, gre ta naprej v postopek.

RESOLUCIJO JE TREBA PODVREČI CELOVITI PRESOJI VPLIVOV NA OKOLJE • Osnutek resolucije, ki ga javnost podpira, se mora podvreči celoviti presoji vplivov na okolje, kot enemu najpomembnejših instrumentov integracije okoljskih vsebin v sektorske politike.

UPOŠTEVATI JE TREBA ELEMENTE TRAJNOSTNE PROMETNE POLITIKE

VIZIJA IN CILJI: celostna vizija, kako želimo razvijati svoj prometni sistem, z izpostavljenimi izzivi in željami, cilji in ključnimi vprašanji. Smiselno je nakazati še povezavo s cilji

Pomembnih
stvari
se
lotimo
načrtno

Pomembnih stvari se lotimo načrtno

relevantnih državnih dokumentov in dokumentov EU, z zakonskimi izhodišči, ter opredelitev časovnega horizonta trajnostne prometne politike,

OPIS IN ANALIZA STANJA: osnovne informacije o urbanem območju in njegovem prometnem sistemu, podatki o potovalnih navadah prebivalcev in analiza povezanih trendov, ter njihov vpliv na okolje, zdravje ljudi in kakovost bivanja,

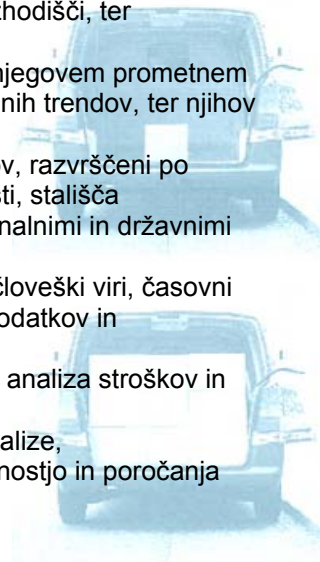
IZBOR STRATEGIJE IN CILJNEGA STANJA: možni pristopi in sklopi ukrepov, razvrščeni po različno ambicioznih scenarijih. Analiza stroškov, koristi in izvedljivosti, stališča posameznih akterjev glede scenarijev ter njihova povezanost z regionalnimi in državnimi cilji ter strategijami. Na koncu izbor strategije ter ciljne vrednosti,

SKLOPI UKREPOV: podroben opis in analiza ukrepov (finančni obseg, človeški viri, časovni obseg, odgovorni organ, ciljne vrednosti, kazalci, program zbiranja podatkov in spremljanja stanja, prispevek k drugim sklopom vprašanj,

FINANČNI VIRI, STROŠKI IN KORISTI: pregled finančnih in človeških virov, analiza stroškov in koristi,

SLEDENJE: sledenje izvedbi, programi zbiranja podatkov in njihove analize,

POSVETOVANJE IN POROČANJE: opis teh postopkov posvetovanja z javnostjo in poročanja izvajalcev za vse faze načrta.



Upoštevanje vseh stroškov v ceni prometa

- Do leta 2008 vzpostaviti sistem zajemanja eksternih stroškov in do leta 2010 začeti v pravi ceni prometa upoštevati vsaj 90 % eksternih stroškov.
- Do leta 2010 uveljaviti zahtevo v EU, da se polni potni stroški upoštevajo pri ceni blaga. Do leta 2008 pripraviti celoten program ozaveščanja potrošnikov o prometnem odtisu blaga, ki ga kupujejo.
- Do leta 2009 sprejeti sistem zaračunavanja cestnine na lokalnih in mestnih cestah ter vseh cestah višjega reda glede na dejansko prevožene kilometre in povzročene stroške. Obenem se ukine pavšalno plačevanje cestnine ob registraciji vozila.

Okrepitev javnega potniškega prometa (JPP)

- Do leta 2012 doseči vsaj 30 % potniških kilometrov, doseženih z javnim prometom, do leta 2020 zagotoviti prevlado javnega potniškega prometa nad osebnim.
- Do leta 2020 morajo biti vsa regijska središča z Ljubljano in medsebojno 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.
- Do leta 2007 zagotoviti učinkovito povezanost voznih redov različnih sredstev JPP, uvesti enotne vozovnice in informacijski sistem ter povezati vse javne prevoze v enoten sistem.

Cilji,
ki
jih
Slovenija
lahko
doseže

Cilji, ki jih Slovenija lahko doseže

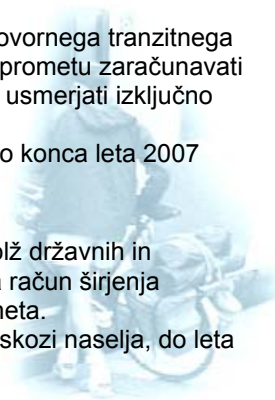
- Do leta 2008 osnovnošolcem in srednješolcem zagotoviti vsaj 80 % pokrivanje stroškov mesečnih vozovnic za JPP ali celo popolnoma brezplačen prevoz z JPP. Do leta 2008 uzakoniti povračilo potnih stroškov za delavce samo na podlagi predložene mesečne vozovnice za sredstva JPP.
- Do leta 2007 predpisati dostopnost z JPP kot pogoj delovanja javnih kulturnih ustanov in zavarovanih območij.

Preusmeritev prometa na železnico

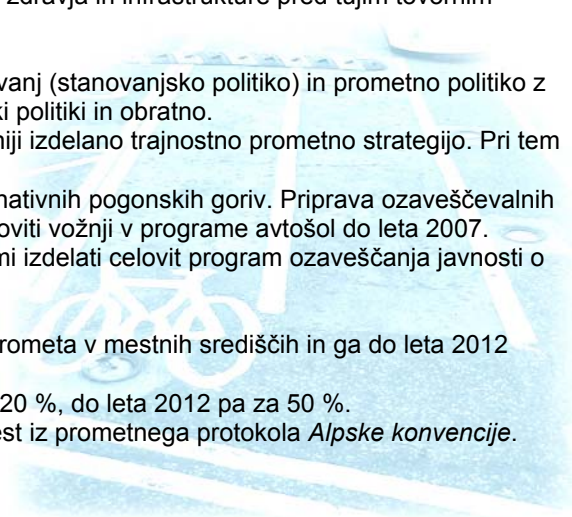
- S pravilno stimulacijo prevoznikov do leta 2020 doseči preusmeritev vsega tovornega tranzitnega prometa na železnico. V prehodnem obdobju je treba tranzitnemu tovornemu prometu zaračunavati takso, ki bi vsaj delno pokrila eksterne stroške. Tranzitni cestni tovorni promet usmerjati izključno na avtoceste.
- V letu 2006 začeti razpravo o nacionalnem interesu glede hitrih železnic in do konca leta 2007 sprejeti nacionalno strategijo glede razvoja hitrih železniških povezav.

Uveljavitev trajnostnih ukrepov

- Do leta 2007 uzakoniti zahtevo po ureditvi pločnikov in kolesarskih stez vzdolž državnih in lokalnih cest v naseljih kot obvezni element vsake prenove cest, vendar ne na račun širjenja prometnih površin, temveč na račun obstoječih kot prispevek k umirjanju prometa.
- Do leta 2008 odpraviti tranzitni tovorni ali potniški promet po lokalnih cestah skozi naselja, do leta 2012 pa na vseh drugih lokalnih in regionalnih cestah.



- Število nesreč zmanjšati za vsaj 30 % do leta 2008 ter za vsaj 50 % do leta 2012. Do leta 2007 sprejeti vizijo 'nobene nesreče s smrtnih izidom'.
- Do leta 2007 od EU pridobiti pravico za zaščito okolja, zdravja in infrastrukture pred tujim tovarnim prometom.
- Do leta 2012 povečati obseg dela na domu za 20 %.
- Do leta 2007 vzpostaviti povezavo med gradnjo stanovanj (stanovanjsko politiko) in prometno politiko z upoštevanjem prioritete prometne politike pri stanovanjski politiki in obratno.
- Do leta 2008 morajo imeti vse mestne občine v Sloveniji izdelano trajnostno prometno strategijo. Pri tem jim aktivno pomaga pristojno ministrstvo.
- Spoštovanje zahtev EU o standardih vozil in rabi alternativnih pogonskih goriv. Priprava ozaveščevalnih gradiv za voznike in vključevanje izobraževanja o učinkoviti vožnji v programe avtošol do leta 2007.
- Do leta 2007 v sodelovanju z nevladnimi organizacijami izdelati celovit program ozaveščanja javnosti o trajnostni mobilnosti.
- Vzpostavitev celotne mreže merilnih postaj do 2010.
- Do leta 2008 stabilizirati obseg cestnega motornega prometa v mestnih središčih in ga do leta 2012 zmanjšati za 30 %.
- Do leta 2008 zmanjšati obseg mirujočega prometa za 20 %, do leta 2012 pa za 50 %.
- Takojšnja uveljavitev uporabe načela o novogradnji cest iz prometnega protokola *Alpske konvencije*.



Cilji,
ki
jih
Slovenija
lahko
doseže

Vlada naj prisluhne državljanom

Razvite družbe mobilnosti ne omejujejo samo na gradnjo avtocest. Napredne družbe uravnoteženo razvijajo vse prometne podsisteme, jih inteligentno povezujejo in vzpodbujajo pozitivne potovalne navade prebivalstva. Slovenija je država, ki s čezmernim dajanjem prednosti cestnemu prometu ogroža svoje okolje in zdravje svojih državljanov, z oblikovanjem cestnih koridorjev čez svoje ozemlje gospodarsko razvija druge države.

Prepričani smo, da bi trajnostna prometna politika morala temeljiti na potrebah družbe in oblikovati trajnostne, privlačne in živahne lokalne skupnosti. Takšna prometna politika zna pogledati prek prometnih tokov in omogočiti kakovostno življenje v mestu in na podeželju. Zato morajo pri oblikovanju prometne politike nujno sodelovati državljani in deležniške skupine v celotnem načrtovalnem postopku.

Ker v Sloveniji že nekaj časa delujemo brez vidne prometne politike in ker je kakovost predložene resolucije nizka, predlagamo, da se postopek oblikovanja prometne politike vrne na začetek.

