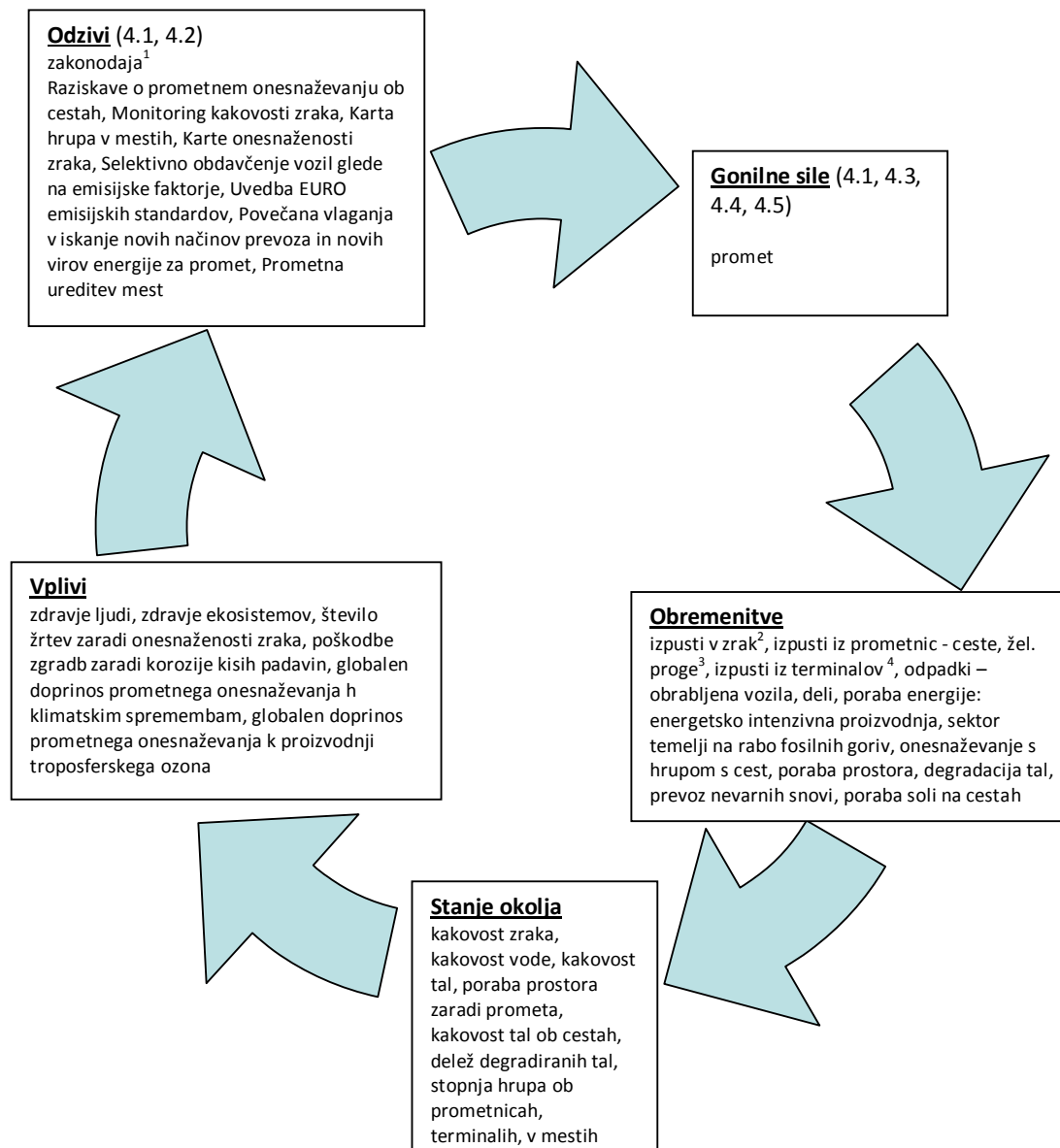


Področje 4: Trajnostna mobilnost

UVOD

Promet je kljub velikemu napredku in dvigu življenjske ravni, h kateri je pomembno prispeval, v zadnjih desetletjih postal resna grožnja nosilnim sposobnostim okolja (planeta) in tudi kakovosti življenja v mestih. Skoraj 100% odvisnost motoriziranega prometa od fosilnih goriv ga postavlja v vlogo vse večjega krivca globalnim podnebnim spremembam, saj prispeva okoli 30 % vseh emisij toplogrednih plinov. V urbanih okoljih in drugje z velikimi gostotami prometa je postal promet glavni onesnaževalec ozračja in zelo pomemben dejavnik preoblikovanja prostora. Zato so v razvitih državah že pristopili k uveljavljanju trajnostnih prometnih politik, ki težijo k povečanju energetske učinkovitosti ter uvedbi trajnostnih prometnih sistemov.

Model GOSVO



¹Uredba o žveplovem dioksidu, dušikovih oksidih, delcih in svinčv v zunanjem zraku (UL RS 52/2002, priloga 1 in priloga 2) v Sloveniji določa mejne vrednosti in sprejemljivo preseganje za dušikove okside, Uredba o ozonu v zunanjem zraku, objavljena v

Uradnem listu RS, št. 32/93, 44/95 – odl. US, 1/96, 9/99 – odl. US, 56/99, 22/00 in 67/02, Kjotski protokol, Uredba o benzenu in ogljikovem dioksidu v zunanjem zraku, ki jo je izdala Vlada Republike Slovenije na podlagi prvega odstavka 27. člena in tretjega odstavka 69. člena zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 32/93, 44/95 – odl. US, 1/96, 9/99 – odl. US, 56/99, 22/00), in je bila objavljena v Uradnem listu RS 52/2002 dne 14.6. 2002, Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije

² Plini, delci, fotokemični procesi med primernimi onesnaževali – ozon, delci

³ Spiranje olj, soli, herbicidi

⁴ Luke, kopni terminali, letališča

NABOR INDIKATORJEV

- 4.1 Delež vlaganj v prometno infrastrukturo
- 4.2 Rast kolesarskega omrežja
- 4.3 Delež kopnih poti po prometnih sistemih
- 4.4 Stopnja motorizacije
- 4.5 Razmerje med rastjo prometa in BDP

PROFILI INDIKATORJEV

Profil indikatorja	
Naziv indikatorja	4.1 Delež vlaganj v prometno infrastrukturo
Tip indikatorja	Gonilne sile/Odzivi
Cilj /zahteva NVO	Moratorij na gradnjo avtocest, investicije v kakovosten železniški tovorni in potniški prevoz ter druge trajnostne oblike transporta.
Cilj glede na vladni program, zakonodajo...	Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in letalski transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije, 2006). - Razvoj uravnoteženih in enakomerno obremenjenih prometnih podsistemov (Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije, 2004).
Obrazložitev izbora indikatorja	Kazalec jasno pokaže smer dejanske državne prometne politike, ne glede na smernice v krovnih dokumentih. Je preprost in na voljo že vrsto let, pomemben pa ni le z okoljskega, pač pa tudi s socialnega ter gospodarskega vidika. Ne gre samo za absolutne zneske, pač pa predvsem za relativen delež, ki ga država namenja posameznemu prometnemu sistemu, npr. če izmed vlaganj po deležu prevladujejo vlaganja v železniški promet, potem je ta kazalec trajnostnega prometnega razvoja in obratno.
Metodologija:	
Merska enota /način podajanja	Euri na leto (poraba sredstev za gradnjo in vzdrževanje prometnih podsistemov)
Referenčne vrednosti, če obstajajo	Za leto 2007: Avtoceste 76 %, državne ceste 18 %, železnice 6 %
Pogostnost merjenja	Letno
Znani viri podatkov	MP, MF, SURS, ARSO

Profil indikatorja	
Naziv indikatorja	4.2 Rast kolesarskega omrežja
Tip indikatorja	Odzivi
Cilj /zahteva NVO	Uzakoniti zahtevo po ureditvi pločnikov in kolesarskih stez vzdolž lokalnih cest v naseljih ob prvi prenovi cest ob nespremenjeni površini degradiranega prostora. (Teze za trajnostno politiko, 2006)
Cilj glede na vladni program, zakonodajo...	Izgradnja vsaj 25 km novih kolesarskih cest letno (Nacionalna

	strategija kolesarskega prometa).
Obrazložitev izbora indikatorja	Kolesarjenje povečuje energetske učinkovitost prometa, zlasti mestnega. V mestih lahko prevzame pomemben del dnevnih potovanj, kot na primer prevoze na delo, v šolo, po nakupih, ... Na ta način se zmanjša gneča na cestah, manj je prometnega onesnaževanja ozračja, manj je pritiskov na parkirne površine, manj je hrupa in manjša je odvisnost od fosilnih goriv. Večja kot so vlaganja v kolesarsko omrežje, bolj je prometna politika naravnana trajnostno. Hkrati ne smemo pozabiti na vpliv kolesarjenja na zdravje ljudi, saj mnogim vsakodnevna vožnja s kolesom na delo in nazaj pomeni edino fizično aktivnost, ki jih drži pri kondiciji.
Metodologija:	
Merska enota /način podajanja	delež (%) novih kilometrov kolesarskih poti na leto glede na Nacionalno strategijo kolesarskega prometa.
Referenčne vrednosti, če obstajajo	Druge države EU dobre prakse
Pogostnost merjenja	Letno.
Znani viri podatkov	MP, DRSC, občine

Profil indikatorja	
Naziv indikatorja	4.3 Delež kopnih poti po prometnih sistemih
Tip indikatorja	Gonilne sile
Cilj /zahteva NVO	Stabilizirati prometne tokove v mestnih središčih in jih do leta 2012 zmanjšati za 30 %. Do leta 2008 zmanjšati obseg mirujočega prometa za 20 %, do leta 2012 pa za 50 %. (Teze za trajnostno prometno politiko)
Obrazložitev izbora indikatorja	Promet je nujno potreben za delovanje družbe, poznamo pa več prometnih podsistemov, ki si med seboj konkurirajo bodisi za infrastrukturo, bodisi za tovor ali potnike. Bolj kot je sistem uravnotežen, bolj so podsistemi optimalno izkoriščeni v tistih delih, kjer prinašajo največjo dodatno vrednost. V družbah, kjer izrazito prevladuje samo en prometni podsistem, lahko prihaja do slabših prometnih storitev v prostoru in posledično nižje stopnje mobilnosti, lahko prihaja tudi do energetske neučinkovitosti, monostrukturnega vlaganja v infrastrukturo, monopola pri oblikovanju cen, preobremenjenosti podsistema, ki prevladuje, nezadovoljstva uporabnikov in tako naprej. Učinkovitost prometnega sistema se vse pogosteje meri tudi skozi okoljske kazalce in ne le gospodarske. V zadnjih desetletjih smo priča močni prevladi cestnega podsistema, ki temelji na osebni prometu nad železniškim in avtobusnim, kar pomeni upad JPP na račun individualnega prometa. Javni promet ima večji delež v nerazvitih državah, od razvitih pa le v tistih državah, kjer se zavedajo nujnosti ohranitve javnega prometa. Kajti vse bolj je očitno, da ob sedanji tehnologiji in sedanji rabi te »proizvodnji« energije, samo en prometni podsistem ne more prevzeti celotnega povpraševanja po prometu, ne da bi pri tem nastajale zelo velike obremenitve okolja.
Metodologija:	
Merska enota /način podajanja	Delež (%) opravljenih potniških kilometrov po načinu prevoza
Referenčne vrednosti, če obstajajo	Povprečje EU 15, EU 27, ...
Pogostnost merjenja	letno
Znani viri podatkov	DG Energy & Transport, MP

Profil indikatorja	
Naziv indikatorja	4.4 Stopnja motorizacije
Tip indikatorja	Gonilne sile
Cilj glede na vladni program, zakonodajo...	Ni cilja, obstajajo povprečja EU 27, EU 15, ...
Obrazložitev izbora indikatorja	Število vozil na določeno število prebivalcev nam jasno kaže mobilnostne navade družbe in ker je promet eden glavnih onesnaževalcev okolja (zrak, tla, vode) so posledice v velikosti tega kazalca zelo pomembne pri ugotavljanju na primer ogljičnega odtisa sektorja ali pri ugotavljanju kakovosti zraka zaradi prometa. Hkrati je ta kazalec povezan tudi s številnimi drugimi družbenoekonomskimi kazalci, zato je njegov pomen večplasten. Stopnja motorizacije nam v razvitih državah jasno pokaže, v kolikšni meri je prometni sistem družbe naravnano trajnostno. Večji kot je delež javnega prometa in bolj kot je ta razvit, manjše so potrebe po nakupu osebnega vozila in obratno. Za države v razvoju še vedno velja, da motorizacija z razvojem družbe in dvigom življenjske ravni narašča, saj ljudje dvig blagostanja pogosto pokažejo s prehodom na mobilnost z avtomobilom. V razvitih državah pa motorizacija narašča samo v tistih državah ali delih držav, kjer strukture javnega prometa ne omogočajo kakovostne mobilnosti. To je pogosto na podežlju, medtem ko v mestih (zlasti večjih mestih) javni promet lahko prevzame pomemben del družinskih potreb po mobilnosti.
Metodologija:	
Merska enota /način podajanja	vozil/1000 prebivalcev/leto
Referenčne vrednosti, če obstajajo	Leto 2008: 661 vozil/1000 prebivalcev
Pogostnost merjenja	Letno.
Znani viri podatkov	MP, SURS

Profil indikatorja	
Naziv indikatorja	4.5 Razmerje med rastjo prometa in rastjo BDP
Tip indikatorja	Gonilne sile
Cilj /zahteva NVO	Da BDP raste hitreje kot obseg tovarnega prometa.
Obrazložitev izbora indikatorja	Gospodarska rast je močno povezana z rastjo prometa v neki državi, saj se s povečano izmenjavo in s povečanim trgovanjem povečuje tudi promet. Ker tudi promet predstavlja pomembno gospodarsko dejavnost, se tako obseg finančnih tokov in obseg storitev še povečujeta, od tod tudi gospodarska rast. Le v najbolj razvitih državah so v zadnjih letih dosegli, da je gospodarska rast hitrejša od rasti prometa, kar je posledica prestrukturiranja gospodarstva v veje, ki prinašajo večjo dodano vrednost kot promet. Problem pri povezovanju gospodarske rasti z rastjo BDP je tudi v tem, da zunanji stroški prometa niso všteti in se kot breme kažejo v drugih dejavnostih oziroma sektorjih. Hitreje kot se ločujeta rast BDP in rast prometa v neki državi, bolj je prometni sistem učinkovit in usmerjen k trajnosti.
Metodologija:	
Merska enota /način podajanja	Delež (%) - primerjava rasti prometnega dela in rasti BDP
Referenčne vrednosti, če obstajajo	Leto 2008 / 2007- rast tovarnega prometa: 8 %, rast BDP: 3,5 %.
Pogostnost merjenja	Letno.
Znani viri podatkov	MG, MP, SURS,