

# Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije

## Vsebina:

1. Zakaj smo v akciji?.....	2
2. Ocena predloga resolucije <i>Intermodalnost: čas za sinergijo</i> s strani Koalicije za trajnostno prometno politiko .....	5
3. Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije .....	7
3.1. Osnovne značilnosti in načela trajnostne prometne politike .....	7
3.2. Postopek .....	8
3.3. Potrebni elementi trajnostne prometne politike .....	9
3.4. Vsebinski predlogi Koalicije za trajnostno prometno politiko .....	10

## Koalicija za trajnostno prometno politiko:

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

Ljubljana, 23. februar 2006

## Uvod

Pričujoči dokument je nastal kot odgovor na zadnje napore slovenske vlade, da sprejme prometno politiko Slovenije. V uvodnem delu – Zakaj smo v akciji? – podaja opis stanja do katerega je pripeljala sedanja obstoječa ali neobstoječa prometna politika Slovenije, in pojasnjuje, zakaj smo se odločili, da se povežemo v Koalicijo za trajnostno prometno politiko Slovenije. V drugem delu predstavlja našo oceno prometne politike, ki jo je predlagala vlada. V oceni izpostavljamo najbolj kritične probleme predloga. Zadnji del – Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije – oriše naš predlog za postopek sprejemanja ter elemente in vsebine trajnostno usmerjene prometne politike.

## 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*. Resolucijo sicer vidimo 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. Leta 2004 smo imeli 457 avtomobilov na 1000 prebivalcev, kar je za 77,8 % več kot leta 1990. Sloveniji je vrsto let in celo desetletij bila edino vodilo razvoja mobilnosti gradnja cest in avtocest. Zaradi prepričanja, da bi korenite spremembe strategije mobilnosti zanelile 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

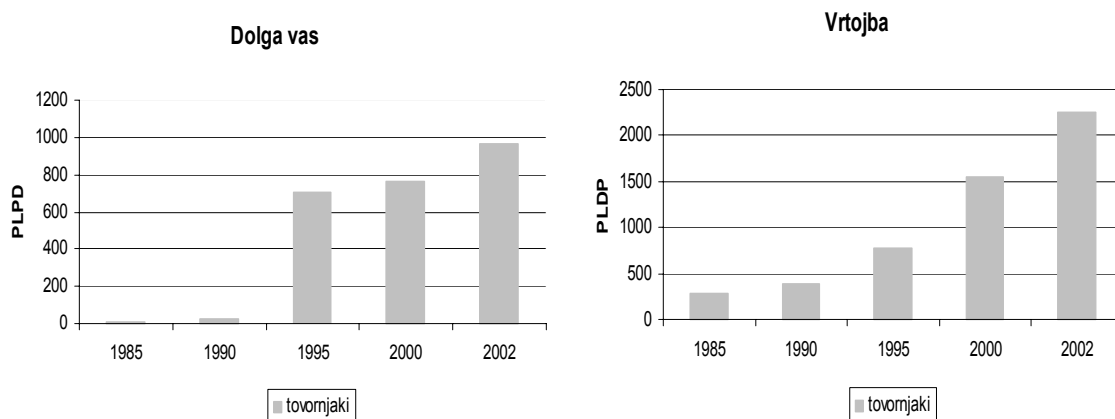
izpušni plini	→ onesnaženje zraka → spreminjanje podnebja → zdravstveni problemi
infrastruktura	→ uničenje okolja → škodljiv vpliv na biološko pestrost → odrezane lokalne skupnosti, ki jim avtoceste prinašajo le nezaželene stranske učinke

**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 neuskajane. Rezultat je seveda upad števila potnikov in nerentabilnost javnega prevoza. Približno 50 % prebivalcev (otrok, starejših, invalidov in socialno šibkejših) nima dostopa do osebne 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 desetletje 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.

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



Vir: Komu bodo koristile slovenske ceste?

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 dnevno povzroči nastanek okoli 140 ton emisij CO, 100 kg svinca, več kot 10 000 ton emisij CO<sub>2</sub>, 70 ton NO<sub>x</sub> in 4 tone SO<sub>2</sub>! 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 enakomernem 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.

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 smo 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.

Viri:

MOL. Anketa po gospodinjtstvih. 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

## **2. Ocena predloga resolucije *Intermodalnost: čas za sinergijo* s strani Koalicije za trajnostno prometno politiko**

Ocena predloga resolucije je pokazala, da je predložen dokument vlade RS neprimeren za podporo razvoja 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 na isti način, 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 bo sodelovale vse javnosti. Prav tako bi jo morali celovito presoditi glede vplivov na okolje (CPVO).

### **2. neprimernost vsebin resolucije**

Resolucija vsebuje precej vsebin, ki bi morale biti definirane drugače kot v resoluciji. Vizija – kam želimo priti s pravilno prometno politiko – bi morala biti načrtovana v Strategiji razvoja Slovenije. Opis trenutnega stanja in analiza SPIN bi se morala nahajati v strokovnih izhodiščih, v resoluciji pa le poglobljene ugotovitve. Poleg tega dokument izraža nerazumevanje pojmov 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 resolucija poudarja čisto okolje, po drugi strani pa npr. opisuje potrebo po več letalskega potniškega prometa. Resolucija kliče k učinkoviti rabi energije v prometu, ne navaja pa ukrepov za doseg tega cilja. Prav tako resolucija želi spodbujati razvoj javnega potniškega prometa, obenem pa ugotavlja, da je 'v sedanjem stanju 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 mnoge želje sicer zapisane na papirju, vendar pa vlada nima resnega namena, da bi jih uresničili.

### **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. Poleg tega je odgovornost za izvajanje resolucije pomanjkljivo opredeljena. Zaradi navedenih razlogov deluje resolucija kot spisec želja, za katerega je težko podati pozitivno oceno o možnostih realizacije.

### **5. pomanjkanje kvantificiranih kazalcev**

Opozoriti je treba na pomanjkanje kvantificiranih kazalcev stanja in zelenega 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. Ukrepe ozaveščanja in informiranja le obrobno omeni, čeprav so 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.

7. resolucija ne upošteva mednarodnih zavez Slovenije  
Ugotoviti je mogoče, da se resolucija ne navezuje na nekatere mednarodne obveze Slovenije, kot sta npr. Kjotski protokol ali alpska konvencija.

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 v nadaljevanju predstavljamo svoj predlog za trajnostno prometno politiko Slovenije.

## 3. Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije

### 3.1. Osnovne značilnosti in načela trajnostne prometne politike

Da bi lahko oblikovali trajnostno naravnano prometno politiko, moramo pri oblikovanju spoštovati in upoštevati vsaj naslednje značilnosti in načela:

**Celostni (holistični) pristop:** Trajnostni pristop zahteva dobro načrtovanje. Za dober načrt so potrebne primerne informacije in učinkovita analitična orodja. Celostna analiza mora odločevalcem in javnosti omogočiti, da lahko vnaprej predvidijo učinke svojih odločitev in jih dodobra razumejo. Analiza ne sme biti omejena na finančne učinke in dejavnosti trga.

**Uravnoteženost dimenzij trajnostnega razvoja:** Družbeni, gospodarski in okoljski cilji so enakopravno prisotni v trajnostno usmerjeni prometni politiki.

**Inovativen pristop znotraj obstoječih praks:** Ni treba, da je trajnostna prometna politika dodaten del prometne politike, temveč je to nov način učinkovitega reševanja težav in stranskih nezaželenih učinkov, ki jih povzroča promet. Izvirati mora iz obstoječih praks in regulatornih okvirjev, ki jih vodi EU.

**Internalizacija eksternih stroškov ali 'onesnaževalec plača':** Trg pogosto povzroči, da v ceno proizvoda ali storitve niso vključeni vsi stroški. Trajnostna prometna politika ocenjuje stroške prometa čez meje sektorjev (družba, gospodarstvo, okolje). Skozi širšo perspektivo zajemanja družbenih in okoljskih stroškov in koristi trajnostna prometna politika internalizira stroške in tako dosega pomemben vzvod za samoregulacijo sektorja prometa. Spoštovanje tega načela zahteva reformo trga – odstraniti je treba spodbude za prekomerno rabo naravnih virov in uničevanje okolja.

**Vsestranska integriranost:** Temelj trajnostne prometne politike je vsestranska integriranost. Brez integriranosti v druge načrte in strategije je trajnostnost prometne politike vsaj močno ogrožena, če že ne spodkopana. Trajnostno načrtovanje zahteva, da posamične odločitve podpirajo dolgoročne strateške cilje skupnosti. Načrtovanje prometa mora biti usklajeno z okoljskimi, gospodarskimi in družbenimi načrti. Tri smeri morajo biti pokrite za zadovoljitev te zahteve:

- Horizontalna integracija: Trajnostna prometna politika mora biti horizontalno integrirana v druge presečne sektorje, predvsem načrtovanje rabe prostora, okolje, družbo, gospodarstvo, zdravje in izobraževanje.
- Vertikalna integracija politik na lokalni, regionalni, državni in evropski ravni.
- Prostorska integracija čez meje lokalnih, regionalnih in državnih skupnosti.

**Opredeljene ciljne vrednosti:** Postavljanje realističnih ciljev in doseganje teh ciljev korak za korakom je implementacijsko načelo trajnostne prometne politike. To vključuje 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.

**Spoštovanje enakosti:** Pri trajnostnem načrtovanju morajo biti upoštevani učinki na enakost v družbi, tako sedanjih kot tudi prihodnjih generacij.

**Previdnostno načelo:** To načelo poudarja pomembnost vključevanja tveganj v odločanje in podpiranje politik, ki tveganja minimizirajo, če je le mogoče.

**Etika ohranjanja:** Trajnostni pristop daje prednost rešitvam, ki ohranjajo vire, povečajo učinkovitost in zmanjšajo porabo virov.

**Transparentnost in vključevanje javnosti:** 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.

**Enakovrednost oblik mobilnosti:** Vsak način prevoza ima svoje prednosti in slabosti z vidika kapacitet, fleksibilnosti, porabe energije, varnosti in okoljskega učinka. Za obliko mobilnosti, ki najbolje zadovolji potrebo po mobilnosti, se je treba odločiti na podlagi prednosti in slabosti vsake od njih. Načini prevoza se lahko kombinirajo na način, ki poudari njihove prednosti in tako se vzpostavi transportna veriga, ki je bolj učinkovita, stroškovno ugodnejša in trajnostna.

### 3.2. Postopek

Trajnostna prometna politika mora temeljiti na realnih potrebah družbe, ki naj bi z njeno pomočjo oblikovala trajnostne, privlačne in živahne lokalne skupnosti. Trajnostna prometna politika pogleda preko prometnih tokov in omogoči podporo kakovostnemu življenju tako v mestih kot na podeželju. Zato moramo pri oblikovanju takšne politike vključevati državljane in deležniške skupine v celotnem postopku. Tako se izognemo konfliktom ali pa jih rešimo že v zgodnji fazi.

#### 1. Resolucijo o prometni politiki je treba sprejeti po demokratičnem postopku.<sup>1</sup>

Glede na to, da smo v Sloveniji že nekaj časa delovali brez vidne prometne politike, in glede na to, da je kakovost predložene resolucije nizka, predlagamo, da se postopek oblikovanja prometne politike vrne na začetek in teče po naslednjem postopku:

1. Javna obravnava vizije in strategije: dogovor o tem, kaj si želimo v prihodnosti na področju prometa. Je to politika, ki sicer spoštuje okolje, vendar ne poskuša omejiti ali usmerjati tokov blaga in ljudi? Je to politika, ki spodbuja rabo JPP, ne ustvarja dodatnih potreb po mobilnosti in promovira okolju prijaznejšo vožnjo? Je to politika, kakršno imamo sedaj, ki podpira tako povečanje blagovnih in človeških tokov kot tudi rabo energije? O tem se je treba dogovoriti, doseči soglasje in oblikovati vizijo.
2. Izdelava strokovnih osnov in scenarijev za izbor prioriteten področij: Na osnovi izbrane vizije se naredi strokovni osnutek osnov za izbor prioritet. Izdelajo se različni scenariji in ocenijo njihove možnosti. Stroka vključuje ne le načrtovalce cest, temveč tudi druge strokovnjake (tudi okoljske!).
3. Javna razprava o prioritetah: Na osnovi strokovnih priporočil se naredi izbor prioritet in ciljev, ki jih želimo doseči. Cilji se kvantificirajo (oz. vsaj poskuša se zagotoviti merljivost).
4. Izdelava strokovnih osnov za ukrepe: Za izbrane cilje se analizirajo možni ukrepi, zopet v krogu strokovnjakov z različnih področij. Naredi se ocena potrebnih finančnih sredstev, časovni okvir, odgovornih nosilcev.
5. Javna razprava o ukrepih: Predloženi ukrepi se skozi javno razpravo sprejmejo ali zavrnejo. Oblikuje se resolucija, na katero lahko javnost poda komentarje. Ko se doseže konsenz o resoluciji, gre ta naprej v postopek.

---

<sup>1</sup> Za več informacij glej Program za odpravo administrativnih ovir in še posebej Metodologijo za izpolnjevanje in spremljanje Izjave o odpravi administrativnih ovir in sodelovanju zainteresirane javnosti. Oboje je dostopno na <http://www.mju.gov.si/index.php?id=5832> (citirano 18.1.2006).



## **2. Celovita presoja vplivov na okolje (CPVO).**

Javno podprt osnutek resolucije se mora podvreči CPVO, kot enemu najpomembnejših instrumentov integracije okoljskih vsebin v sektorske politike. Zakon o varstvu okolja (ZVO) (Ur. L. RS 41/04) določa, da je treba »...v postopku priprave plana, programa, načrta, prostorskega ali drugega akta (v nadaljnjem besedilu: plan), katerega izvedba lahko pomembno vpliva na okolje, izvesti celovito presojo vplivov njegove izvedbe na okolje...«. Čeprav ZVO konkretno ne izpostavlja CPVO za politike, pa CPVO sektorskih politik vključuje tako Direktiva EU o CPVO (2001/42/EC), kot nova Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja, ki navaja, da se »CPVO izvaja za vse tiste plane, programe, politike, ki imajo pomemben vpliv na okolje«.

### **3.3. Potrebni elementi trajnostne prometne politike**

**Vizija in cilji** Uvodno opredeljena celostna vizija, kako želimo razvijati svoj prometni sistem, (izpostavljeni izzivi in želje, cilji in ključna vprašanja, kot npr. izboljšanje kakovosti bivanja v urbanih območjih; zmanjšanje obsega motoriziranega prometa...). Smiselno je nakazati še povezavo s cilji 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 (prometnih, socialnih, ekonomskih itd), ter njihov vpliv na okolje, zdravje ljudi in kakovost bivanja.

**Izbor strategije in ciljnega stanja** Predstavitev možnih pristopov in sklopov ukrepov razvrščenih po scenarijih, ki bi se razlikovali po stopnji ambicioznosti. 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 (številčne in kakovostne) za vsako izpostavljeno področje obravnave.

**Sklopi ukrepov** Za vsak predlagan ukrep je treba podati podroben opis in analizo (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** Za načrt, tudi za posamezne ukrepe, pripraviti pregled finančnih in človeških virov, prav tako pa predstaviti analizo stroškov in koristi.

**Monitoring** Pregled monitoringa izvedbe ter z njim povezane programe zbiranja podatkov in njihove analize. Tudi monitoring stroškov in koristi načrta ter predstavitev načina sprejemanja popravilnih ukrepov ter prilagajanja celotnega načrta.

**Posvetovanje in poročanje** Vse faze trajnostne prometne politike (priprava, izvajanje in revidiranje) zahtevajo posvetovanje z javnostjo in poročanje izvajalcev. Poglavje naj bi vsebovalo opis teh postopkov za vse faze načrta.

**Zaključki in priloge** Seznam in kontaktni podatki institucij in akterjev, ki bodo pristojne ali vključene v pripravo in izvajanje dokumenta.

### 3.4. Vsebinski predlogi Koalicije za trajnostno prometno politiko

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

#### 1. Ker vizija in strategija prometne politike nista opredeljeni v SRS, ju mora opredeliti resolucija.

Poleg tega morajo biti v prometni politiki izpostavljeni prednostni cilji in ukrepi za njihovo doseganje. Časovni in finančni okvir ter odgovornost za izvajanje ukrepov morajo prav tako biti del prometne politike.

Vizije prometne politike:

S prometno politiko Slovenije želimo zagotoviti mobilnost ljudi in blaga, ki bo prispevala k dvigu kakovosti življenja prebivalstva v skladu z načeli okoljske trajnosti<sup>2</sup>.

Cilj prometne politike je zagotoviti trajnostno mobilnost. Le-ta obsega naslednje:

- okolju prijazno upravljanje z mobilnostjo in vključevanje eksternih stroškov, kar bi preprečevalo rast mobilnosti na račun okolja (okoljska trajnost);
- zadovoljevanje potreb po mobilnosti na ekonomsko učinkovit način, ki omogoča razbremenitev finančnih stroškov države (ekonomska trajnost);
- kakovosten dostop do mobilnosti za vse skupine prebivalstva na vseh lokacijah po državi (družbena trajnost).

Osnovne in prioritetne komponente strategije prometne politike za doseganje trajnostne mobilnosti so:

- vključenost eksternih stroškov,
- izboljševanje varnosti in kakovosti prometne infrastrukture,
- učinkovit in kakovosten javni potniški promet,
- prenos blagovnega prometa na železnico,
- rast energetske učinkovitosti vozil,
- trajnostno upravljanje s prometom in
- ozaveščanje in informiranje ljudi.

#### 2. 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).

Cilj: Do leta 2008 vzpostaviti sistem zajemanja eksternih stroškov in do leta 2010 začeti v pravo ceno prometa vključevati vsaj 90 % eksternih stroškov.

---

<sup>2</sup> Načeli okoljske trajnosti:

1. Onesnaženje le v meri, ki ne presega absobcijske sposobnosti okolja.
2. Črpanje naravnih virov le do te mere, da ostaja 'glavnica' nedotaknjena.

### **3. Kontinuirano moramo izboljševati varnost in kakovost prometne infrastrukture z upoštevanjem vseh udeležencev prometa.**

V Sloveniji je prometna varnost v primerjavi z drugimi državami na nizki ravni. V letu 2002 je v prometnih nesrečah izgubilo življenje 269 ljudi, 1564 pa jih je bilo hudo ranjenih. Težavno je tudi vzdrževanje kakovostnih regionalnih in lokalnih cest. Čeprav imamo zgrajen avtocestni križ, se velik del prometa, ki bi lahko potekal po avtocesti, zaradi manjših stroškov odvija po vzporednih lokalnih ali regionalnih cestah z namenom neplačevanja cestnin. Ta promet zaradi gostote, mase in hrupa močno načenja lokalno okolje, da ne govorimo o slabšanju življenjskih razmer.

Cestni tovorni promet, v kolikor ga ni mogoče usmeriti na železnice, mora potekati izključno po avtocestnem omrežju in po hitrih cestah povsod tam, kjer ni na voljo avtoceste. Regionalne in lokalne ceste moramo zaščititi pred tranzitnim potniškim prometom, ki se lahko odvija po cestah višje kategorije. Tehnologija danes že omogoča popolno sledenje vožnje vozil, zato tudi ne bi bil noben problem, ugotoviti, ali konkretno vozilo vozi tam, kjer je zanj najbolj primerno, in če ne, ustrezno reagirati: najbolje s plačilom »stroška uporabe«, ne s kaznijo. To bi olajšalo obnovo lokalne in regionalne cestne infrastrukture in tudi vplivalo na izboljšanje varnosti na teh cestah.

Obnova lokalne infrastrukture mora zaobjeti obnovo ali postavitvev infrastrukture tako za pešce kot kolesarje in po potrebi delovna in gospodarska vozila. V naseljih je treba temeljito preučiti kakšno je stanje pešpoti, pločnikov in kolesarskih stez. Postaviti je treba zahtevo, da v vsaki lokalni skupnosti oziroma naselju najkasneje ob prvi naslednji prenovi cestišča, ki po svoji dolžini skozi naselje še nima pločnika ali kolesarske steze, zagotovijo izgradnjo in vzdrževanje obojega. Vključevanje neavtomobiliziranih oblik mobilnosti in izgradnja infrastrukture zanje pa ne sme povzročati nadaljnje degradacije okolja, zato je treba pri izgradnji pločnika in/ali kolesarske steze tudi ostanek cestišča prilagoditi novim oblikam mobilnosti.

Prav tako je treba zagotoviti vlaganja v večjo varnost infrastrukture (npr. zavarovanje železniških prehodov ali odprava nevarnih točk) ter dvig ozaveščenosti udeležencev v prometu (skozi izobraževanje in nadzor udeležencev v prometu).

Cilj 1: Do leta 2007 uzakoniti zahtevo po ureditvi pločnikov in kolesarskih stez vzdolž lokalnih cest v naseljih ob prvi prenovi cest ob nespremenjeni površini degradiranega prostora.

Cilj 2: Do leta 2008 odpraviti tranzitni tovorni ali potniški promet po lokalnih cestah v mestnih središčih, do leta 2012 pa na vseh drugih lokalnih in regionalnih cestah.

Cilj 3: Radikalno zmanjšati število nesreč in sicer za vsaj 30 % do leta 2008 ter za vsaj 50 % do leta 2012. Do leta 2007 sprejeti strategijo 'nobene nesreče s smrtnih izidom'.

### **4. 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 zaželene 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.

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.

## **5. 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 neuskklajene. JPP mora postati dostopen, uporaben in konkurenčen način prevoza vsem skupinam prebivalstva. Prevzeti mora večji del dnevnih osebnih migracij v urbanih okoljih, kot tudi med urbani središči in periferijo. Storitve JPP morajo biti kakovostne (ustrezna hitrost, frekvenca, udobnost in dostopnost do postajališč), 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 vozni 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.

Posebno poglavje prometne politike mora biti urejanje JPP v okolici večjih mest (Ljubljanska urbana regija, Celje, Maribor, Koper, Kranj, Šaleška dolina, ...). Smernice državne prometne politike morajo v naslednji fazi prevzeti politike mestnih občin z namenom razvoja JPP na njihovem območju. V urbanih okoljih je treba uvesti zahtevo, da se desni pas rezervira za JPP in se tudi fizično loči od preostalega dela cestišča, tako da 'preskoki' avtomobilov niso možni.

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 moralo biti tudi poglavje politike JPP in deležno ustrezne državne podpore.

Cilj 1: Do leta 2012 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 2007 zagotoviti učinkovito povezanost vozni redov različnih sredstev JPP.

Cilj 4: Do leta 2008 osnovnošolcem in srednješolcem zagotoviti vsaj 80 % pokrivanje stroškov mesečnih vozovnic za JPP ali celo popolnoma brezplačen prevoz z JPP.

Cilj 5: Do leta 2007 predpisati dostopnost z JPP kot pogoj delovanja javnih kulturnih ustanov in zavarovanih območij.

## **6. 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: Do leta 2007 v Bruslju pridobiti pravico za zaščito okolja, zdravja in infrastrukture pred tujim tovrnim prometom.

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

Cilj 3: V prehodnem obdobju je treba tranzitnemu tovrnemu prometu zaračunavati takso, ki bi vsaj delno pokrila eksterne stroške. Prav tako je treba v prehodnem obdobju, preden vzpostavimo učinkovit železniški prevoz tovora, tranzitni cestni tovrni promet usmerjati izključno na avtoceste in s tem razbremeniti številne vzporedne lokalne in regionalne ceste, ki niso bile narejene in dimenzionirane za mednarodni tovrni promet.

## **7. Ugotoviti moramo, ali je gradnja hitrih železniških povezav v nacionalnem interesu Slovenije.**

Čeprav Evropa v zadnjem času pospešeno gradi hitre železniške povezave, je treba nacionalni interes Slovenije na tem področju še opredeliti. Glede na zgradbo Slovenije je umestitev hitre železnice v slovenski prostor vprašljiva, prav tako pa je vprašljivo, ali je nacionalni interes Slovenije postati tranzitni potniški koridor z eno postajo v Ljubljani (kakor predlaga Italija). Avstrija in Švica kot alpski državi zagovarjata stališče, da sodobne hitre železniške povezave (350 km/h) niso primerne za njuno merilo in morfologijo.

Hkrati je očitno, da EU v naslednjih dveh desetletjih ne načrtuje sofinanciranja gradnje novih hitrih prog v Sloveniji, temveč predvsem modernizacijo obstoječih prog za višje hitrosti. Zato menimo, da je ključna naloga Slovenije predvsem dvigniti kakovost železnic prometa na raven, ki je primerljiva dvigu standarda v cestnem omrežju (izboljšave v hitrosti in pogostosti železniških povezav).

Predlog koalicije je, da se odpre javna razprava o nacionalnem interesu Slovenije 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.

Cilj: V letu 2006 začeti razpravo o nacionalnem interesu na področju hitrih železnic in do konca leta 2007 sprejeti nacionalno strategijo na področju razvoja hitrih železniških povezav.

## **8. 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 potnih stroškov

Povračilo potnih stroškov je v Sloveniji trenutno urejeno tako, da spodbuja rabo osebnega avtomobila. S spremembo načina pokrivanja potnih stroškov je mogoče spodbude preusmeriti na JPP, poleg tega pa prihraniti veliko davkoplačevalskega denarja in stroškov podjetij. Uvesti je treba povračilo potnih stroškov samo v primeru uporabe sredstev JPP in sicer na osnovi predložitve mesečne vozovnice, tako v zasebnem kot v javnem sektorju. Tako se znižajo stroški prevoza, poleg tega pa so ljudje stimulirani k rabi JPP, kar je lahko vitalnega pomena za oživitve JPP: z nakupom vozovnic se poveča priliv ponudnikom storitev JPP, s privarčevanim davkoplačevalskim denarjem pa se spodbuja razvoj JPP (predvsem železnice).

Cilj: Do leta 2008 uzakoniti povračilo potnih stroškov za delavce samo na osnovi predložene mesečne vozovnice za sredstva JPP.

#### c) zmanjšanje okoljskega 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 2010 uveljaviti zahtevo v EU, da se polni potni stroški (tudi eksterni) vključijo v ceno blaga. Do leta 2008 pripraviti celoten program ozaveščanja potrošnikov o prometnem odtisu blaga, ki ga kupujejo.

#### 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 2008 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 %.

#### 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 decentralizacijo stanovanj 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: Do leta 2007 vzpostaviti povezavo med gradnjo stanovanj (stanovanjsko politiko) in prometno politiko skozi vključevanje prioritete prometne politike v stanovanjsko politiko in obratno.

#### f) sprememba cestninske politike

Obstoječa cestninska politika je neustrezna, ker je nepravična, neučinkovita in netrajnostna. Osnovno načelo mora biti, da prevoz po avtocesti ni več nadstandardna storitev.

Cestninjenje na avtocestah in drugih cestah služi regulaciji prometa tako, da prometni tokovi ubirajo tiste poti, ki najmanj škodijo cestam in okolju. Obenem je cestninjenje način zbiranja sredstev za reševanje najbolj problematičnih prometnih tokov.

Cestniniti 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 tovarnega 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 dnevu.

Cilj: Do 2009 sprejeti sistem zaračunavanja cestnine na lokalnih cestah in vseh cestah višjega reda. Obenem se ukine pavšalno plačevanje cestnine ob registraciji vozila.

#### g) upoštevanje prometa v prostem času

Promet v prostem času danes ne velja več za marginalen delček prometnih tokov, pač pa je postal enakovreden tokovom prometa delavcev in šolarjev. Zato je potrebno tudi ta del prometa v prometni politiki obravnavati enakovredno in veliko pozornost nameniti tudi ukrepom, ki preprečujejo rast prometa v prostem času (npr. dostopnost trgovin, kulturnih, športnih in ostalih ustanov z JPP).

Cilj: Promet v prostem času nemudoma vključiti v prometno politiko in sicer enakovredno delavskemu in šolarskemu prometu.

### **9. Prometna politika RS naj aktivno poseže v problematiko mestnega prometa.**

Mestni promet je predvsem skoncentriran izkaz stanja prometnega sistema v državi. V skladu z najnovjšim 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 presešlo pomanjkljivosti strateškega načrtovanja prometa v RS, saj bi vpeljava trajnostnega pristopa k urejanju mestnega prometa pomenila premik od infrastrukturnih in parcialnih poudarkov obravnave prometnega sistema na neinfrastrukturne in celostne. Večjo težo bi dobili vsebinski cilji sodobnega upravljanja mobilnosti, kot so spodbujanje k večji uporabi alternativnih načinov prevozov, izboljšanje dostopnosti do novosti v prometnem sistemu (predvsem alternativnih načinov prevozov), povečanje učinkovitosti obstoječih načinov prevoza in zmanjševanje obsega in rasti prometa z omejevanjem števila, dolžine in potrebe po motoriziranih oblikah potovanja.

Cilj: Do leta 2008 morajo imeti vse mestne občine v Sloveniji izdelano trajnostno prometno strategijo.

### **10. Večja učinkovitost vozil in vožnje ter uporaba alternativnih goriv lahko pripomoreta k zmanjšanju emisij nevarnih plinov.**

Promet v Sloveniji dnevno povzroči nastanek okoli 140 ton emisij CO, 100 kg svinca, več kot 10 000 ton emisij CO<sub>2</sub>, 70 ton NOX in 4 tone SO<sub>2</sub>.

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 %. Na zmanjšanje izpustov lahko pozitivno vpliva tudi raba alternativnih pogonskih goriv (npr. biodizel).

Cilj: 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.

### **11. 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 funkcioniira. 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.

Cilj: Do leta 2007 v sodelovanju z nevladnimi organizacijami izdelati celovit program ozaveščanja javnosti o trajnostni mobilnosti.

### **12. Vzpostaviti moramo okoljski monitoring vzdolž večjih prometnic.**

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 2010.

### **13. Prometna politika mora opredeliti hierarhijo nadaljnjih dokumentov.**

Ponavadi je bilo za točke, kjer so se pomanjkljivosti prometne politike jasno pokazale, napovedano, da bodo dokončno razrešene v izvedbenih aktih. Ker se to pogosto ni zgodilo, mora resolucija izvedbene dokumente opredeliti natančno in pri tem upoštevati zgoraj opisana načela (predvsem načelo celovitosti obravnave prometnega sistema).