



TEZE ZA TRAJNOSTNO PROMETNO POLITIKO 3.0

Koalicija za trajnostno prometno politiko.

Koalicija za trajnostno prometno politiko je neformalno združenje organizacij in posameznikov, ki si prizadeva za trajnostno prometno politiko v Sloveniji in deluje pod okriljem mreže Plan B za Slovenijo. Vodi jo CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp.

Ljubljana, maj 2018.

KAZALO

UVOD.....	3
ZAKAJ SMO V AKCIJI?	3
TEZE ZA TRAJNOSTNO PROMETNO POLITIKO 3.0.....	6
1. CENA PROMETA VKLJUČUJE VSE ZUNANJE STROŠKE.	6
2. PROSTORSKO IN PROMETNO NAČRTOVANJE JE POVEZANO IN TRANSPARENTNO.	8
3. SPREMINJANJE POTOVALNIH NAVAD SKOZI KONTINUIRANO OZAVEŠČANJE O POMENU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.	10
4. KOLESARJENJE IN PEŠAČENJE STA OSNOVA STEBRA MOBILNOSTI V MESTIH IN STRNJENIH NASELJIH.	11
5. TEMELJITO SE PRENOVI JAVNI POTNIŠKI PROMET.	13
5.1. ŽELEZNICA JE VITALNA HRBTENICA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA.	14
5.2. ŽELEZNICA PREVZAME GLAVNINO TRANZITNEGA TOVORNEGA PROMETA.....	15
6. UMIRJANJE PROMETA JE KLJUČNO ZA RAZVOJ TURISTIČNIH IN ZAVAROVANIH OBMOČIJ.	16
7. VZPOSTAVI SE OKOLJSKI MONITORING VZDOLŽ VEČJIH PROMETNIC.....	17
SKLEP	18
VIRI	18

UVOD

Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije so bile prvič oblikovane leta 2006 kot odgovor na napore slovenske vlade v letu 2005 pri oblikovanju prometne politike Slovenije. Po štirih letih smo teze pregledali in jih uredili glede na stanje prometa in prometne politike v Sloveniji leta 2010. V letu 2018, po sprejetju Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (v nadaljevanju: Strategija) in Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (v nadaljevanju: Nacionalni program), smo naredili ponoven pregled tez. Spremljali smo izvajanje prometne politike ter prisotnost tez v Strategiji in Nacionalnem programu ter oblikovali predloge novih tez trajnostne prometne politike 3.0. **Pričujoč dokument je namenjen predstavitvi tez za trajnostno politiko 3.0**, ki so oblikovane na podlagi tez iz leta 2010 in nekaterih novih področij, potrebnih obravnave, ki so rezultat trenutnega stanja na področju mobilnosti ter prometa v Sloveniji.

ZAKAJ SMO V AKCIJI?

Mobilnost je ena od osnovnih značilnosti razvitih družb. Skrb za mobilnost prebivalstva ne predstavlja zgolj vlaganja v cestno infrastrukturo, temveč 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 potrebno 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. Državni zbor je 3.5.2006 sprejel Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije.

V letu 2015 in 2016 je Vlada RS sprejela dva pomembna dokumenta za uspešen razvoj prometa: **Strategijo razvoja prometa v RS** in **Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS**. Slednji določa podrobnejše aktivnosti, način izvajanja, potrebna finančna sredstva, roke in nosilce za izvedbo prometnih ukrepov iz Strategije. Strategija naslavlja vrsto trajnostnih prometnih načinov in jih poudarja kot pomembne in ključne, vendar jih ne prioritizira pred netrajnostnimi ukrepi. Nacionalni program navaja, da ministrstvo, pristojno za promet v sodelovanju z družbo DRI upravljanje investicij, d.o.o., pripravi skupne **6-letne načrte vlaganj v promet in prometno infrastrukturo** in jih vsako leto posreduje v potrditev Vladi RS. Gre za t.i. drsne načrte s pomočjo katerih bi nosilec investicij olajšali njihovo izvajanje in temu področju zagotovili stabilnost. Prvi tak dokument za obdobje 2018–2023 je Ministrstvo za infrastrukturo v obliki osnutka objavilo januarja 2018.

Strategija opredeljuje vizijo prometne politike, ki je tako del skupne vizije države in hkrati potreben pogoj za njeno delovanje. Opredeljena je kot **zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva**. Ta opredelitev izhaja iz osnovne dejavnosti prometa in prevoza, ki pomenita premeščanje oziroma premikanje ljudi, blaga in informacij v prostoru in času. Beseda »zagotavljanje« pomeni, da bo

država z ukrepi prometne politike poskrbela za trajnostno mobilnost prebivalstva in tudi za trajnostno oskrbo gospodarstva. Beseda »trajnosten« se nanaša na učinkovito delovanje prometnega sistema, ki deluje v presečišču okoljskega, socialnega in ekonomskega vidika. Na podlagi vizije so določeni osnovni cilji prometne politike, ki zagotavljajo uresničevanje vizije. Cilji so:

- izboljšati mobilnost in dostopnost;
- izboljšati oskrbo gospodarstva;
- izboljšati prometno varnost in varovanje;
- zmanjšati porabo energije;
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev;
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Dokumenti slovenske prometne politike kljub pojavljanju ukrepov in idej trajnostne mobilnosti, le-te **ne prioritizirajo ter tako nekoherentno zagovarjajo zeleno, trajnostno in dostopno mobilnost**. Kritične točke pomanjkanja prometne politike se kažejo v trenutnem stanju:

Osební avtomobil je favorizirana oblika mobilnosti. V Sloveniji je bilo v letu 2013 več kot 83 % potniških kilometrov po cestah opravljenih z osebnim avtomobilom. V letu 2015 je znašala stopnja motorizacije 523 (št. osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev) (*Kazalci okolja v Sloveniji, 2016*). Prometna politika je ujeta v krogu, ki se je izkazal za začaranega: gradimo in širimo ceste, kar naj bi preprečilo 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:

NEZAŽELENI STRANSKI UČINKI PROMETA	
NESREČE	→ ekonomska škoda → zdravstvene težave
ZASTOJI	→ izguba časa → ovira za nekatere druge vrste transporta (npr. avtobus) → povečan stres → ekonomska škoda → nemobilnost → povečani pritiski na okolje
HRUP	→ zdravstveni problemi in stres → neprivlačno okolje za življenje → upad vrednosti nepremičnin
IZPUŠNI PLINI	→ onesnaženje zraka → spreminjanje podnebja → zdravstveni problemi
INFRASTRUKTURA	→ uničenje okolja → negativen vpliv na biološko pestrost in izgubo življenjskega prostora → odrezane lokalne skupnosti, ki jim avtoceste prinašajo le nezaželene stranske učinke → vizualna in socialna degradacija mestnih površin

Stroški nezaželenih učinkov prometa so visoki. 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 (*Lep et al, 2004*). Največji del teh stroškov prevzamejo emisije (2,7 % BDP), nesreče in klimatske spremembe (*Lampič, Ogrin, 2009*). Očitno je, da ti stroški nimajo pozitivnega značaja, temveč lahko negativno vplivajo na gospodarstvo, če njihove rasti ne omejimo. Za primerjavo naj navedemo, da smo od leta 1992 do 2014 v železnice vložili le 1,44 milijarde € (*Kazalci okolja ARSO*), kar pomeni, da v enem letu napravimo več eksternih stroškov (od tega velika večina s cestnim motornim prometom), kot je bilo v železnice vloženo praktično v celotnem obdobju obstoja RS.

Velikemu deležu prebivalcev Slovenije ni omogočena kakovostna mobilnost. Danes povezav z javnim potniškim prometom marsikje ni ali pa so povezave časovno nekonkurenčne in neusklajene, kar se kaže v upadu števila potnikov in nerentabilnosti javnega prevoza. Ker se prostorska zgradba Slovenije, predvsem pa njenih mest, vse bolj razvija po načelu maksimalne dostopnosti z osebnim avtomobilom, hkrati pa je sistem javnega potniškega prometa nekonkurenčen in neučinkovit, se kakovost bivanja in mobilnosti velikemu delu prebivalstva slabša. 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.

Naše ceste najbolj koristijo tujim tranzitnim tovornjakom. Vstop v EU je na področju transporta povzročil 70 % dvig cestnega prevoza. 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 večjo škodo kot osebni avtomobil, všteti mehanske poškodbe in okoljsko škodo.

Prometno onesnaževanje vpliva na zdravje ljudi ter stanje okolja. Promet je eden glavnih povzročiteljev izpustov snovi, ki so vzrok za zakisovanje voda, nastanek prizemnega ozona in trdnih delcev. Izpusti iz prometa ustvarjajo kar 32 % vseh toplogrednih plinov (leto 2014). K izpustom največ prispeva cestni promet. Avtomobilski promet v Sloveniji je dnevno leta 2014 povzročal nastanek 25 ton NO_x, več kot 9000 ton CO₂ in 3 tone PM₁₀ (*Kazalci okolja v Sloveniji, 2016*).

TEZE ZA TRAJNOSTNO PROMETNO POLITIKO 3.0

Teze 3.0 predstavljajo kombinacijo še vedno aktualnih tez iz leta 2010, predvsem tistih, ki niso bile uresničene in določenih novih tez. Znotraj sedmih **vsebinskih področij** so določeni **cilji**, ki bi jim na področju trajnostne prometne politike morali slediti in **kazalniki**, na podlagi katerih naj se spremlja doseganje zastavljenega cilja.

1. CENA PROMETA VKLJUČUJE VSE ZUNANJE STROŠKE.

Okolju prijazno upravljanje mobilnosti je moč doseči le ob strogem upoštevanju in vključevanju vseh zunanjih stroškov. Potrebno je na podlagi že obstoječih modelov in študij izbrati kakovostno metodologijo merjenja zunanjih stroškov ter z njeno pomočjo stroške transparentno in javnosti razumljivo predstaviti ter jih preliti v ekonomske postavke (npr. skozi primerno cestninjenje ali zeleno javnofinančno reformo).

Kot del trajnostne prometne politike si moramo prizadevati tudi za vključitev pravih potnih stroškov v ceno blaga ter za ozaveščanje potrošnikov o prometnih in okoljskih posledicah njihovih nakupov.

Glede povračila stroškov prevoza na delo je potrebno uvesti sistem, ki bi spodbujal uporabo JPP. Bodisi na način, da je osnova za povračilo potnih stroškov mesečna/letna vozovnica za JPP oziroma, da se denar namenjen prevozu na delo usmerja v izboljšanje JPP in njegovo pocenitev. Tako se znižajo stroški prevoza, poleg tega pa so ljudje stimulirani k uporabi JPP, kar je lahko vitalnega pomena za oživitev JPP: z nakupom vozovnic se poveča priliv ponudnikom storitev JPP, s privarčevanim davkoplačevalskim denarjem pa se spodbuja razvoj JPP (predvsem železnice).

Cilj 1: Do leta 2021 se vzpostavi sistem obračunavanja zunanjih stroškov. Do leta 2023 prava cena prometa vključuje vsaj 90 % zunanjih stroškov.

Kazalnik: Višina zunanjih stroškov prometa (če se manjša pomeni, da se stroški prenašajo na notranje).

Cilj 2: Do 2021 se za tovorna vozila plačilo cestnine razširi tudi na vzporedne ceste višjega reda.

Kazalnik: Obstoječi sistem cestninjenja.

Cilj 3: Do leta 2021 se sprejmejo mehanizmi na ravni EU, ki v ceno blaga vključujejo tudi zunanje stroške transporta.

Kazalnik: Obstoj mehanizmov, ki v ceno blaga vključujejo zunanje stroške transporta.

Cilj 4: Do leta 2021 urediti in uzakoniti povračilo stroškov prevoza na delo za vse delavce na način, ki bo spodbujal rabo javnega prevoza.

Kazalnik: Obstoj sistema povračila stroškov prevoza na delo, ki spodbuja rabo javnega prevoza.



2. PROSTORSKO IN PROMETNO NAČRTOVANJE JE POVEZANO IN TRANSPARENTNO.

Prostorsko in prometno načrtovanje bosta povezana, učinkovita in transparentna le z enakovrednim vključevanjem ljudi v zgodnje procese načrtovanja infrastrukturnih projektov. Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja se kaže predvsem pri pripravi prostorskih planov in načrtov, ki upoštevajo prometne obremenitve in dostopnost z JPP. Priprava mobilnostnih načrtov že pri samem načrtovanju, umeščanju ali gradnji bi pomenila korak v smer k integriranemu prostorskemu in prometnemu načrtovanju. Obstoječa Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004) je to deloma predvidela (skozi Povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture), a se tega žal ni upoštevalo pri izvajanju, vsaj ne v večji meri.

Obenem potrebujemo stanovanjsko politiko, ki ne spodbuja vsakodnevnega migriranja med delovnim mestom in bivališčem, pač pa spodbuja čim bolj raznovrstne dejavnosti na majhnem prostoru (bivanjske površine in storitvene dejavnosti čim bolj prepletene) 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. Večje generatorje prometa je potrebno umeščati ob proge JPP in o prometni ureditvi z JPP razmišljati prednostno, pred samo gradnjo.

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. Alpska konvencija, je del slovenskega pravnega reda. Določa prehod na trajnosten prometni sistem in je proti gradnji novih cestnih koridorjev.

Cilj 1: Javnosti se v procese načrtovanja vključuje v zgodnejših fazah, predvsem pri pomembnejših infrastrukturnih projektih.

Kazalnik: Število prostorskih projektov/investicij, ki so v načrtovalski fazi vključile ustrezne mehanizme trajnostnega mobilnostnega načrtovanja.

Cilj 2: Poveže se stanovanjsko in prometno politiko skozi vključevanje prioritet prometne politike v stanovanjsko politiko in obratno.

Kazalnik: Strateški in zakonodajni dokumenti na področju prostorskega razvoja upoštevajo povezovanje področja novogradenj in prometne politike.

Cilj 3: Do leta 2019 se prometne tokove v mestnih središčih stabilizira. PLDP na mestnih vpadnicah pada za 3 % letno. V mestnih središčih se ukinjajo parkirne površine, in sicer za 3 % skupne površine parkirnih mest letno.

Kazalnik: Padec PLDP za 3 % letno po letu 2019.

Cilj 4: Slovenija je podpisnica Alpske konvencije, zato upošteva načela o novogradnji cest iz prometnega protokola alpske konvencije.

Kazalnik: Število prometnih projektov/investicij, ki so izvedene v z upoštevanjem določil Alpske konvencije.

Cilj 5: Sprejem in izvajanje Strategije prostorskega razvoja Slovenije za področje trajnostne mobilnosti.

Kazalnik: Strateški in zakonodajni dokumenti na področju prostorskega razvoja upoštevajo povezovanje področja prostorske in prometne politike.

Cilj 6: Sprejem smernic za pripravljavce prostorskih aktov glede vključevanja mehanizmov za spodbujanje trajnostne mobilnosti v prostorskem načrtovanju kot so obveza izdelave mobilnostnega načrta za večje generatorje prometa, zagotavljanje dostopnosti z JPP, dostopnosti kolesarjev ter pešcev, maksimalni parkirni standardi, mešana raba, višje gostote itd.

Kazalnik: Obstoj smernic, ki pripravljavce prostorskih aktov obvezujejo k vključevanju mehanizmov za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

Cilj 7: Sprejem in izvajanje regionalnih celostnih prometnih strategij ter njihovo upoštevanje pri izdelavi regionalnih prostorskih planov.

Kazalnik: Izdelane in izvajane regionalne celostne prometne strategije.

3. SPREMINJANJE POTOVALNIH NAVAD SKOZI KONTINUIRANO OZAVEŠČANJE O POMENU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.

Stopnja motorizacije v Sloveniji je visoka (523 avtomobilov na 1000 prebivalcev v letu 2015) in avto še vedno pogosto predstavlja statusni simbol. Po drugi strani pa skupine ljudi, ki iz določenih razlogov ne vozijo avtomobila (šolarji, deloma študenti, starejši, gibalno ovirani, socialno šibki) nimajo enakih možnosti za vključevanje v družbo. Z ukrepi kot so izobraževalni program za mobilnost za osnovne in srednje šole, ozaveščevalni program za šole vožnje ter programi in medijske kampanje o trajnostni mobilnosti za širšo javnost je treba dvigovati ozaveščenost ljudi.

Cilj 1: Do leta 2021 se v sodelovanju z nevladnimi organizacijami in strokovnjaki izdelati celovit program ozaveščanja javnosti o trajnostni mobilnosti in NVO zagotoviti sistemsko podporo pri izvajanju.

Kazalnik: Izdelan in izvajan program ozaveščanja javnosti. Obstoj sistemske podpore za izvajanje.

Cilj 2: Vzpostavitev sistemske podpore aktivnostim ozaveščanja in izobraževanja, ki so usmerjene k dvigu kulture vožnje in varnosti v prometu.

Kazalnik: Obstoj sistemske podpore aktivnostim ozaveščanja in izobraževanja s ciljem dviga kulture vožnje in povečanja varnosti v prometu.

Cilj 3: Do leta 2021 se sprejeme predpis, ki mobilnostni načrt za večja podjetja, ustanove, šole in naselja, uvaja kot obvezen.

Kazalnik: Izdelani in izvajani mobilnostni načrti.

4. KOLESARJENJE IN PEŠAČENJE STA OSNOVA STEBRA MOBILNOSTI V MESTIH IN STRNJENIH NASELJIH.

Kolesarjenje in pešačenje predstavljata v strnjenih naseljih osnovo mobilnosti. Veliko pozornosti je potrebno nameniti ukrepom, ki zagotavljajo večjo varnost vsem udeležencem v prometu, s poudarkom na ranljivejših skupinah kot so pešci in kolesarji. Ob cestah v naseljih bi morali povsod zgraditi pločnike in kolesarske steze. Potrebno bi bilo prednostno odpraviti tako imenovane črne točke, ki predstavljajo za pešce ali kolesarje nevarne oziroma nepregledne odseke. Zelo pomembno je tudi vzpostavljanje in obnavljanje kolesarske infrastrukture, ki mora biti varna, udobna in vzdrževana v vseh vremenskih pogojih (posipanje, odstranjevanje snega, čiščenje površin). Šolski okoliši kot temelj trajnostne mobilnosti naj predstavljajo vzor varne in uporabnikom prijazne infrastrukture. Tako bo učencem zagotovljena možnost varnega in aktivnega prihoda v šolo.

Cilj 1: Ob vsaki rekonstrukciji ali novogradnji cest v naselju se zgradi varne in udobne kolesarske površine, ki, če je možno, presegajo minimalne standarde za gradnjo.

Kazalnik: Št. varnih in udobnih kolesarskih površin, zgrajenih ob rekonstrukcijah ali novogradnjah cest.

Cilj 2: Sprejetje in izvajanje Pravilnika o kolesarskih povezavah v RS.

Kazalnik: Število kilometrov državnih (daljinskih, glavnih in regionalnih) kolesarskih povezav.

Cilj 3: Sprejetje in izvajanje državne strategije za kolesarjenje.

Kazalnik: Sprejeta in izvajana strategija za kolesarjenje.

Cilj 4: Osnovni način premikanja za krajše (do 2 km) poti v mestih je pešačenje. Slovenija kontinuirano spremlja napredek na področju pešačenja z mednarodnimi indeksi pešačenja.

Kazalnik: Napredek glede na mednarodne indekse pešačenja (International Walking Data Standard)

Cilj 5: Sprejetje in izvajanje državne strategije za pešačenje.

Kazalnik: Sprejeta in izvajana strategija za pešce.

Cilj 6: Do leta 2021 v vseh šolskih okoliših obstaja možnost varnega in aktivnega (peš, s kolesom) prihoda v šolo.

Kazalnik: Delež šol, ki imajo organiziran tak način prihoda v šolo.

Cilj 7: Do leta 2023 v šolo aktivno prihaja vsaj 80 % učencev, ki so od šole oddaljeni manj od 2 km.

Kazalnik: Delež učencev, ki hodijo aktivno v šolo.

Cilj 8: Delež dijakov, študentov in delovno aktivnih prebivalcev, ki aktivno prihajajo v šolo/na delovno mesto se letno povečuje za 1 odstotno točko.

Kazalnik: Delež dijakov, študentov in delovno aktivnih prebivalcev, ki aktivno prihajajo v šolo/na delovno mesto.

Cilj 9: Zmanjšanje števila smrtnih žrtev ter hudo telesno poškodovanih med kolesarji za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot 7 kolesarjev, hudo telesno poškodovanih ne sme biti več kot 74.

Kazalnik: Število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih med kolesarji.

Cilj 10: Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci ter zmanjšanje teže posledic teh prometnih nesreč za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot 13 pešcev.

Kazalnik: Število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih med pešci.

Cilj 11: Povečati obseg kolesarjenja.

Kazalnik: Število prekolesarjenih km na dan/leto.

Cilj 12: Do 2021 se v naseljih omeji hitrost na 30 km/h.

Kazalnik: Najvišje dovoljene hitrosti v naseljih.

5. TEMELJITO SE PRENOVI JAVNI POTNIŠKI PROMET.

Povezave z javnim potniškim prometom marsikje še ne obstajajo ali pa so časovno nekonkurenčne in neusklajene. JPP mora postati dostopen, uporaben in konkurenčen način prevoza za vse skupine prebivalstva. Prevezeti mora večji del dnevnih osebnih migracij v urbanih okoljih, kot tudi med urbanih središči in periferijo. Storitve JPP morajo biti kakovostne in učinkovite (ustrezna hitrost, frekvenca, udobnost in dostopnost do postajališč, poenotenje vozni redov, intermodalnost), morajo pa biti tudi cenovno konkurenčne prevozu z osebnimi avtomobili.

Srednja varianta projekcije slovenskega prebivalstva EUROPOP2008 predvideva porast deleža starih ljudi (65+) med skupnim prebivalstvom do leta 2060 na 33,4 % (SURS, 2010). Delež starejših je v podeželskih območjih večji kot v urbanih in te skupine prebivalstva se pogosto soočajo z mobilnostno revščino. Posebno pozornost je potrebno nameniti skupinam prebivalstva, ki si ne morejo privoščiti oziroma ne morejo voziti osebnega avtomobila, predvsem so to otroci, gibalno ovirani in starejši.

Cilj 1: Do leta 2021 se doseže 30:70 'modal split' za potniški promet (vsaj 30 % potniških kilometrov doseženih z JPP) in do leta 2023 zagotoviti prevlado JPP nad osebnim prometom.

Kazalnik: Modal split

Cilj 2: Vsa naselja s 500 ali več prebivalci so do leta 2021 povezana z regionalnimi središči z JPP, ki vozi v najmanj enournem intervalu, in katerega potovalni čas je primerljiv z avtomobilskim.

Kazalnik: Št. naselij s takimi povezavami.

Cilj 3: Do leta 2021 zagotoviti učinkovito povezanost taktnih vozni redov različnih sredstev JPP.

Kazalnik: Obstoj taktnih in povezanih vozni redov.

Cilj 4: Do leta 2021 se vzpostaviti intermodalne centre, kjer je možen enostaven in hiter prestop med različnimi sredstvi JPP (vlak, avtobus, kolo).

Kazalnik: Obstoj intermodalnih centrov.

Cilj 5: Nivo storitev JPP in uporabniške izkušnje se kontinuirano dviguje in je konkurenčen avtomobilu. Primer ukrepov: opremljenost postaj, dostopnost informacij, možnost uporabe brezžičnega interneta, spletno nakupovanje vozovnic, opremljenost vozni sredstev z informacijami o naslednjih postajališčih, času prihoda, odhoda, možnost prevoza koles.

Kazalnik: Stanje glede opremljenosti postaj; obstoj brezžičnega interneta na postajah in sredstvih JPP; obstoj platforme za spletni nakup vozovnic; delež avtobusov in vlakov z možnostjo prevoza koles.

Cilj 6: Do leta 2021 se uredi varne dostope do vseh postaj javnega potniškega prometa.

Kazalnik: Delež postajališč z varnim dostopom.

Cilj 7: Do leta 2021 se primerno opremiti vse postaje JPP in se jih prilagoditi gibalno oviranim in slepim ter slabovidnim.

Kazalnik: Delež postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim.

Cilj 8: Do leta 2023 so prevozi na zahtevo uveljavljena oblika mobilnosti na podeželju.

Kazalnik: Delež občin, ki imajo organiziran prevoz na zahtevo vsaj neke na svojem ozemlju.

5.1. ŽELEZNICA JE VITALNA HRBTENICA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA.

Cilj 1: Do leta 2026 so vsa regijska središča z Ljubljano povezana s kakovostnimi železniškimi povezavami, ki vozijo v rednih polurnih ali enournih intervalih, potovalni čas pa mora biti enak ali manjši kot z osebnim avtomobilom.

Kazalnik: Obstoj železnih povezav; intervali odhodov; dolžina potovanja z vlakom glede na potovanje z avtomobilom na enaki relaciji.

Cilj 2: Do leta 2023 primestni vlaki prevzamejo 60 % dnevnih migrantov v večjih slovenskih mestih.

Kazalnik: Delež dnevnih migrantov v večjih slovenskih mestih, ki za potovanja uporabljajo železnico.

Cilj 3: Vse večje železniške postaje in postajališča imajo urejena kolesarska parkirišča.

Kazalnik: Delež večjih železniških postaj in postajališč z urejenim kolesarskim parkiriščem.

Cilj 4: Vsi novi potniški vlaki, od vključno leta 2018 dalje, imajo prostor za 10-20 koles na garnituro.

Kazalnik: Delež novih vlakovnih garnitur z zadostno kapaciteto za prevoz koles.

Cilj 5: Do sredine leta 2019 sprejeti novo Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa, ki bo predvidela vlaganja v regionalne železnice v obdobju 2020-2030 oziroma vključitev vlaganj v regionalne železnice kot dodaten ukrep v Operativnem programu.

Kazalnik: Načrtovana vlaganja v regionalne železnice za obdobje 2020-2030.

Cilj 6: Do leta 2020 oblikovati nov model financiranja obveznih javnih gospodarskih služb s področja železniškega prometa, ki bo spodbudil enakomeren regionalni razvoj ponudbe železniškega potniškega prometa.

Kazalnik: Obstoj modela financiranja GJS s področja železniškega prometa.

5.2. ŽELEZNICA PREVZAME GLAVNINO TRANZITNEGA TOVORNEGA PROMETA.

Na ravni celotne Slovenije se 20,2 % voženj tovarnega prevoza opravi po železnici in 79,8 % po cesti (podatek za leto 2014). V zadnjih letih smo sicer priča vlaganjem v železniško infrastrukturo (Kočevska proga, 2. tir, odsek proti Madžarski, nakup novih vlakovnih garnitur), vendar le-to ni v sorazmerju z vlaganjem v cestno infrastrukturo.

Vstop v EU je v Sloveniji zaznamoval tudi skokovit porast tranzitnega cestnega tovarnega prometa. Cestni tovorni promet v primerjavi z železniškim tovarnim prometom bolj obremenjuje cestne površine ter okolje. Potrebno je preusmerjati tovorni promet s cest na železnico in doseči vzdržno rabo cestnih površin ter zmanjšanje vplivov tovarnega prometa na okolje.

Cilj 1: S pravilno stimulacijo prevoznikov se do leta 2025 preusmeriti večino tovarnega tranzitnega prometa na železnico.

Kazalnik: Pretovor po železnici in pretovor po cesti.

Cilj 2: Vlaganja v železniško infrastrukturo naj v naslednjih 6 letih presegajo vlaganja v cestno infrastrukturo.

Kazalnik: Vlaganja po Operativnem programu.

6. UMIRJANJE PROMETA JE KLJUČNO ZA RAZVOJ TURISTIČNIH IN ZAVAROVANIH OBMOČIJ.

Število prihodov in prenočitev turistov se z leti povečuje, v letu 2017 je bilo v Sloveniji skoraj 12 milijonov prenočitev turistov (SURS, 2018). Nekatera območja so že dosegla kritično raven obiska (Triglavski narodni park, Postojnska jama, Bled, Ljubljana ipd.). Naraščajoče turistične tokove je potrebno mobilnostno urejati. V številnih na turistične in prometne tokove bolj občutljivih območjih (zavarovana območja, gorska območja) je potrebno prednostno razvijati JPP in poskrbeti za umirjanje osebnega prometa.

V letu 2015 se je 89 % Slovencev na letni ravni odločilo za zasebno potovanje z namenom prostega časa, od tega jih je kar 85 % za obliko mobilnosti uporabilo osebno prevozno sredstvo, le 8 % javni potniški promet (6 % avtobus, 2 % vlak). V višku turistične sezone julij–avgust (podatek za leto 2015) je delež tujih turistov po glavnem prevoznem sredstvu prihoda v Slovenijo znašal 68 % osebni avtomobil, kombi ali avtodom; 24 % letalo; 5 % avtobus; 2 % vlak in 1 % motorno kolo. Prometno razbremenitev zavarovanih območij je potrebno doseči s promocijo in modernizacijo javnega potniškega prometa, eden izmed ukrepov predstavlja tudi elektrifikacija JPP-ja.

Z razvitim JPP Slovenija lahko postane ciljna država številnih turistov, v nasprotju s trenutnim stanjem, ko smo v veliki meri tranzitna turistična država.

Cilj 1: Do leta 2021 se izdela državno strategijo umirjanja prometa za turistična območja oziroma je tematika obravnavana v regionalnih prometnih strategijah.

Kazalnik: Sprejeta državna strategija / Sprejete regionalne prometne strategije, ki obravnavajo tematiko mobilnosti v turističnih območjih.

Cilj 2: Do leta 2021 urediti promet v vseh alpskih dolinah, ki se soočajo s prometnimi pritiski.

Kazalnik: Število primerov dobrih praks urejanja prometa v alpskih dolinah.

Cilj 3: Do leta 2021 predpisati dostopnost z JPP kot pogoj delovanja javnih kulturnih ustanov in zavarovanih območij.

Kazalnik: Obstoj predpisa o dostopnosti z JPP za kulturne ustanove in zavarovana območja.

Cilj 4: Do leta 2021 pričeti s trženjem produktov mehke mobilnosti kot sestavnega dela turistične ponudbe.

Kazalnik: Število turističnih območij, ki tržijo produkte mehke mobilnosti kot del turistične ponudbe.

7. VZPOSTAVI SE OKOLJSKI MONITORING VZDOLŽ VEČJIH PROMETNIC.

Po vzoru vzpostavitve mreže merilnih postaj okoli termoeenergetskih 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 1: Do leta 2021 se vzpostavitvi reprezentativno mrežo merilnih postaj vzdolž državnih cest in drugih prometnih sistemov za merjenje onesnaženosti zraka in hrupa do leta 2021.

Kazalnik: Vzpostavljene mreže merilnih postaj kakovosti zraka.

Cilj 2: Mejne vrednosti hrupa so soglasno sprejete z lokalnim prebivalstvom. Izvajanje se ukrepi za znižanje hrupa v stanovanjskih območjih.

Kazalnik: Meritve hrupa.

Cilj 3: Mejne vrednosti koncentracije prašnih delcev iz prometa niso presežene na nobenem merilnem mestu.

Kazalnik: Meritve (ARSO) PM 10 in PM 2,5.

Cilj 4: Vzpostaviti sistemski vir financiranja ukrepov, ki na območjih s preseženimi vrednostmi onesnaževal in hrupa prispevajo k trajnem zmanjšanju preseženih vrednosti.

Kazalnik: Vzpostavljen sistemski vir financiranja in uspešno uvedeni trajni ukrepi.

SKLEP

Teze 3.0 predstavljajo kombinacijo še vedno aktualnih tez iz leta 2006 in 2010, predvsem tistih, ki niso bile uresničene in določenih novih tez. Vsebinska področja so prenovljena, dodani so nekateri cilji, ki ustrezajo trenutnemu stanju na področju prometa in mobilnosti v Sloveniji. Povsem novo področje predstavlja Umirjanje prometa v turističnih in zavarovanih območjih. Vsem ostalim področjem so dodani novi cilji, ki ustrezajo trenutnemu stanju. Novost predstavljajo tudi kazalniki pri vsakem cilju z namenom spremljanja izvajanja posameznih ciljev. Predlagamo reden monitoring na približno 3-6 let in na podlagi tega posodobitve dokumenta.

VIRI

- AESP, Gradbena fakulteta, Univerza v Mariboru
- Cipra Slovenija. Komu bodo koristile slovenske ceste? 2004.
- Energy and Transport in Figures 2009. European Commission, DG for Energy and Transport, Part 3: Transport, 232 str.
- Focus društvo za sonaraven razvoj. Trajnostna mobilnost. 2004.
- Javna agencija RS za varnost prometa. Program usposabljanja kandidatov za voznike. <https://www.avp-rs.si/vozniki/sole-voznije/program-usposabljanja-kandidatov-za-voznike/>
- Kazalci okolja v Sloveniji - promet, 2016. ARSO. http://kazalci.arso.gov.si/?data=group&group_id=4
- Lep, M. et al. 2004. Analiza eksternih stroškov prometa. Končno poročilo. CRP »Konkurenčnost Slovenije 2001 – 2006«. Fakulteta za gradbeništvo Maribor, Inštitut za ekonomska raziskovanja Ljubljana, Primorski inštitut za naravoslovne in tehnične vede Koper, 197 str.
- Lampič, B., Ogrin, M. 2009. Razvoj in vloga cestnega prometa. V: Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji. GeograFF 5, Ljubljana., str. 22-45.
- MOL. Anketa po gospodinjstvih. Raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije. Ljubljana, 2003.
- Podnebno ogledalo 2018. Pregled izvajanja ukrepov, delovno gradivo. LIFE Podnebna pot 2050, 64 str.
- PROSO, 2016. Opredelitev in določitev prednostnih območij za stanovanjsko oskrbo – PROSO. Sklepno poročilo. Ljubljana, MOP, 99 str.
http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/studije/PROSO_koncno_porocilo.pdf
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030. 2017. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo. 136 str.
- SURS, 2018. Turizem. <http://www.stat.si/StatWeb/News/Index/7215>
- SURS, 2010. Starejše prebivalstvo v Sloveniji. 2010. Statistični urad RS.
<http://www.stat.si/doc/StarejsePrebivalstvo.pdf>
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo. 265 str.
- Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo, 68/16 in 54/17). <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5793>