

# Nevladne organizacije v boju za trajnostno prometno politiko

Ponedeljek, 27. februar 2006

Na četrtkovi tiskovni konferenci so predstavniki Koalicije za trajnostno prometno politiko, ki jo je oblikovalo devet nevladnih organizacij decembra lani, predstavili svojo vizijo trajnostne prometne politike.

Vlada RS je v juliju 2005 sprejela novo [Resolucijo o prometni politiki](#) Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije z naslovom *Intermodalnost: čas za sinergijo*. Predstavniki nevladnih organizacij menijo, da je resolucija neprimerna, saj ne ponuja rešitev za številne probleme, ki se pojavljajo na področju prometa. Za namenom, da bi bolj učinkovito vplivale na izboljšanje predlagane resolucije, so nevladne organizacije oblikovale Koalicijo za trajnostno prometno politiko.

Predstavniki koalicije Vida Ogorelec Wagner, direktorica Umanotere, slovenske fundacije za trajnostni razvoj, Matej Ogrin iz Cipre Slovenija in Samo Kuščer, predsednik Ljubljanske kolesarske mreže, so na četrtkovem srečanju z novinarji predstavili svojo vizijo trajnostne prometne politike in sicer mobilnost ljudi in blaga, ki prispeva k dvigu kakovosti življenja prebivalstva v skladu z načeli okoljske trajnosti. Po njihovem mnenju naj bi bil cilj prometne politike zagotoviti trajnostno mobilnost: okolju prijazno, ekonomsko učinkovito in široko dostopno.

## **Nevladne organizacije očitajo vladi**

Koalicija pa želi oblikovati tudi prostor za javno razpravo o prometni politiki. Kot je dejala Vida Ogorelec Wagner, je resolucija nastala za zaprtimi vrati, pred sprejetjem pa naj bi bila le enkrat javno obravnavana, namesto da bi bila podvržena široki javni obravnavi, v kateri bi sodelovala vsa javnost.

Koalicija vladi očita tudi dejstvo, da ima dokument resne vsebinske napake. Vsebuje namreč precej vsebin, ki bi morale biti definirane drugod in ne v resoluciji sami. Vizija bi morala najti mesto v Strategiji razvoja Slovenije, opis trenutnega stanja in SPIN analiza bi morala biti v strokovnih izhodiščih, resolucija pa bi morala vsebovati le pglavitne ugotovitve. Ker torej dokument ne vsebuje strokovnih podlag, na katerih je zgrajen, naj bi bilo težko ugotoviti vsebinsko primernost njenih ciljev in ukrepov. Omeniti velja, da dokument tudi ne postavlja nikakršnih rokov, finančnega okvira, ne nosilcev odgovornosti za uresničevanje.

Ogorelec-Wagnerjeva je povedala, da obstoječi predlog združuje nezdružljivo, saj resolucija poudarja čisto okolje, v isti sapi pa opisuje potrebo po krepitvi letalskega potniškega prometa, spodbujati želi razvoj javnega potniškega prometa, a obenem ugotavlja, da je to »zelo težko, na trenutke tudi nemogoče«, kliče k učinkoviti rabi energije, a ne navaja ukrepov. Resolucija tako ne predstavlja niti

enega ukrepa, ki bi vplival na povečanje energetske učinkovitosti v prometu, pač pa le omenja ukrepe ozaveščanja in informiranja. Ukrepom spodbujanja potrošnje alternativnih oblik prevoza prav tako skoraj ne posveča pozornosti. Matej Ogrin je dejal, da je resolucija s tem spregledala mednarodne obveze Slovenije, kot sta Kjotski protokol in [Alpska konvencija](#).

Ogrin je poudaril tudi, da v resoluciji manjka tudi z oprijemljivimi kazalci podprta vizija razvoja prometnega sistema, ki bi poleg lažje razprave in različnih presoj omogočala tudi spremljanje izvajanja resolucije. Kot je dejal, v tujini okoljski monitoring na področju prometa ni več neznanka. Prav tako bi bilo potrebno prometno politiko podvreči celoviti presoji vplivov na okolje. Vsakodnevno namreč pošljemo v zrak 10.000 ton emisij CO<sub>2</sub>, 140 ton emisij CO, 100 kg svinca, 70 ton NO<sub>x</sub> in 4 tone emisij SO<sub>2</sub>.

### **Predlogi Koalicije za trajnostno prometno politiko**

Ogrin je nadalje povedal, da bi morala Slovenija izbrati dober način za merjenje eksternih stroškov, ki jih povzroča promet. Poleg tega bi morali stroške transparentno in javnosti razumljivo prenesti v ekonomske postavke. Tako pa je v Sloveniji z avtomobilom narejenih več kot 83 % potniških kilometrov, kar povzroča visoke eksterne stroške. 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 milijard evrov. Razen tega slovenske ceste trenutno najbolj koristijo tujim tranzitnim tovornjakom, vzdrževanje cest za tuje tovornjake pa 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 4-krat večja od cestnine za avtomobile, je poudaril Ogrin. To pa je tudi eden izmed razlogov, da bi bilo potrebno tranzitno blago preusmeriti na železnice.

Dejal je, bi morali v Sloveniji dvigniti tudi nivo varnosti v prometu in izboljšati kakovost javnega prevoza. Poleg tega pa, kot je dejal, bi bilo potrebno več pozornosti nameniti upravljanju mobilnosti. Ukrepe prostorskega planiranja in informacijske tehnologije bi bilo treba izrabiti za zmanjšanje potreb po mobilnosti. Kot je povedal Samo Kuščer, bi bilo potrebno cestninsko politiko spremeniti tako, da bi spodbujala okoljsko in varnostno čim učinkovitejšo uporabo infrastrukture, tako da bi uporabnik plačal škodo, ki jo povzroča.

Vlada RS bi morala s pomočjo Evropske komisije spodbuditi in podpreti mestne občine pri pripravi in sprejemu trajnostne mestne prometne strategije z več alternativnih oblik prevoza, učinkovitejšo obliko prevoza in manj prometa. Po prepričanju Koalicije za trajnostno prometno politiko, bi morali v Sloveniji začeti z izobraževalnimi programi za mobilnost za osnovne in srednje šole, pa z ozaveščevalnimi programi za avtošole ter programi in medijskimi kampanjami o trajnostni mobilnosti za širšo javnost.

Za trajnostno oblikovano politiko se bo Koalicija tako zavzemala tudi na javni predstavitvi mnenj k predlogu resolucije o prometni politiki, ki bo 8. marca 2006. Saj, kot je zaključil Samo Kuščer, »ukrepati je treba zdaj«, sicer človeštvu grozi zelo slaba prihodnost.