

VISOKA ŠOLA ZA VARSTVO OKOLJA

DIPLOMSKO DELO

OKOLJSKO PRESTRUKTURIRANJE PROMETA V SLOVENIJI

DIPLOMA ISSUE

**ENVIRONMENTAL RESTRUCTURING OF TRANSPORT IN
SLOVENIA**

IRENA BELŠAK

Varstvo okolja in ekotehnologije

Mentor: izr. prof. dr. Leo Šešerko

VELENJE, 2013

Priloga 2: Sklep o diplomskem delu



Številka: 726-36/2011-2

Datum in kraj: 25. 10. 2011, Velenje

Na podlagi Diplomskega reda

izdajam

SKLEP O DIPLOMSKEM DELU

Študentu-ki VŠVO

Ireni Belšak

se dovoljuje izdelati diplomsko delo pri predmetu: Okoljska sociologija

Mentor-ica: izr. prof. dr. Leo Šešerko

Somentor-ica: _____/_____

Naslov diplomskega dela v slovenskem jeziku: Okoljsko prestrukturiranje prometa v Sloveniji

Naslov diplomskega dela v angleškem jeziku: Environmental restructuring of transport in Slovenia

Diplomsko delo je potrebno izdelati skladno z Navodili za izdelavo diplomskega dela.

Pravni pouk: Zoper ta sklep je možna pritožba na Senat v roku 3 delovnih dni.

Dekanica

doc. dr. Natalija Špeh



Izjava o avtorstvu:

Spodaj podpisana Irena Belšak, s študijsko številko 34080004, zagotavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom iz. prof. dr. Lea Šešerka.

Belšak

Zahvala

Iskreno se zahvaljujem svojemu mentorju, iz. prof. dr. Leu Šešerku, za potrpežljivost, usmerjanje, vodstvo, širjenje obzorij in dragocen čas. Zahvaljujem se tudi gospodičnoma Marjeti in Katarini iz društva Focus ter ljutomerski županiji Olgi Karba. Prav tako se zahvaljujem za podporo vsem mojim dragim.

Povzetek

Mobilnost omogoča današnjo organiziranost družb, večini predstavlja predpogoj za kakovostno življenje in pozitivno vpliva na družbeni razvoj, s posluževanjem nesonaravnih oblik transporta pa okolje trpi škodo. V Sloveniji promet obremenjuje okolje bolj kot drugod. Težek tovorni promet je krivec za uničevanje cest, zlasti mostov in cestnih temeljev in kot tak rušilno deluje na državne proračune zlasti v tranzitnih državah, kakršna je Slovenija. Poleg tega pa ruši državni proračun zaradi direktnih subvencij cestnim avtoprevoznikom. Te subvencije, ki jih najbolj glasno zahtevajo zveza avtoprevoznikov, so direktno subvencioniranje onesnaževanja okolja, uničevanje cestne infrastrukture in povzročajo škode na favni in flori, pri ljudeh pa kapi, astme ter cel spektra pljučnih težav in bolezni. Načeloma se zavedamo razpršenih negativnih učinkov prometa, vendar so spremembe v smeri trajnostne mobilnosti počasne. Druge države gradijo železnice, finančno podpirajo investicije v javni promet, gradnjo kolesarskih stez in pločnikov. Slovenija ima največje nesorazmerje med prometnimi podsistemi. Vse slovenske vlade so subvencionirale cestno gradnjo (avtocestnega križa), zniževale pa so investicije v javni promet in v železnice. Obstoječa organiziranost sistema ne povzroča škode zgolj nam, temveč tudi našim zanamcem. Prebivalci Slovenije smo čezmerno izpostavljeni prašnim delcem in težkim kovinam iz prometa, česar se zaveda tudi EU, dokaz je sodba Sloveniji zaradi neizpolnjevanja zakonodaje EU. Stroški mobilnosti v tej državi so izredno visoki, v primerjavi z ostalimi, drugi najvišji v Evropi. V Sloveniji imamo najdražje vinjete v Evropi. Trend rabe javnega prometa v državi je neugoden. Če odmislimo mestni promet, se ga poslužujejo zgolj upokojnici, šolarji in nezaposleni, na kratko skupine ljudi, ki prevozu namenijo več časa in nimajo alternative. Pešci in kolesarji so najšibkejši člen prometa in so poleg vdihavanja onesnaževal iz prometa zelo izpostavljeni prometnim nesrečam. Manjša je kvaliteta bivanja prebivalcev, okolje bolj zasičeno z emisijami, država pa bolj obremenjena z eksternimi stroški prometa. Po diktatu Unije moramo prepuščati težki cestni tovorni tranzit brez posebnih omejitev, tako da nizke cestnine za tovornjake v tranzitu niso višje od cestnin za domače cestne avtoprevoznike, kar pomeni, da vsako izsiljevanje slovenskih avtoprevoznikov neposredno uživajo tudi vsi avtocestni prevozniki v tranzitu. To je politični mehanizem, ki vodi v ekološki, socialni in ekonomski polom. Vstop v EU je povzročil 70% dvig cestnega transporta. Skokovit porast tranzita čez našo državo pomeni, da slovenske ceste, zgrajene z davkoplačevalskim denarjem, koristijo najbolj tranzitnim tovornjakom iz drugih držav. Obenem pa njihovo vzdrževanje neprimerno bolj bremeni državo kot pa tovornjake same. Tovornjaki so največji onesnaževalci in uničevalci cestišča, saj eno samo tovorno vozilo povzroči obrabo cestišča enakovredno vožnji 9600 avtomobilov. Tranzit povzroča našim cestam in okolju enormno škodo. Zato je potrebno preusmeriti promet na železnice. Koprsko pristanišče ima pri tem veliko vlogo. Lahko je generator ekonomskega in trajnostnega razvoja države. Predstavlja potencial za razvoj železnic v Sloveniji v smislu možnosti generiranja tovorov na železnico v času, ko se železnice ukvarjajo s problemom rentabilnosti. Drugi tir železniške povezave do Luke Koper je nujen, kajti Italija s pontebsko progo in Avstrija z hitro progo od Beljaka do Gradca intenzivno gradita obvoz okoli Slovenije, enako Hrvaška. To bi pomenilo nepredstavljive negativne učinke za okolje, človeka in gospodarstvo v slovenskem prostoru.

Ključne besede:

Trajnostna mobilnost, tranzit, poškodbe na cestiščih, obremenjevanje okolja, drugi tir, vpliv prometa na zdravje, dostopnost javnega prometa, prašni delci.

Abstract

Mobility enables today's organization of societies, for the majority is a precondition for the quality of life. It has positive impact on social development, but overuse of unsustainable modes of transport is causing damage to the environment. In Slovenia, the traffic load on the environment is, more than elsewhere. The heavy freight is the culprit for destroying roads and highways, particularly bridges and road foundations. And as such it works destructively on state budgets especially in transit countries like Slovenia. Moreover, it destroys the state budget due to direct subsidies to road hauliers. These subsidies, which most loudly demanded by Association of road hauliers, are directly subsidizing of environmental pollution, destroying of road infrastructure and causing damage on fauna and flora. In humans it raises a risk of stroke due to the particles, which are crossing directly through the lungs into the bloodstream with breathing and cause fatal blood clots. In principle we are aware of the diffuse negative effects of traffic, but changes in the direction of sustainable mobility are slow. Other countries build railways, give financial support for investments in public transport, the construction of bicycle lanes and pavements. Slovenia has the largest disproportion between the transport subsystems. All Slovenian governments have so far subsidized the construction of (motorway network), but there's a decline in investment in public transport and railways. The existing structure of the system not only causes damages to us, but also to our future generations. Inhabitants of Slovenia are excessively exposed to dust particles and heavy metals from traffic, of which the EU is very aware of. This sows in the judgment to Slovenia for failure to comply EU laws. The costs of mobility in this country are extremely high. They are the second highest if you compare them to other EU Member States. In Slovenia, we have most expensive vignette in Europe. Trend of use of public transport in the country is unfavorable. If we don't include urban transport, public transport is only used by pensioners, school children and unemployed, the group of people, who can give more time to transport and who do not have an alternative. Pedestrians and cyclists are the weakest link in traffic and are, in addition to the inhalation of pollutants from transport, highly exposed to traffic accidents. The quality of life of the residents is lower, the environment is more saturated with emissions, the country has more burdens with external costs of transport. Following the dictate of the Union we must permit free passage of heavy road freight transit without special restrictions so that the low road tolls for lorries in transit is not higher than the toll for domestic road hauliers, which means that any extortion Slovenian road hauliers directly enjoy all highway transporters in transit. This political mechanism that leads to ecological, social and economic disaster. Joining the EU caused 70% increase of road transport. Sharp increase of transit through our country means that the Slovenian roads built with taxpayers' money most benefits trucks in transit from other countries. At the same time their maintenance is more of a burden to the state than the trucks themselves. Trucks are the biggest polluters and destroyers of the roads because a single lorry causes the wear and tear of the road equivalent to 9600 cars. Transit causes our roads and environment damage which is enormous. Therefore, it is necessary to redirect traffic to the railways. Port of Koper has a major role in this. It can be a generator of economic and sustainable development of the country. It can be a generator of economic and sustainable development of the country. Slovenian port of Koper represents potential for the development of railways in Slovenia in terms of ability to generate cargoes onto the rail. The second rail connections to the Port of Koper is necessary because Italy with Pontebana route and Austria with a quick route from Villach to Graz, are building a detour around Slovenia, the same Croatia. This would mean unimaginable negative effects on the environment, people and economy in the Slovenian territory.

Keywords:

Sustainable mobility, transit, damage to roads, burdening of the environment, second track, the impact of transport on health, access to public transport, dust particles.

The task is not complete in English, only an abstract and a conclusion, due to better transparency also index.

INDEX

1	Introduction	1
1.1	Problem definition	1
1.2	The aim and purpose of the Diploma.....	2
1.3	Assumptions and limitations	3
1.4	Research methods.....	3
2	The situation in Slovenia and the EU.....	4
2.1	Unwanted effects of transport on the environment and human health.....	5
2.1.1	Impact of the dust particles on human health	7
2.2	Reasons for the restructuring.....	9
2.2.1	Air pollution	9
2.2.2	Oil	11
3	White Paper of transport.....	13
3.1	Ecological, economic and environmental aspects of various forms of transport.....	14
3.2	Segments of traffic (on the middle and long distance, urban traffic)	15
3.3	Deficiencies of the European Strategy.....	17
4	Traffic Politics.....	18
4.1	Stimulus.....	21
4.2	Background and environmental and social contribution to the construction of slovenian railway lines	22
4.3	Redirection traffic from road to rail and public transport in Slovenia and in the EU	24
4.4	Importance and contribution of Non-governmental Organizations in Slovenia and in the EU	34
5	Comparison traffic issues in Slovenia According to the EU	35
6	Sustainable mobility on the horizon	53
6.1	The lobbying activity of Road Hauliers Association	54
6.2	Caught Government Services in unsustainable transport concepts.....	55
6.3	Unsustainable forms of transport as patterns of higher social status.....	57
6.4	Paralysis of Non-governmental Organizations.....	58
6.5	Contradictions of European Transport Politics.....	59
6.6	Slovenia as a field of international interest of unsustainable transport	60
6.7	Paralysis of the design and construction of High speed Rail and for example the connection with the Airport in Slovenia	61
6.8	Consequences of Urban Politics of intensive construction of garages in urban centers.....	63
7	Positive practices of restructuring urban traffic	65
8	Conclusion.....	67
9	Sources and Literature	71

KAZALO

1	Uvod	1
1.1	Opredelitev problema	1
1.2	Cilj in namen diplomskega dela.....	2
1.3	Predpostavke in omejitve	3
1.4	Metode raziskave	3
2	Stanje v Sloveniji in EU	4
2.1	Nezaželeni učinki prometa na okolje in zdravje ljudi	5
2.1.1	Vpliv prašnih delcev na zdravje	7
2.2	Razlogi za prestrukturiranje.....	9
2.2.1	Onesnaževanje zraka.....	9
2.2.2	Nafta	11
3	Bela knjiga o prometu	13
3.1	Ekološki, ekonomski in okoljski vidiki različnih oblik transporta.....	14
3.2	Segmenti prometa (na srednje in dolge razdalje, mestni promet)	15
3.3	Pomanjkljivosti evropske strategije	17
4	Prometna politika	18
4.1	Vzpodbude	21
4.2	Ozadje in okoljski ter socialni doprinos zgraditve železniških prog na Slovenskem.....	22
4.3	Preusmeritev prometa s cest na železnice in javni promet v Sloveniji in v EU	24
4.4	Pomen in prispevek nevladnih organizacij V Sloveniji in v EU	34
5	Primerjava problematike v Sloveniji glede na EU	35
6	Trajnostna mobilnost na obzorju	53
6.1	Lobistična aktivnost združenja cestnih prevoznikov	54
6.2	Ujetost vladnih služb v netrajnostne koncepte transporta	55
6.3	Netrajnostne oblike prometa kot vzorci višjega družbenega statusa.....	57
6.4	Paraliza okoljskih nevladnih organizacij	58
6.5	Protislovja evropske prometne politike	59
6.6	Slovenija kot polje mednarodnih interesov netrajnostnega transporta	60
6.7	Paraliza načrtovanja in gradnje hitre železnice in npr. povezave z letališčem v Sloveniji	61
6.8	Posledice urbane politike intenzivne gradnje garaž v mestnih središčih	63
7	Positivne prakse prestrukturiranja prometa v mestih.....	65
8	Sklep.....	67
9	Viri in literatura	71

KAZALO TABEL

Tabela 1: Železniški prevozi potnikov od leta 1990 do 2006 (bilijoni pkm).....	37
Tabela 2: Prevozi potnikov s tramvajem in podzemno železnico od leta 1990 do 2006.....	38
Tabela 3: Končna poraba energija glede na način prevoza, po državah članicah, 2006 (v tisoč TOE).....	40
Tabela 4: Promet po državah, po deležih končne porabe energije, 2006 (% TOE)	41
Tabela 5: Končna poraba energije, glede na način prevoza, 2006 (kg OE/prebivalca).....	42
Tabela 6: Deleži rasti končne porabe energije glede načina prevoza, po povprečni letni stopnji 1990–2006 (%)	43
Tabela 7: Emisije toplogrednih plinov glede na način prevoza v EU, AAGR 1990–2006 (%)	45
Tabela 8: Emisije toplogrednih plinov iz transporta, po državah, 1990, 2006 v AAGR (milijonov ton ekvivalenta CO ₂ in %).....	46
Tabela 9: Energetska intenzivnost oziroma poraba primarne energije na enoto BDP, v toe/mio EUR	49
Tabela 10: Delež cestnega prometa v skupnem blagovnem prometu (merjeno v tkm), v %, 1995-2011	51

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Izpolnjevanje emisijskih ciljev zmanjšanja CO ₂ (Kjotski sporazum) članic EU, 2012, (v Mt CO ₂ -eq).....	10
Graf 2: Delež izbranih načinov prevoza po državah članicah EU leta 2006	35
Graf 3: Delež zaposlenih v prometu, po posameznih državah članicah, 2005	39
Graf 4: Delež emisij toplogrednih plinov iz prometa v EU, glede na način prevoza, 2006 (% ekvivalent CO ₂)	44
Graf 5: Delež izdatkov za osebno mobilnost po gospodinjstvih v posameznih evropskih državah v letu 2010.....	47
Graf 6: Deleži potniških kilometrov po vrstah prevoznih sredstev v državah EU, 2010	48
Graf 7: Energetska intenzivnost 2011	50
Graf 8: Obseg cestnega blagovnega prometa v Sloveniji in EU, merjeno v tkm	52

1 Uvod

V nalogi poskušam predstaviti prometno situacijo v Sloveniji, njeno ozadje in vpliv sosednjih držav na infrastrukturne projekte, bistvene za državo. Predstavljam posledice oz. negativne učinke, ki jih sistem trenutne mobilnostne organiziranosti prinaša. Lotevam se glavnih razlogov za prestrukturiranje, zakaj je to tako nujno potrebno. Obravnavam tudi Belo knjigo o prometu, ki je nekakšen načrt EU za prihodnost za izboljšanje prometnih sistemov. Vendar Evropska Komisija, evropski parlament in države članice ne uresničujejo načrta o preusmeritvi težkega tovornega prometa s cest na železnice, niti ne gradijo koherentne mreže kolesarskih stez in ne pločnikov za pešce. Seveda obstajajo določene razlike med državami članicami, kjer so po pravilu Avstrija, Nemčija, Nizozemska in Danska najbolj ekološko angažirane, predvsem države iz juga in vzhoda Evropske unije pa najbolj zaostajajo.

Dotikam se različnih vidikov posameznih oblik transporta ter pomanjkljivosti evropske strategije. Poskušala sem analizirati prometno politiko, koliko je uspešna s svojimi vzpodbudami, eksternih stroškov prometa, cestnega in železniškega prometa. Z ekološkega vidika je cestni transport mnogo bolj neugoden kot železniški, vendar večjemu delu prebivalstva vseeno ponuja več, predstavlja navidezno neodvisnost in boljšo dostopnost. Ukinjanje železniških povezav s sosednjimi državami, ki smo mu priča, ni dober predznak tako imenovane okoljsko ozaveščene družbe. Januarja 2013 je bila povprečna hitrost vlaka zgolj 52 km na uro, hitrost vlakov ni višja kot v 19. stoletju.. Pozornost sem posvetila zgodovini Slovenskih železnic in poskušala narediti vzporednice z dogajanjem v preteklosti. Skozi celotno nalogo se dotikam tematike nezmožnosti izgradnje nujno potrebne drugega tira do Luke Koper, ki ima daleč največjo prosperiteto za našo državo v smislu preusmeritve tovora na železnice in razbremenitve cest. Slovensko pristanišče je lahko generator ekonomskega in trajnostnega razvoja Kopra, Primorske in celotne Slovenije.

1.1 Opredelitev problema

Mobilnost je v današnjem času izrednega pomena za človeka. Zaradi gospodarskega razvoja, delovnih mest, krajev bivanja in mnogih drugih razlogov je postala ena izmed osnovnih človekovih potreb. V Sloveniji so po izgradnji avtocestnega križa avtoceste postale poleg cest, glavne nosilke mobilnosti, bolj ekološke oblike mobilnosti (/hitre/ železnice, kolesarske steze, pešpoti, pločniki, javni promet) pa so bile potisnjene v ozadje in na družbeno in politično obrobje. Slovenija ima v evropski statistiki za Luksemburgom najvišji delež stroškov državljanov za cestne prevoze znotraj EU, kar pomeni, da je po stroških za posameznika in po neekološkem značaju svojega prometnega sistema na drugem najvišjem mestu v Evropi. Očitno je družbena ureditev v Sloveniji s prekomernim favoriziranjem cestnega prometa ustvarila prometni sistem, ki je v primerjavi z drugimi članicami EU skrajno neekološki, nesocialen in zahteva od državljanov visoke stroške, zaradi izpustov ogroža njihovo zdravje in okolje ter je nesorazmerno finančno obremenjujoč za posameznika in celotno družbo. Ob vsem tem ostaja dejstvo, da približno 50 % prebivalcev (otrok, starejših, invalidov in socialno šibkejših) nima dostopa do osebnega avtomobila. To pomeni, da je trenutno 50 % prebivalcev Slovenije mobilno diskriminiranih in posledično družbeno nekonkurenčnih. K temu še spada, da se je Slovenija spremenila v območje ekološko umazanih cestnih koridorjev za mednarodni cestni transport, ki ob obstoječi evropski ureditvi neplačevanja stvarnih (eksternih) stroškov cestnega (zlasti tovornega) prometa, Slovenijo finančno obremenjuje z visokimi stroški gradnje in vzdrževanja avtocest v korist cestnih prevoznikov (tudi v tranzitnem prometu). Hkrati pa se ti izogibajo rabe slovenskih in evropskih železnic, ki bi pomenila bolj realno plačevanje stroškov transporta in znižanje emisij v okolje. Država porabi skoraj 10 % BDP na račun eksternih stroškov prometa. Ceno plačujemo državljanji – živimo v onesnaženem okolju (zrak, hrup, razlitja nevarnih snovi),

prometne nesreče so pogoste, država se zadolžuje z gradnjo avtocestnega omrežja, zaradi neustreznega prostorskega načrtovanja izgubljam o kmetijske in zelene površine, osebe brez avtomobila so depriviligirane, vse več ljudi trpi mobilnostno revščino (Dovolj: trajnostna prometna politika). Stranski učinek gradnje avtocest, večkrat pozabljen, je bila tudi enormna škoda na okoliških cestah zaradi dovoza materiala oziroma njihova nujna sanacija. Ozaveščeni prebivalci pa imajo kljub želji po spreminjanju potovalnih navad težave z izbiro in so zaradi trajnostnih oblik transportne prakse (pešačenje, kolesarjenje) najbolj ogroženi udeleženci prometa.

V Bruslju je 28. 3. 2011 izšla Bela knjiga, ki je načrt za enotni evropski prometni prostor na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, katere glavni cilj je do 2050 zmanjšati emisije iz prometa za 60 % glede na leto 1990 in postaviti enoten evropski prometni trg. V njej je poudarek na preusmeritvi tovornega prometa na železnice in pomorski promet ter na zmanjšanju deleža avtomobilov na konvencionalna goriva v mestih. A v preteklih desetih letih EU in Slovenija nista dosegli nobenega bistvenega napredka glede teh ciljev. V Sloveniji smo priča ukinjanju mednarodnih povezav potniških vlakov s sosednjimi državami, slabše možnosti prevozov pa gotovo ne spodbujajo prebivalstva k večji rabi vlaka kot izbiri trajnostnega načina prevoza.

V ospredje naloge postavljam preusmeritev prometa od energetsko intenzivnega, močno onesnažujočega in finančno dragega k energetsko bolj učinkovitemu ter ekološko in socialno bolj sprejemljivemu transportu v Sloveniji in v EU – to je od cestnega k železniškemu, uveljavitvi javnega prometa in večje rabe koles ter manjše rabe osebnih avtomobilov. Torej poti, kako zmanjšati negativni učinek prometa na okolje in izboljšati kvaliteto bivanja ter njegovo večjo gospodarsko učinkovitost ter dvig kvalitete življenja prebivalcev in varstvo biotopov.

1.2 Cilj in namen diplomskega dela

Cilj diplomske naloge je prikazati realno sliko transportnega sistema v naši državi ter možne rešitve v smislu bolj trajnostnega gospodarjenja z okoljem. Z nalogo poskušam prikazati tudi problematiko ekološke preusmeritve transporta v Sloveniji, zlasti z vidika vpliva države na posameznikovo odločitev izbire prevoznega sredstva ter z vidika prestrukturiranja transporta dobrin v okoljsko bolj sprejemljive. V sami nalogi ločeno obravnavam segmente prometa na srednje razdalje, dolge razdalje, javni (mestni in regionalni) promet, ki pogojujejo, kaj v danih razmerah sploh predstavlja najbolj trajnostno obliko transporta in vzpodbude države, tako potencialne kot tiste, ki se že izvajajo.

Namen tega dela je prikazati načine, kako lahko Slovenija kot država zmanjša odvisnost od nafte in doseže večjo učinkovitost na področju energetske rabe v prometu. Nafta je poleg tega omejen naravni vir, ki bo postopno vse manj dostopen, zato družba potrebuje spremembe v sistemu energetske rabe na področju transporta zaradi potrebe po večji energetske učinkovitosti in po zmanjšanju negativnih vplivov na okolje in blagostanja posameznika. Izpostavljam naslednje vidike:

- ⇒ čemu so mesta in prometne površine dejansko namenjene – ljudem ali avtomobilom in po čem se to odraža – prevlada avtomobila;
- ⇒ škode in stroške na cestiščih kot posledica dominacije težkega tovornega prometa;
- ⇒ prednosti, ki jih prinaša kolesarjenje kot oblika osebnega prevoza;
- ⇒ prednosti, ki jih prinaša (hitra) železnica;
- ⇒ trend skupinskih voženj, začenjajoč študenti, skupna raba avtomobilov (carpooling, prevozi.org);
- ⇒ pozitivne prakse prestrukturiranja prometa v mestih.

Odgovoriti poskušam na naslednja vprašanja:

- ⇒ Kakšno je ekološko stanje prometa v Sloveniji;
- ⇒ Kateri so razlogi, ki nakazujejo potrebo po preusmeritvi od cestnega k železniškemu transportu, rabi javnega prometa, kolesarjenja in pešačenja na kratke razdalje;
- ⇒ Kakšna je ozaveščenost ljudi glede okoljskega onesnaževanja, ki ga povzroča promet;
- ⇒ Kako so se prestrukturiranja lotili drugod;
- ⇒ Kaj pomeni sprememba trase hitre železnice, s katero je bil leta 2010 Koper izločen s hitre proge Madrid – Kijev;
- ⇒ Ali obstaja možnost vzpostavitve kvalitetnega sistema javnega prevoza ter kakšne vzpodbude bi bile za to potrebne.

1.3 Predpostavke in omejitve

Izbrana obravnavana tema okoljskega prestrukturiranja prometa je v močni odvisnosti tako od politične slike in javne diskusije, tematizacije ekoloških in ekonomskih ter socialnih dimenzij prometa v medijih, potreb trga, dogajanja na globalni in lokalni ravni ter s tem povezanega vlaganja v infrastrukturo. Ker se nahajamo v neugodnih časih gospodarske krize, se lahko zgodi, da bodo prihajajoča vlaganja v infrastrukturo v Sloveniji v precej bolj okrnjeni obliki od prvotno načrtovanih in se bo netrajnostna tendenca v prometu še multiplicirala.

1.4 Metode raziskave

Za zbiranje, analizo ter interpretacijo podatkov v raziskovalnem procesu pisanja diplomske naloge so potrebne različne tehnike in inštrumenti. Pri moji nalogi sta najprimernejši tehniki proučevanje literature s tega področja in tehnika intervjuja. Uporabljena metoda bo komparativna, kar pomeni proučevanje na nivoju primerjanja dejstev, odnosov, procesov z namenom odkrivanja podobnosti in razlik.

- ⇒ Študij in prikaz Evropske strategije glede prometa na deklarativnem in dejstvenem nivoju;
- ⇒ intervjuji s ključnimi osebami na Ministrstvu za promet in zveze, Statističnem uradu Republike Slovenije, Uradu za makroekonomske analize, Centru za preučevanje javnega mnenja, nevladnih okoljskih organizacijah o stanju, deklaracijah in razvoju na področju prometa v Sloveniji;
- ⇒ odnos do prometa – Slovensko javno mnenje;
- ⇒ perspektive izgradnje nove hitre železnice čez Slovenijo v evropski mreži hitrih prog (tukaj je bistveno vprašanje: Kaj pomeni sprememba hitre železnice mimo Kopra?);
- ⇒ dobri zgledi iz tujine (izgradnja kolesarskih stez, uporaba železnice ali javnega prometa namesto ceste ...).

2 Stanje v Sloveniji in EU

V Sloveniji se je promet razvil enostransko, prevladuje raba osebnih avtomobilov oziroma osebni cestni promet, ki je zaradi razvojnih prioritet postal v družbi subtilno superiornejši nad ostalimi oblikami prevoza. Varnost se po številu nezgod izboljšuje, a še vedno zaostajamo za razvitimi državami. Enostransko razvitost sistema najbolj potrjujejo vozni redi javnega potniškega prometa za čas vikendov, počitnic in praznikov, ko imamo prebivalci razmeroma več časa, z zelo slabo ali celo nikakršno ponudbo svojih storitev.

Slovenska gospodinjstva za mobilnost zapravijo ogromen delež družinskega proračuna (s 16% smo v evropskem vrhu), država pa skoraj 10 % BDP na račun eksternih stroškov prometa (Dovolj: Trajnostna prometna politika). Promet povezuje naše pokrajine, zagotavlja oskrbo in migracijo ljudi. Hkrati nas povezuje s svetom, obenem pa EU omogoča, da se po našem ozemlju brezplačno pretaka tranzit, ki močno bremeni ceste ter premalo izkorišča železnico. Ta tovor, ki je nenehno na cestah, je lahko nevaren. Avto je iz simbola za standard postal vsakdanje potrebno sredstvo, ki uporabnike popelje od doma do vrat, kamor so namenjeni. Prebivalci, ki nimajo dostopa do avtomobila (starejši, otroci, invalidi in socialno šibkejši) so prikrajšani v več aspektih, mobilno so diskriminirani in posledično socialno nekonkurenčni, kar močno vpliva na njihovo kakovost bivanja. Nesorazmerje med javnim in osebnim prevozom se še naprej pogloblja. Rezultat neskladij se izraža v skokovitem povečevanju števila avtomobilov, v naraščanju števila prevoženih kilometrov, s tem pa tudi obremenitev okolja (Tomšič 2002, str.5). Težišče razvoja prometne infrastrukture je v dograjevanju avtocest in obenem v vzdrževanju nanje navezanega notranjega prometa, kajti dobra povezava pokrajin je ena od opor decentralizacije in ohranjanja poselitve podeželja. Tudi dograjevanje in posodabljanje železnic je prioritetenega pomena, sicer ne bo zelenih prenosov težišč, ki pomenijo razbremenitev prometnih tokov in zmanjšanje pritiskov na okolje (Pengal 2002, str. 23).

Prometno omrežje, ki povezuje naše pokrajine, ima temeljne arterije, ki se vse bolj spreminjajo v mednarodne tranzitne koridorje. Mednarodni dogovor nas zavezuje k brezplačnemu prepuščanju tranzita, Slovenija pa mora ohraniti in izboljšati promet med slovenskimi pokrajinami, kar vodi v začaran krog nenehnega popraviljanja in vlaganja ogromnih sredstev v cestne sisteme, nepotrebno obremenjevanje okolja z emisijami od prometa in hrupom, povzročanje škode zdravju lastnega naroda ter favoriziranje osebnega avtomobila kot prevoznega sredstva. Brezplačni težki tovorni tranzit v EU najbolj prizadene države v središču kontinenta in mnogo manj države na obrobju Evrope. Zato je finančno, okoljsko in socialno breme tranzita zelo neenakopravno razdeljeno med posamezne države.

Medtem ko so se med leti 1990 in 2005 emisije toplogrednih plinov na vseh sektorjih v EU znižale, so se absolutne emisije iz transportnega sektorja povečale za 26 %. Na evropskem nivoju je letno izpuščenih 4.192 milijonov ton CO₂. V Sloveniji je bil v 2008 delež emisij toplogrednih plinov iz kmetijstva 9 %, delež emisij toplogrednih plinov iz prometa pa 29 % (Šešerko in Štirn 2009-2010).

Cestni blagovni transport je daleč največji emisijski vir. Ugotavlja se, da tranzit predstavlja le manjši del celotnega transporta, a vseeno diktira potek prometnih tokov, najbolj uničuje ceste in onesnažuje tako ozračje kot občestne pasove in cestne objekte: mostove, nadvoze, stanovanjske hiše itd. Potreba po preusmeritvi tranzita na železnice je jasna, pomembno pa je tudi usposobiti železnice za hitrosti do 160 km/h, kar bo prvi korak v smeri gradnje hitrih železnic, ki je časovno še precej oddaljen projekt. Na vrsti bo za avtocestnim programom ali pa sploh ne, če bo šel družbeni razvoj v napačno smer. Programi naložb se časovno podaljšujejo, ker niso zagotovljeni zadostni viri za gradnjo vse dražjih prometnih objektov. Omejevanje naložb in krčenje programov pomeni, da tudi vidik odnosa do okolja običajno trpi (Promet in okolje 2002). Ob najemanju kreditov za gradnjo prometnega omrežja in vozil se pozablja, da bo potrebno ob njihovem odplačevanju zagotoviti sredstva tudi za vzdrževanje.

2.1 Nezaželeni učinki prometa na okolje in zdravje ljudi

Učinke prometa na okolje lahko gledamo skozi več spektrov. Poznamo zdravstvene, biodiverzitetne vplive z daljnosežnimi posledicami. Vpliv prometa na obdelovalna tla, na vodne vire, na biotsko raznovrstnost flore in favne, na naselja in življenje ljudi ni nikjer blagodejen. Ker zelo onesnažuje ozračje, se zelo otežuje izvajanje ciljev in obveznosti, ki izhajajo iz mednarodnih konvencij in protokolov .

Promet je velik porabnik energije, zmanjševanje porabe le-te je ključnega pomena pri dobrem gospodarjenju z naravo in dobrinami za dobro osnovo za kvalitetno bivanje v prihodnosti. Poleg porabe obnovljivih virov energije ima promet še druge negativne okoljske učinke: nepovratna raba zemljišč, pritisk na najboljša zemljišča, onesnaževanje zraka in drugih naravnih virov, hrup, odpadki vozil, razsekanost prostora in naravnih habitatov ter izguba biološke raznovrstnosti (Plevnik in Ružič 2012, str.49).

Promet ima pomemben vpliv na prostorski razvoj mest in naselij in razvoj turizma. Osebni avtomobilski prevozi povzročajo nezaželene učinke prostorskega razvoja mest, kot indikator lahko vzamemo »razmerje med parkirišči in parki v mestu,« ki nam pove, ali je mesto napravljeno po meri ljudi ali avtomobilov (Brown 2009).

Pomemben je tudi vidik varnosti v prometu – ob izbiri osebnega avtomobilskega prevoza smo praviloma manj varni. Negativni učinki prometa na zdravje ljudi niso zanemarljivi, predvsem zaradi vdihavanja drobnih delcev v bližini prometnih cest in vdihavanja strupenih plinov, ki nastajajo v avtomobilih ter tveganj za nastanek bolezni, povezanih z ležernostjo, izhajajoč iz pomanjkanja gibanja. Vdihovanje prašnih delcev v kombinaciji s številnimi toksini, reže od prehladov vnete dihalne poti, povzroča astme, pljučnega raka in kapi, do katerih prihaja zaradi prehoda prašnih delcev skozi pljuča v kri. Revija Journal of the American medical Association poroča o 200.000 smrtnih žrtvah v Evropi letno zaradi prašnih delcev, največ iz prometa.

Vlaganje v odpiranje novih odsekov avtocest ter druge izboljšave cestnega sistema delujejo kot pospeševalna povratna zanka. Avtobusni in železniški promet sta se znašla v negativni povratni zanki: potnikov je vedno manj, storitve so slabše, na cestah je večja gneča, donosnost je nižja. Vendar tukaj gre le za navidezno negospodarnost skupinskih prevozov, ker v razliko ni všteta polna okoljska škoda, ki jo povzročata bohotenje osebnih prevozov in razvoj mest. Kot posledico zaradi pomanjkanja prostora namenjenega avtomobilom in prometnih krčev vidimo zamiranje mestnih jeder, obrobne lokacije postajajo vedno bolj zanimive (Promet in okolje 2002). Cestni in deloma železniški promet onesnažujeta okolje z ostanki olj in goriv, z obruski zavornih oblog in gum. Po uveljavitvi zakona o prevozu nevarnih snovi (1984) se je število takšnih izlitiij zmanjšalo, vseeno pa jih je okoli 12 letno. Povprečno štiri izlitiija pa se dogodijo pri praznjenju ali polnjenju cistern. Upoštevajoč še nezgode, pri katerih slučajno ni prišlo do izlitiija in neprijavljene dogodke, moramo računati z okoli 130 nevarnimi situacijami in 900.000 litrov nevarnimi snovmi, ki ogrožajo okolje. Prostorski problemi spremljajo vse vrste prometa. Največ prostora zavzemata cestno in železniško omrežje, toda prometnice sekajo zemljiške komplekse in naravne enote, tradicionalne poti ljudi in prostoživečih živali, ovirajo ali motijo pa tudi okolja naselij in drugih dejavnosti. Obstoječe kategorizirane ceste obsegajo v Sloveniji 5.130 ha zemljišč ali 0,25 odstotka površine države. Vpliv prometa se širi tudi na nekaj sto metrov široke obcestne pasove (Lipar 2002, str. 29).

Le nekateri učinki onesnaževanja okolja se pokažejo takoj, večinoma se škodljivi učinki postopno in dalj časa kopičijo, potem pa povzročijo hujše posledice. Kakšne so posledice, je v veliki meri odvisno od značilnosti in narave vsake pokrajine ter njenih samočistilnih sposobnosti. Te so v slovenskih pokrajinah dokaj skromne, zato sta narava in človekovo okolje zelo izpostavljeni učinkom prometa. Marsikje so resno načete nevtralizacijske in

regeneracijske sposobnosti okolja, čeprav škode zaradi razpršene narave prometa ali skupnih učinkov z vplivi industrije ali proizvodnje energije ni enostavno dokazati. Kar je glavni razlog poleg intenzivnega lobiranja dobro organiziranih cestnih prevoznikov v Sloveniji, v EU in globalno, da promet kot vir okoljskih obremenitev pogosto ni bil deležen ustrezne obravnave. Učinki prometa so neposredni in posredni, pojavljajo se tudi v različnih časovnih okvirih (Cigale 2002, str 33). Promet spreminja življenjske razmere in prispeva k prostorskim pojavom, kot so odseljivanje iz prometno in gospodarsko izpostavljenih območij ter iz prometno najbolj vznemirjenih predelov.

Glavni negativni učinki prometa so kratkoročno uničenje cestnih objektov, emisije v zrak, hrup in vibracije ter neracionalna raba prostora, energetskih in drugih virov. Posledice so motnje kopenskih in vodnih ekosistemov, degradacije površja in vidna prizadetost estetskih vrednosti pokrajine. Vse to pa ima tudi socialne posledice, ker škodo trpijo ljudje. Omenjeni škodljivi učinki so v vseh tipih pokrajin, čeprav so posamezne sestavine prizadete na različne načine. Vsi ti vplivi povzročajo tolikšno škodo, da presegajo vrednotenje posledic skozi denar. Škoda posledic prometnega onesnaževanja je kapitalsko nemerljiva. Slabša kvaliteta zraka; promet neposredno in posredno prispeva k klimatskim spremembam; negativno vpliva na vode; spiranje snovi s cestišč vpliva na rodovitnost tal, vodo, naravne biotope; Vpliv na vodne ekosisteme (točkovna onesnaženja vodnih virov ob razlitjih snovi); Občuten je tudi vpliv kislih padavin na vode, če se ne nevtralizirajo na karbonatnih kamninah; Pri ocenjevanju vpliva prometa na relief je treba upoštevati, da je velik porabnik najboljših tal, primernih za obdelovanje; zaradi gradbenih posegov se lahko poveča odplakovanje oziroma erozija površja in brežin. Številne nove ceste so prekinile naravne vodne tokove ter ustaljene selitvene in napajalne poti prostoživečih živali.

O posegih v naravo govorijo tudi ocene v Veliki Britaniji, da znaša skupna potrebna površina za vsak avtomobil (parkiranje doma in na kraju zaposlitve ter v nakupovalnih centrih) kar 372 m². Ta površina za povrh ostaja 80 odstotkov časa neizkoriščena, čeprav znaša neposredna poraba zemljišč za štiripasovno cesto približno 2,5 ha/km, doseže skupna poraba vseh spremenjenih zemljišč do 8 ha/ km. V to so vključeni prostor za zaščito pred hrupom, nasipi, povezovalni pasovi, križišča in storitvene površine. Zaradi hrupa in izpušnih plinov je prizadet pas od 50 do 300 metrov na vsaki strani ceste; promet onesnažuje tla in rastje. Večinoma je to v neposredni bližini prometnic, vendar je razsežnost učinkov onesnaženja tolikšna, da je škodljivo pridelovanje vrtnin in celo živalske krme. Soljenje cestišč zaradi lažjega odstranjevanja snega in ledu prispeva k poteku in varnosti prometa, škodi pa okolju in cestnim objektom. Rastlinstvo je neposredno prizadeto že pri gradnjah prometne infrastrukture, ker jim je vzet njihov habitat, živalstvo pa je najbolj neposredno prizadeto zaradi razmeroma številnih nesreč na cestišču, kjer izgubijo življenje (zajci, mački, veverice, ježi, lisice, srne, medvedi itd.). S posledicami onesnaževanja se sooča tudi človek. Najbolj neposredno se ti vplivi kažejo v številnih nesrečah in na zdravstvenem stanju prebivalcev. Zaradi prometa so marsikje poslabšane bivalne razmere in prihaja do ostrih reakcij prebivalstva, poleg tega, da promet obremenjuje okolje, pa se kažejo negativne posledice tudi tam, kjer so prebivalci zaradi pomanjkljivih povezav krajev in območij odrinjeni od možnosti zaposlovanja, šolanja in kvalitetnega bivanja. Navedene škodljive učinke prometa in degradacije pokrajinskih pojavov in vrednot občutimo povsod po Sloveniji (Promet in okolje 2002).

Ceste terjajo tudi enormno število smrtnih žrtev. Po besedah evropskega komisarja Siima Kallasa na evropskih cestah vsak dan umre 85 ljudi in zaskrbljujoče je, da je bilo leta 2011 število smrtnih žrtev na evropskih cestah manjše le za 2 %. Za doseg cilja in prepolovitev smrtnih žrtev v cestnem prometu do leta 2020 bo potrebno okrepiti prizadevanja na evropski in nacionalni ravni (Evropska komisija... 2012), kar v praksi pomeni poostren nadzor in še več osveščanja predvsem motoristov o pomenu varne vožnje s strani policije. Tukaj je še problematika povoženih živali, vezana je na naravni življenjski prostor divjadi, ki je bil s cestami in drugimi prehodi razdeljen. Po podatkih lovskega informacijskega sistema Lisjak, je

v letu 2011 samo v Sloveniji končalo pod kolesi 5267 srn, 178 jelenov in divjih prašičev ter 5 medvedov, 858 lisic, 384 jazbecev, 374 kun belic, 61 poljskih zajcev in neugotovljivo število manjših živali, npr. ježev. To je samo uradno število, dejanskih žrtev je mnogo več. Prehajanje živali preko cest ni samo slovenski, temveč globalni problem in ocenjujemo, da vsako leto pod kolesi konča milijarda živali, škoda pa je ogromna. V Nemčiji jo na primer ocenjujejo na pol milijarde evrov, v Sloveniji pa na blizu 10 milijonov (Štakul 2012). Krvni davek, ki ga terjajo ceste, je ogromen in vprašanje, če je njegovo razsežnost sploh mogoče dojeti.

2.1.1 Vpliv prašnih delcev na zdravje

Zaradi odkritja zdravstveno izredno škodljivega vpliva finih delcev v zraku velikosti pod 1 mikrometer, so ti delci v svetovnem merilu postali v zadnjih letih vedno bolj pomemben predmet raziskovanja na področju toksičnih koncentracij in vrednosti v zraku. Delci so lahko naravnega izvora (cvetni prah, morska sol, dim gozdnih požarov, meteorski prah, vulkanski pepel) ali antropogenega nastanka (energetski objekti v najširšem pomenu, industrija, promet, poljedelstvo). Pomembno vplivajo na zdravje ljudi, kakor tudi na klimo, vidnost, itd. Kolikor manjši so delci, toliko bolj neovirano preko dihalnih poti prodrejo v pljuča in v njihovo globino ter hkrati tudi toliko lažje prehajajo skozi pljučne membrane v krvni obtok in toliko nevarnejši so. Njihov toksični učinek je toliko bolj hiter in neposreden. Največji vir delcev so emisije iz prometa, promet predstavlja resno grožnjo zdravju povsod tam, kjer ga je veliko (Ogrin 2008, str.19).

Glede hrane in pijače, kaj in kdaj bo kdo pil in jedel, do določene mere vsak samostojno odloča, zrak pa potrebujemo vsak trenutek dneva. Dihamo ga od rojstva pa do smrti in večino časa nimamo pretiranih možnosti izbire. Mejne vrednosti za zdravje nevarnih prašnih delcev so bile v zadnjih v Sloveniji stalno presežene, zaradi česar je Evropska komisija marca 2010 sprožila tožbo proti državi. Slovenija ne izpolnjuje že tako ohlapnih meril za kakovost zraka. Ta tožba bi lahko državo in posredno državljane stala nekaj milijonov evrov, toda pomembnejše je, da so drobni prašni delci škodljivi za zdravje prebivalcev. Delci v zraku s premerom dveh in pol, šestih in desetih mikronov povzročajo pljučne in srčno žilne bolezni ter vodijo k prezgodnji umrljivosti bolnikov. Dr. Peter Otorepec iz ljubljanskega Inštituta za varovanje zdravja, je povedal, da prašni delci ne ostanejo v pljučih, ampak potujejo naprej po telesu in v žilah povzročijo vnetno reakcijo, kar vodi v arteriosklerozo. V ospredju so zato predvsem spremembe na ožilju, saj poleg pojava otroške astme pri starejših iz pljuč bolezni prehajajo tudi na srce in ožilje. Tako delci poslabšajo že obstoječe, osnovne bolezni, ljudem pa upadajo pljučne funkcije. Na Inštitutu za varovanje zdravja Ljubljana so pri sodelovanju v evropskem projektu Aphekom ugotovili, da so prebivalci v 75-metrskem pasu ob prometnih cestah še posebej izpostavljeni tveganju. Prašni delci v takšnih pasovih prodirajo skozi okenske reže in odprtine v notranjost objektov, v katerih so visoke koncentracije delcev. Izračunali so, da v takšnih pasovih v Ljubljani živi 10.000 otrok in mladostnikov, starih do 18 let, tveganje, da zbolijo za astmo, pa je pri njih kar za 50 % večje kot pri tistih, ki živijo več kot tristo metrov stran od ceste. Dr. Otorepec je posvaril, da tako vsako leto zaradi življenja ob cesti za astmo zbolijo 250 otrok. To so sicer grobe ocene, a jih ne moremo več zanemarjati. Dodal je, da je prvo pravilo izogibanje prometnim cestam, koncentracije so visoke v vsaj v trideset do petdeset metrskem pasu. Ob prometnih cestah ni priporočljivo hoditi ali se voziti s kolesom, še posebej, če jih na obeh straneh obdajajo visoke zgradbe. Problematične pa niso samo prometnice in urbani pas ob njih. S serijo poskusnih meritev v predelih mesta, kamor naj vpliv prometnic ne bi segal, so ugotovili, da so vrednosti visoke tudi v predelih, kjer bi pričakovali čist zrak. Anton Planinšek iz sektorja za kakovost zraka na Agenciji za okolje Republike Slovenije je pritrnil, da je praktično po vsej Ljubljani zrak bolj onesnažen s prašnimi delci kot bi bilo to še dopustno. A so za prihodnost zelo optimistični, v ZDA že razvijajo poceni merilnike drobnih delcev v zraku za širšo dostopnost, načrtujejo pa tudi njihovo vgraditev v mobilne telefone, da bi lahko bili uporabniki na tekočem, omogočali bi

sprotno objavljane na spletu in s tem stimulirali pristojne – za povečanje oz. izboljšanje ukrepov s smeri trajnostnega razvoja prometa, in ljudi – za manjše obremenjevanje in v izogib nadaljnji degradaciji okolja. Alenka Loose, načelnica oddelka za varstvo okolja Mestne občine Ljubljana, je dodala, da se v reševanju težav z zrakom mora vključiti vsak posameznik in to predvsem s spremembo potovalnih navad (Mazi 2010).

Čeprav v preteklih desetletjih onesnaževanju z delci niso namenjali večje pozornosti, se je izkazalo, da je prevelika količina delcev v zraku za zdravje nevarna. Večji delci se ob vdihovanju ustavijo na poti do pljuč, manjši pa lahko nemoteno prodrejo in tam škodljivo delujejo na človeški organizem. Njihova velikost in škodljivost pa sta odvisni tudi od sestave. Onesnaženost zraka s trdimi delci postaja največji problem prometnega onesnaževanja v večini evropskih mest, tudi v Ljubljani. Tako kot pri drugih onesnaževalih, ki jih povzročata promet, je tudi pri delcih zelo pomembna lokacija merilnega mesta, ki močno vpliva na vrednost meritev (Ogrin 2008, str.18). Študija Evropske agencije za okolje kaže, da je leta 2005 zaradi izpostavljenosti trdnim delcem iz prometa prezgodaj umrlo kar 1700 prebivalcev Slovenije. Dr. Otorepec je opozoril, da bi samo v Ljubljani na leto umrlo 180 ljudi manj, če bi bilo PM10 delcev manj, če pa bi bil zrak kot v Goteburgu ali Stockholmu, bi jih umrlo 300 manj. Kakovost zraka v Ljubljani je slabša tudi zaradi kotlinske lege in neprevetrenosti (Koalicija za trajnostno prometno politiko... 2011). V Mariboru se v zadnjih letih ponovno viša vsebnost škodljivih delcev v zraku, še posebej za čas zime, ko se izpustom iz cestnega prometa pridružijo še izpusti iz kurišč in soljenja cest. V letu 2010 je bila mejna vrednost v središču Maribora presežena 47-krat, v 2011 pa 65-krat. Na mariborski občini si po besedah Vilija Eisenhuta z urada za komunalo, promet in prostor prizadevajo, da bi z različnimi ukrepi izboljšali kakovost zraka v mestu. V prvi vrsti ciljajo na spremembo potovalnih navad ljudi. Med drugim načrtujejo urejanje kolesarskih poti, širitev območja hitrosti do 30 kilometrov ter bele cone za kratkotrajno parkiranje, izgradnjo plinske črpalke za avtobuse na Teznu ter nakup okoli 10 novih avtobusov in smetarskega vozila na zemeljski plin. Oktobra so na levem bregu Drave tudi poskusno uvedli okoljsko cono, kjer je ob delavnikih prepovedan promet za vozila s previsokim izpustom škodljivih delcev (V Mariboru... 2012).

Precej več kot 35 prekoračitev mejne dnevne koncentracije PM10, kolikor jih je dovoljenih v celem letu, je bilo do konca leta 2011 zabeleženih na vseh mestnih merilnih mestih v notranjosti Slovenije, kjer gre največji delež onesnaženosti na račun prometa, ponekod pa tudi na račun industrije in individualnih kurišč (Bilten ARSO: Onesnaženost zraka v decembru 2011). V letu 2011 se je glede na prejšnje leto opazno povečalo število mejne dnevne koncentracije delcev PM10, tako da je bilo letno dovoljeno število prekoračitev preseženo že na vseh mestnih merilnih mestih v notranjosti Slovenije, z izjemo merilnega mesta MO Maribor, ki je bilo v letu 2011 prestavljeno z lokacije Tabor na Urbanski plato, kjer pa je zrak čistejši. Koncentracija dušikovega dioksida, katerega glavni izvor je promet, je tudi v letu 2011 prekoračila mejno letno vrednost za varovanje zdravja na najbolj prometnem mestu Ljubljana Center, povsod drugod pa je bila pod to vrednostjo. Urne koncentracije pa so na treh mestnih lokacijah prekoračile spodnjo opozorilno mejo, na postaji Ljubljana Center pa tudi zgornji ocenjevalni prag (Bilten ARSO: Onesnaženost zraka v letu 2011). V Franciji, Švici in Avstriji so ugotovili, da lahko 6 % vseh smrti na leto pripišejo izpostavljenosti onesnaženemu zraku, kar je dvakrat več kot število žrtev prometnih nesreč. V Evropi je okoli 90 % mestnega prebivalstva izpostavljenega prekomernim vrednostim prašnih delcev, NO₂, O₃ in benzena. Raziskava, kjer so proučevali le kratkotrajne učinke onesnaženja, je pokazala, da v Evropi na leto od 40.000 do 130.000 ljudi umre za posledicami onesnaženega zraka, katerega vzrok je promet (Prašni delci 2010).

2.2 Razlogi za prestrukturiranje

Za preoblikovanje prometnega sistema je nešteto razlogov, kajti vsi želimo dihati čist zrak, jesti neoporečno hrano, živeti v zdravem okolju. Razlogi za prestrukturiranje so v bistvu ozadja, zakaj nam je prestrukturiranje prometa tako potrebno. Eden od ciljev prestrukturiranja prometa je sprememba dosedanjega razvoja prometa, da se pritiski na okolje v prihodnosti ne bi le stopnjevali. S tem se omeji obremenjevanje okolja s hrupom in škodljivimi plini (ogljikovim monoksidom, ogljikovodiki, ogljikovim dioksidom in dušikovimi oksidi), ki so nad dopustnimi mejami. Ker stremimo k povečanju kakovosti življenja, je nujno, da začnemo manjšati svoje potrebe oziroma odvisnost od nafte, ki je neobnovljiv naravni vir, ob enem v izogib prometnim zastojem in boljši kakovosti zraka. Nenehno višanje cen goriva in višanje cene registracije avtomobila delujeta kot dodatna vzpodbuda ljudem, da se poslužujejo rabe javnega transporta.

Prestrukturiranje prometa prinaša boljšo kakovost življenja, kar pomeni dihanje čistejšega zraka, manjšo gnečo in hrup, ter manjše onesnaženje v mestih in zmanjšanje izpuhov ogljika. Ključno je zagotoviti možnosti izbire transportnega sredstva in preseči kliše, da mobilnost ne bo asociirala zgolj cestnega prometa in avtomobilov, kar je dodatna utež na tehnici trajnostnega razvoja prometa.

Republika Slovenija je podpisnica cele vrste mednarodnih dokumentov in s tem je prevzela konkretne obveznosti. Neizpolnjevanje mednarodnih obveznosti ima politične in ekonomske posledice, ker gre za globalno in trajno degradacijo narave in okolja, s čimer sta resno ogroženi varnost in zdravje prebivalstva, s tem pa tudi gospodarstvo (Promet in okolje 2002). V Evropi je predvideno naraščanje blagovnega transporta za 40 % do leta 2015, torej bolj intenzivna rast kot bo rast osebnega avtomobilskega cestnega transporta. Takšna rast obsega blagovnega cestnega transporta bi povzročila nesprejemljive vplive prometa za EU, njene prebivalce, za proračun avtocestne infrastrukture, za okolje in emisije CO₂, zato so ukrepi za prestrukturiranje transporta nujni (Šešerko in Štirn 2009-2010).

2.2.1 Onesnaževanje zraka

Najpogostejši vzrok in najbolj razširjeno onesnaževanje planeta je onesnaževanje zraka. Neonesnažen zrak v troposferi sestoji iz 78,8 % dušika, 20,95 % kisika, 1 % vodnih hlapov, 0,38 % ogljikovega dioksida, ostalo pa so plemeniti plini, metan, dušikov oksid, ogljikov monoksid, vodik in drugi redki plini. Nekateri od njih so zelo strupeni, npr. ogljikov monoksid, drugi pa škodujejo zato, ker povzročajo segrevanje zgornjih slojev ozračja in učinek tople grede. Količina sestavin je v višavah nekoliko drugačna kot v nižavah. V zraku se nahajajo tudi snovi, ki jih povzročajo ljudje in njihovi produkti. To so zloglasni smog, kisli dež, škodljivi plini. Predvsem pa avtomobilski izpuhi, ki onesnažujejo ozračje bolj kot katerikoli drug vir. Zračno onesnaževanje povzroča ali vpliva na številne bolezni in bolezenske motnje, na motnje srca, tveganje pljučnega raka, astmo, bronhitis, emfizem pljuč, vztrajni kašelj, mnoge alergije, kromosomske poškodbe pred rojstvom ter tveganje ishemičnega infarkta. Onesnaževanje zraka zlasti škoduje osebam s prebolelim srčnim infarktom in srčnimi boleznimi. Nekateri raziskovalci trdijo, da umre več kot 2 milijona ljudi na leto zaradi respiratornih težav zaradi onesnaženega zraka (Pečjak 2010, str. 109-111).

Prometno onesnaževanje ozračja se začne z emisijo izpušnih plinov v ozračje. Ti plini so posledica izgorevanja goriv v motornih vozilih. Poleg plina se v zrak sproščajo tudi delci, ki niso nujno povezani z izgorevanjem goriv, pač pa tudi z obrabo delov vozil (pnevmatik, zavor ipd.) in dvigovanjem prahu ter soli s cestišč. Po izpušnih v zrak se te snovi v ozračju širijo in onesnažujejo zrak na širšem območju. V zraku se zadržijo različno dolgo, od nekaj ur do več tednov. Snovi, ki v zraku ostanejo kratek čas, so na primer večji delci in neobstojni plini. Večji delci se hitro usedejo na tla, neobstojni plini, kot je na primer dušikov monoksid, pa hitro

reagirajo z drugimi plini v zraku. Druge snovi lahko ostanejo precej dlje, kot na primer ogljikov dioksid ali zelo majhen lebdeči delci (Ogrin 2007).

Vse hujša zaskrbljenost zaradi klimatskih sprememb in povezovanje le-teh z izpusti toplogrednih plinov ter želja po njihovi omejitvi začenja vplivati na prometno politiko na mestni, pokrajinski in državni ravni. Kjotski protokol obravnava šest onesnaževal iz skupine toplogrednih plinov, in sicer ogljikov dioksid (CO₂), metan (CH₄), didušikov oksid (N₂O), fluorirane ogljikovodike (HFC), perfluorirane ogljikovodike (PFC) in žveplov heksafluorid (SF₆). Količine izpustov toplogrednih plinov se zaradi primerljivosti preračunajo na ekvivalent CO₂, ki upošteva razlike med toplogrednim potencialom posameznih plinov (Izpusti toplogrednih plinov iz prometa 2013). Izpusti iz prometa so se v 20 letih skoraj potrojili, medtem ko so emisije iz drugih virov stagnirale ali upadle (Raziskava potovalnih navad.. 2003). Z ratifikacijo Kjotskega protokola je Slovenija prevzela obveznost, da izpuste toplogrednih plinov v obdobju 2008–2012 v povprečju zmanjša za 8 % glede na emisije iz leta 1986 (Poročilo o razvoju 2011). Ti so se do leta 2011 povečali za 181% glede na leto 1986. Na območju starih članic EU so v obdobju 1990-2010 narasli za 16 %, v celotnem območju EU pa za 20 % (v Sloveniji v tem času za 92 %). Vir velike večine toplogrednih plinov iz prometa je cestni promet, ki prispeva 99,2 % in je v obravnavanem času doživel največji razmah (Izpusti... 2013).

Graf 1: Izpolnjevanje emisijskih ciljev zmanjšanja CO₂ (Kjotski sporazum) članic EU, 2012, (v Mt CO₂-eq).

EU MEMBER STATE	2003	2004	2005	2006	2007	2008	KYOTO TARGET 2012	% UNDER KYOTO TARGET
ESTONIA	21.2	21.2	20.7	19.2	22.0	20.3	40	49.25 %
LATVIA	10.7	10.7	10.9	11.7	12.1	11.9	23.3	48.93 %
LITHUANIA	16.7	21.1	22.6	22.8	24.7	24.3	44.1	44.90 %
ROMANIA	-	160.1	153.7	153.9	152.3	145.9	259.9	43.86 %
BULGARIA	-	68.9	69.8	71.5	75.7	73.5	127.3	42.26 %
HUNGARY	83.3	79.5	80.5	78.8	75.9	73.1	114.9	36.38 %
POLAND	382.5	398.7	399	399.3	398.9	395.6	551.7	28.29 %
SLOVAKIA	51.1	49.5	48.7	49.0	47.0	48.8	67.2	27.38 %
CZECH REPUBLIC	147.5	147.1	145.6	149.1	150.8	141.4	180.6	21.71 %
SWEDEN	70.9	69.7	67	66.9	65.4	64.0	75.2	14.89 %
GREECE	137.2	137.6	139.2	128.1	131.9	126.9	139.6	9.10 %
UNITED KINGDOM	658	660.4	657.4	647.9	636.7	628.2	678.3	7.39 %
FRANCE	560.9	556.1	553.4	541.7	531.1	527.0	564	6.56 %
BELGIUM	147.6	147.6	143.8	136.6	131.3	133.3	135.9	1.91 %
GERMANY	1024.4	1025	1001.5	980.0	956.1	958.1	972.9	1.52 %
FINLAND	85.4	81.2	69.3	79.9	78.3	70.1	71.1	1.41 %
% ABOVE KYOTO TARGET								
PORTUGAL	83.7	84.6	85.5	84.7	81.8	78.4	77.4	1.29 %
NETHERLANDS	215.4	218.4	212.1	208.5	207.5	206.9	200.4	3.24 %
IRELAND	68.4	68.6	69.9	69.7	69.2	67.4	63	6.98 %
ITALY	577.3	580.5	582.2	563.0	552.8	541.5	485.7	11.49 %
SLOVENIA	19.7	19.9	20.3	20.5	20.7	21.3	18.6	14.52 %
DENMARK	73.6	68.2	63.9	71.0	66.6	63.8	54.8	16.42 %
SPAIN	407.4	425.2	440.6	433.0	442.3	405.7	331.6	22.35 %
AUSTRIA	92.5	91.2	93.3	91.6	88.0	86.6	68.7	26.06 %
LUXEMBOURG	11.3	12.8	12.7	13.3	12.9	12.5	9.1	37.36 %
MALTA	3.1	3.2	3.4	2.9	3.0	3.0	NO TARGET	
CYPRUS	9.2	9.9	9.9	9.9	10.1	10.2	NO TARGET	

Vir: Europe Energy Portal

Države v zelenem so uspešne v svojem izpolnjevanju kljotskih ciljev do leta 2012, medtem ko države v rdečem oddajajo več emisij kot so njihovi cilji zmanjšanja izpustov. Slovenija je po doseganju zastavljenih ciljev zmanjšanja CO₂ emisij peta najslabša v Evropi.

Vpliv delovanja in strategija Luke Koper ima velik in strateško trajen vpliv na izpolnjevanje zahtev Kjotskega protokola v Republiki Sloveniji kot sopodpisnici, pri čemer je jasno, da bodo emisije toplogrednih plinov v prihodnje velik problem v vseh državah, predvsem v podpisnicah. Od posameznih držav mednarodni sporazum zahteva konkretno zmanjševanje emisij toplogrednih plinov. Možna sta dva pristopa:

1. celovito reševanje problema (investiranje v razvoj in novo infrastrukturo);

2. plačevanje kazni za prekoračitve in v prihodnje za vse emisije - ob tem, da problem zmanjševanja emisij ostaja (Šešerko in Štirn 2009-2010).

V okviru podnebno - energetskega paketa si je EU zadala cilj vsaj 20 % znižanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020, kar je hkrati del strategije EU 2020. Za zavezanca, ki so vključeni v Evropski sistem trgovanja z izpusti (EU ETS), je cilj določen za EU kot celoto (znižanje 21 % do leta 2020 glede na leto 2005) in z letom 2013 prehaja iz pristojnosti posameznih držav. Emisijski kuponi so se delili na podlagi državnih razdelitvenih načrtov, ki morajo odražati kjotske cilje držav članic. S pričetkom tretjega trgovalnega obdobja (2013 – 2020) v veljavo stopajo spremembe, med drugim tudi to, da se omejitev emisij določa na ravni EU in ne več skozi razdelitvene načrte posameznih držav članic. V shemo EU ETS so vključena predvsem velika energetska in industrijska podjetja, katerih izpusti so v letu 2009 v Sloveniji predstavljali okoli 40 % vseh izpustov in so se glede na leto 2005 znižali za 7,5 %. Pri izpustih iz sektorjev, ki niso vključeni v sistem trgovanja z emisijami (promet, stavbe, kmetijstvo, odpadki), so cilji določeni za vsako državo posebej, pri čemer je Sloveniji dovoljeno povišanje izpustov za 4 %. V letu 2008 so bili ti izpusti še precej nad dovoljenim povišanjem, v letu 2009 pa, zlasti zaradi posledic gospodarske krize, pod dovoljeno ravno povišanja izpustov (2,5 % pod ravno iz leta 2005). V prihodnje bo potrebna večja intervencija države, učinkovitost ukrepov pa bo močno vezana na uspešnost zaježitve emisij iz prometa (Pečjak 2010).

Prejšnje ministrstvo za okolje in prostor je ugotovilo, da Slovenija ne izpolnjuje obvez iz Kjotskega sporazuma pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov, ki se izraža v emisiji CO₂. Ugotovili so, da Slovenija v sedanjih pogojih zakonske ureditve prometa in izgrajene prometne infrastrukture ne more doseči ciljev, h katerim se je kot država s podpisom mednarodnega sporazuma zavezala. Kljub velikim besedam in načrtom, ni bil narejen potreben korak, ki bi znatno prispeval k zmanjšanju toplogrednih plinov. Ukrepi države so na tem področju zlasti zaostajali pri gradnji drugega tira železniške povezave Koper (Luka)–Divača (Šešerko in Štirn 2009-2010).

2.2.2 Nafta

Danes je nafta daleč najpomembnejše pogonsko sredstvo, saj poganja okoli 90 odstotkov vozil, in pomembno sredstvo za ogrevanje naših bivališč. Je tudi osnovna surovina za številne industrijske izdelke, kot so plastika, pesticidi in gnojila. Zaradi svoje pomembnosti in vrednosti je postala ključna strateška surovina, dostop do nje pa je bil pomemben dejavnik v številnih vojnah (Nafta 2012). Dvajseto stoletje je bilo stoletje nafte. V preteklem stoletju je nafta prehitela premog kot glavni svetovni vir energije. Eksplozivna rast svetovne proizvodnje hrane, prebivalstva, urbanizacije in osebne mobilnosti je v trdni korelaciji z hitrim naraščanjem količin načrpane nafte. Mobilnost se je razmahnila, ko so vlaki, avtomobili in letala začela prevažati ljudi s hitrostjo in prek razdalj, ki so bile na začetku stoletja tako rekoč nepredstavljive.

Naša civilizacija temelji na nafti in je povsem odvisna od te surovine, prihajajoče pojevanje proizvodnje nafte pa je potencialno močna obremenitev za državne uprave. Čeprav svetovna proizvodnja nafte že več kot 20 let presega odkrivanje novih najdišč, so le na Švedskem in v Islandiji sprejeli vsaj približen načrt, kako se učinkovito spopasti z vse manjšimi zalogami nafte. Nezanosljivost preskrbe z nafto postaja zelo pomembno varnostno vprašanje. Proizukcija nafte se bo kmalu začela zmanjševati (Brown 2009). Marco Sulli Sulčić, kapitan dolge plovbe, tržaški slovenec, ki je napisal knjigo o nafti, opozarja, da danes črpajo nafto na ekstremnih krajih, v ekstremnih globinah mehiškega zaliva, vzhodni sibiriji, arktiki, da se med črpanji dogajajo nesreče z izlivi nafte ali eksplozijami zaradi metana, ki povzročajo enormno škodo okolju (Odpriki 2010).

Ker poznamo le svet, kjer se proizvodnja nafte stalno večja, bo upad produkcije nafte vsekakor hud preobrat. V novem svetu s proizvodnjo, ki se ne širi več, lahko ena država dobi več nafte le, če je druga dobi manj. ZDA, ki so svetovna žitnica, so se odločile podvojiti delež svojega žitnega pridelka, namenjenega za proizvodnjo etanola s 16 % pridelka leta 2006 na okoli 30 % pridelka leta 2008. Ta neposrečena odločitev ZDA, da bi se tako rešili negotovosti v zvezi z dobavo nafte, je pomagala pri dviganju svetovnih cen žit do rekordnih vrednosti in povzročila nezaslišano svetovno negotovost v zvezi s hrano (Brown 2009). Delež biogoriv v gorivih za uporabo v prometnem sektorju je bil leta 2008 3,4 % goriv, v primerjavi s 0,5 % leta 2003 (Evropa: Komisija.. 2010).

Lester A. Brown, velik okoljevarstvenik, predsednik Earth policy Institute v Washingtonu, ocenjuje, da tudi če bi se celotna letina žita v ZDA predelala v etanol, bi to zadostovalo kvečjemu za 18 % potreb po avtomobilskem gorivu. Analitike poljedelstva že dolgo skrbijo učinek višjih cen nafte na stroške proizvodnje hrane. Ločnica med gospodarstvom hrane in energije se zabrisuje, sektorja se začenjata združevati. To povzroča višanje svetovne cene žit, ki postaja ekvivalent cenam nafte. Če je vrednost surovine kot hrane manjša od njene vrednosti kot goriva, jo bo trg prestavil na stran energentov (Brown 2009).

O prihodnosti proizvodnje nafte lahko sklepamo tudi po dejanjih samih naftnih družb. Čeprav so se cene nafte dvignile visoko nad 50 dolarjev na sodček, ni bilo zaznati povečanja iskanja in vrtanja. To lahko pomeni, da se naftne družbe strinjajo z geologi, ki trdijo, da smo 95 % vse svetovne nafte že odkrili. Kar iz starosti velikih najdišč. Med dvajset največjimi najdišči glede na zaloge nafte so jih 18 odkrili med letom 1917 (Bolivar v Venezueli) in 1968 (Šajba v Saudski Arabiji). Obe novejši najdišči, Cantarell v Mehiki in Vzhodno bagdadsko polje v Iraku, so odkrili v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja, odtlej pa nobenega več. Celo Kašagan, edino veliko najdišče v zadnjih letih, ne dosega največjih dvajset. Glede na tako veliko največjih nahajališč, ki se starajo in usihajo, bo njihovo proizvodnjo vse težje nadomestiti z novimi odkritji ali s povečano proizvodnjo obstoječih najdišč z uporabo novih tehnologij črpanja. Sada dal Huseini, nekdanji vodja raziskav in proizvodnje pri saudski državni naftni družbi Aramco, je povedal, da mora na novo odkrita in načrpana nafta pokriti tako svetovni porast potreb, ocenjen na 2 milijona sodčkov na dan, kot tudi letni upad proizvodnje na starejših najdiščih, ocenjen na 4 milijone sodčkov na dan (Brown 2009). Poraja se vprašanje, ali je to sploh mogoče in če je, koliko časa pridobimo s tem?

Posledice vrhunca proizvodnje bi lahko močno omilili, če bi zahodne države začele izvajati ukrepe za manjšanje porabe nafte (npr. zvišanje standardov učinkovitosti pri avtomobilih). Če pa potrošniški svet nadaljuje svojo pot, bo povpraševanje po nafti leta 2015 tako veliko, da bo lahko vrhunec proizvodnje (ali katerakoli večja motnja, npr. državljanska vojna v Saudovi Arabiji ali katastrofalna neizgoda, povezana s podnebnimi spremembami, zaradi katere bi morali politiki hitro zmanjšati porabo nafte in drugih ogljikovodikov) popolna katastrofa. Pravo vprašanje za vsakogar, kogar skrbi za prihodnost, torej ni, ali bo do sprememb sploh prišlo, temveč, ali bodo počasne in urejene ali kaotične in nasilne, ker smo z načrtovanjem predolgo odlašali (Roberts 2009, str. 23).

3 Bela knjiga o prometu

Bela knjiga o prometu predstavlja načrt za enotni evropski prometni prostor, katerega cilj je konkurenčen in z viri gospodaren prometni sistem. Prvi sklop zajema zavedanje, da je promet bistvenega pomena za gospodarstvo in družbo kot celoto v obliki, ki jo poznamo danes. Omogoča gospodarsko rast in ustvarjanje delovnih mest, kar je razlog ter hkrati izziv, da postane trajnosten. Poudarjeno je, da je za učinkovito ukrepanje potrebno tesno mednarodno sodelovanje zaradi širine in kompleksnosti prometne problematike. Prihodnji razvoj našega kontinenta bo odvisen od sposobnosti vseh regij, da ostanejo v celoti in na konkurenčen način vključene v svetovno gospodarstvo. Pri tem je ključnega pomena učinkovit promet. Ugotovljeno je, da bo potrebno še veliko prizadevanj, da bi bil dokončno vzpostavljen notranji trg za promet, v iskanju odgovorov na pereča vprašanja, in sicer kako bolje zadovoljiti želje državljanov po potovanju in potrebe gospodarstva po prevozu blaga ob upoštevanju omejitev virov in okoljskih omejitev. Potrebno bi bilo združiti prometne sisteme vzhodnih in zahodnih delov Evrope, da bi se v celoti upoštevale prometne potrebe skoraj celotnega kontinenta in 500 milijonov državljanov. Kot izziv in potrebo navajajo tudi zmanjševanje odvisnosti od nafte, ki je bo v prihodnjih desetletjih vedno manj, oskrba z njo pa bo vedno bolj negotova. Mednarodna agencija za energijo (International Energy Agency – IEA) je izpostavila korelacijo med povišanjem cen nafte v prihodnosti s slabo uspešnostjo zmanjševanja emisij ogljika. Če se ne bomo spopadli s to odvisnostjo od oskrbe z nafto, bo velik učinek na inflacijo, trgovinsko bilanco ter splošno konkurenčnost gospodarstva Evrope močno prizadel potovanja in našo ekonomsko varnost. Evropska unija je hkrati izpostavila, da je potrebno močno zmanjšati svetovne emisije toplogrednih plinov, da bi podnebne spremembe omejili na manj kot 2°C. Za doseg tega cilja mora EU v okviru potrebnih zmanjšanj znotraj skupine razvitih držav do leta 2050 na splošno zmanjšati emisije za 80–95% pod raven iz leta 1990. Komisija, ki se ukvarja z načrtom za prehod na konkurenčno gospodarstvo z nizkimi emisijami ogljika do leta 2050, je naredila analize, katerih ugotovitve nam povedo, kakšno zmanjšanje emisij se za posamezni gospodarski sektor pričakuje. Za prometni sektor, ki je pomemben in še vedno naraščajoč vir emisij, pa to pomeni, da se do leta 2050 zahteva vsaj 60 % zmanjšanje toplogrednih plinov v primerjavi z ravno iz leta 1990, kar ustreza zmanjšanju emisij za okoli 70 % pod ravno iz leta 2008. Do leta 2030 je cilj za promet zmanjšati emisije toplogrednih plinov na okoli 20 % pod raven iz leta 2008. Glede na povečanje emisij zaradi prometa v zadnjih dveh desetletjih to pomeni, da bodo še vedno 8 % nad ravno iz leta 1990. Za zmanjšanje emisij iz prometa v EU in preostalem svetu bodo ključne nove tehnologije za vozila in upravljanje prometa.

Mobilnost je odvisna od infrastrukture. Brez izgradnje ustreznega omrežja in njegove bolj pametne uporabe ne bodo mogoče nobene večje spremembe v prometu. Naložbe v prometno infrastrukturo imajo na splošno pozitiven učinek na gospodarsko rast, ustvarjajo blaginjo in delovna mesta ter krepijo trgovino, geografsko dostopnost in mobilnost ljudi. Načrtovati jih je treba tako, da je pozitiven učinek na gospodarsko rast čim večji in negativni učinek na okolje čim manjši. Navajajo, da je prometna infrastruktura neenako razvita v vzhodnih in zahodnih delih EU, ki jih je treba povezati. Za financiranje infrastrukture se vedno bolj pritiska na javne vire in potreben je nov pristop k financiranju in določanju cen. Izziv predstavlja odprava odvisnosti prometnega sistema od nafte, ne da bi se hkrati zmanjšala učinkovitost in mobilnost. Omejevanje mobilnosti ne pride v poštev. V skladu z vodilno pobudo »Evropa, gospodarna z viri,« ki je bila določena v strategiji Evropa 2020 in novem načrtu za energetske učinkovitost 2011, je glavni cilj evropske prometne politike pomagati vzpostaviti sistem, ki podpira evropski gospodarski napredek, podpira konkurenčnost in ponuja visokokakovostne storitve mobilnosti ob učinkovitejši uporabi virov. V praksi to pomeni, da je treba v prometu uporabljati manj energije, da mora biti ta energija čistejša in da je treba bolje izkoriščati moderno infrastrukturo ter zmanjšati negativni učinek prometa na okolje in na naravne vire. Pojaviti se morajo novi prometni modeli, po katerih se z najučinkovitejšimi načini prevoza ali kombinacijo le teh skupno prevažajo večje količine tovora in večje število potnikov do njihovega namembnega kraja. Individualnemu prevozu se

daje prednost v končnem delu poti in se izvaja s čistimi vozili. Informacijska tehnologija zagotavlja enostavnejše in zanesljivejše prestopanje. Uporabniki prometa plačajo polne stroške prevoza v zameno za manj zastojev, več informacij, boljše storitve in večjo varnost (Bela knjiga 2011).

Prihodnji razvoj mora temeljiti na več podlagah:

- ⇒ izboljšanje energetske učinkovitosti vozil pri vseh načinih prevoza. Razvoj in uporaba trajnostnih goriv in pogonskih sistemov;
- ⇒ čim boljše delovanje multimodalnih logističnih verig, vključno z večjo uporabo z vidika virov že po naravi učinkovitejših načinov prevoza, kjer so druge tehnološke inovacije morda nezadostne (npr. cestni tovorni prevoz na dolge razdalje);
- ⇒ učinkovitejša uporaba prometa in infrastrukture z uporabo izboljšanih sistemov za upravljanje prometa in informacijskih sistemov (npr. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), naprednejših logističnih in tržnih ukrepov, kot so razvoj intergriranega evropskega železniškega trga, odstranitev omejitev kabotaže, odstranitev ovir za prevoz po morju na kratkih razdaljah, neizkrivljeno določanje cen itd.

Reševanje zgoraj navedenih težav pomeni, da je potrebno za zagotavljanje, da se promet razvija v pravo smer, do leta 2050 doseči zelo zahtevne cilje, tisti, ki jih moramo doseči do leta 2020/2030, pa prav tako predstavljajo izziv. Obseg spreminjanja delovanja prometa je po segmentih različen, saj so tehnološke možnosti za vsak posamezen segment različne. Izvajanje bo odvisno od več akterjev, med drugim od EU, držav članic, regij, mest, pa tudi panoge, socialnih partnerjev in državljanov (Prav tam).

3.1 Ekološki, ekonomski in okoljski vidiki različnih oblik transporta

Promet se od prve velike naftne krize pred 40 leti kljub tehničnemu napredku ter možnostim za izboljšanje stroškovne in energetske učinkovitosti ni znatno spremenil. Postal je energetsko učinkovitejši, vendar nafta in naftni derivati še vedno pokrivajo 96 % potreb prometa po energiji v EU. Promet je postal čistejši, vendar povečanje njegovega obsega pomeni, da ostaja pomemben povzročitelj hrupa in lokalnega onesnaževanja (Prav tam). Cestni promet je energetsko neučinkovit, okoljsko obremenjujoč v razmerju 1 proti 10 v korist železniških prevozov in stroškovno neugoden glede na eksterne stroške na infrastrukturi (Šešerko in Štirn 2009-2010).

Izbira oblike prevoza vsakega posameznika zavisi od transportnih možnosti lokacije, kjer se posameznik nahaja, njegovih potreb, obveznosti, časa, ozaveščenosti, socialne mreže ter debeline denarnice. Za trajnostni razvoj prometa v prihodnosti je neobhodno nujno potrebno razviti kvaliteten javni potniški prometni sistem v vseh državah in jih medsebojno povezati, a se v praksi dogaja ravno obratno. Tudi Komisija poudarja pozitivne učinke vlaganj v trajnostno prometno infrastrukturo. Napredne države, kot so Francija, Nemčija, Avstrija, Španija, Japonska in Kitajska, izjemno hitro gradijo hitro železnico, Slovenija pa je ne gradi, kar lahko primerjamo s privatizacijo oskrbe s pitno vodo v Južni Ameriki, kjer imajo dostop do pitne vode samo bogati, medtem ko v favelah, barakarskih naseljih, ni vodovodnih sistemov. Na neperspektivnih območjih se investicije ne dogajajo, dostop se zmanjšuje, kar bo močno občutiti, ko bodo hitri vlaki, ki bodo zaobšli Slovenijo, vzpostavljeni.

Dejstvo je, da je v Sloveniji na podeželju mreža javnega potniškega prometa nezadostna in nekvalitetna, s prereditimi intervali. Javni potniški promet v mestih je ponudnikom bolj perspektiven zaradi višje gostote prebivalstva, na podeželju pa so glavni uporabniki šolarji, brezposelni in upokojniki, skratka tisti, ki nimajo druge alternative in prevozu namenijo več časa. Razvoj transporta v Sloveniji je bil vsa leta voden v smer lastnih prevozov, ki

predstavljajo ekonomsko drago in neekološko obliko prevozov, ki dokazano oziroma merljivo negativno vpliva na okolje, takšno nenačrtovanje trajnostne mobilnosti pa je do okolja in naših zanamcev skrajno neodgovorno.

Vlaki so s trajnostnega vidika najbolj primerna oblika prevoza, nedovoljšna razvejanost železniške mreže omejuje večjo dostopnost oziroma množičnejšo zastopanost rabe tega okoljsko najugodnejšega načina prevoza.

Takoj za hojo je najenostavnejši in najbolj sonaraven način transporta kolesarjenje, ki pa ga večina mest pozablja upoštevati in uporabljati v svoj prid. Je prijazno okolju, ne zahteva uporabe fosilnega goriva, ker topi našo maščobo. Izboljšuje zdravje in podaljšuje življenjsko dobo. Ljudje, ki vozijo kolesa, prihranijo prostor, so tihi in ne onesnažujejo okolja. Stroški za nacionalni zdravstveni sistem zaradi ljudi brez telesne vzdržljivosti naraščajo. Enostavna analiza stroškov in koristi kolesarjenja kaže, da vloženi 3 evri v kolesarjenje, povrnejo 5 evrov (Bicy 2012).

Cenovni signali so ključni pri številnih odločitvah z dolgoročnimi učinki na prometni sistem. Uporabnine za prometno infrastrukturo in dajatve je treba preoblikovati tako, da se bosta v čim večjem obsegu uporabljali načeli »onesnaževalec plača« in »uporabnik plača«. S temi sredstvi je treba podpreti vlogo prometa pri spodbujanju evropske konkurenčnosti in doseganja ciljev kohezije, splošno breme sektorja pa mora odražati celotne stroške prometa, vključno z infrastrukturo in zunanjimi stroški. Komisija nakazuje, da bo v prihodnosti finančno breme uporabnikov prometa verjetno naraslo. Stroške lokalnih zunanjih učinkov, kot so hrup, onesnaženost zraka in zastoji, je mogoče internalizirati s pristojbinami za uporabo infrastrukture. Nedavni predlog Komisije za spremembo tako imenovane direktive o evrovinjeti je prvi korak k povečanju internalizacije stroškov, ki jih ustvarijo težka tovorna vozila, vendar bodo razlike med nacionalnimi politikami cestnih pristojbin obstajale še naprej. Poleg tega bo preučena tudi postopna uvedba obveznega usklajenega sistema za internalizacijo, ki se bo uporabljal za komercialna vozila v celotnem medkrajevem omrežju. Tako bo odpravljeno sedanje stanje: mednarodni prevozniki morajo imeti zdaj evrovinjeto, pet nacionalnih vinjet ter osem različnih tablic in pogodb za plačevanje cestnine, da lahko neovirano vozijo po tistih evropskih cestah, za katere se plačuje cestnina (Bela knjiga 2011).

Pri osebnih avtomobilih se cestne pristojbine vse bolj štejejo za alternativni način ustvarjanja prihodka ter vplivajo na obnašanje pri prometu in potovanjih. Komisija bo pripravila smernice za uporabo internalizacijskih pristojbin pri vseh vozilih in za vse glavne zunanje učinke. Dolgoročni cilj je uvedba uporabniških pristojbin za vsa vozila in na celotnem omrežju, da bodo kompenzirani vsaj stroški vzdrževanja infrastrukture, zastojev ter onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom. Komisija EU se zaveda, da novih konceptov mobilnosti ni mogoče vsiliti. Za spodbujanje bolj trajnostnega obnašanja je treba dejavno spodbujati boljše načrtovanje mobilnosti. Informacije o vseh načinih prevoza za potovanja in tovor, o možnostih za njihovo kombinirano uporabo in o njihovem vplivu na okolje bodo morale biti široko dostopne. Za večjo posluževanje javnega prometa je ključnega pomena tudi pametno prometno intermodalno izdajanje vozovnic s skupnimi standardi EU, ki spoštujejo pravila EU glede konkurenčnosti (Prav tam).

3.2 Segmenti prometa (na srednje in dolge razdalje, mestni promet)

Vizija Komisije zajema tri pomembne segmente prometa: na srednje razdalje, na dolge razdalje in mestni promet. Pri srednjih razdaljah so nove tehnologije manj razvite in je na voljo manj različnih načinov prevoza kot v mestu. Vendar ima lahko tukaj ukrepanje EU najbolj neposreden učinek (manj omejitev zaradi subsidiarnosti ali mednarodnih dogovorov). Vozila, ki bolj učinkovito porabljajo vire in so čistejša, verjetno sama po sebi ne bodo potrebno zmanjšala emisij in ne bodo rešila problema zastojev oziroma preobremenjenosti. Spremljati jih mora združevanje prevozov velikega obsega na dolge razdalje. To pomeni

večjo uporabo avtobusov, železniškega in zračnega prometa za potnike in tovor, multimodalne rešitve, ki temeljijo na načinih prevoza na dolge razdalje po vodi ali železniških progah. Boljše izbire načina prevoza bodo odvisne od večjega povezovanja modalnih omrežij: letališč, pristanišč, železniških postaj, postaj podzemne železnice in avtobusnih postaj, ki jih je treba čedalje bolj povezovati in preoblikovati v multimodalne povezovalne platforme za potnike. Spletne informacije in sistemi elektronskih rezervacij in elektronskega povezovanja, ki vključujejo vsa prevozna sredstva, bi morali olajšati multimodalna potovanja. Širšo uporabo kolektivnih načinov prevoza mora spremljati ustrezen sklop pravic potnikov (Bela knjiga 2011).

Pošiljke tovora na kratke in srednje razdalje (pod približno 300 km) se bodo še vedno v veliki meri izvajale s tovornjaki. Zato je poleg spodbujanja alternativnih prometnih rešitev (železniški in tovorni promet) treba izboljšati učinkovitost tovornjakov, in sicer z razvojem in uvedbo novih motorjev ter čistejših goriv, uporabo inteligentnih prometnih sistemov in nadaljnimi ukrepi za okrepitev tržnih mehanizmov.

Pri cestnem prometu na daljše razdalje so možnosti za zmanjšanje emisij ogljika bolj omejene in multimodalnost pri tovornem prometu mora postati z ekonomskega vidika bolj privlačna za pošiljatelje. Potrebna je učinkovita somodalnost. EU potrebuje posebej razvite koridorje za prevoz tovora, ki so optimizirani glede porabe energije in emisij ter čim manjših učinkov na okolje in hkrati privlačni zaradi svoje zanesljivosti, omejenih zastojev oziroma preobremenjenosti ter nizkih operativnih in upravnih stroškov (Prav tam).

Prevoz tovora po železnicah v Sloveniji kot način prevoza kljub dokazani visoki kakovosti storitve v drugih državah članicah pri nas ni zanimiv zaradi nesprejemljivega lobiranja za cestni tovorni promet. V mestih je prehod na čistejši promet možen z višjimi zahtevami glede zmogljivosti avtomobila in višjo gostoto prebivalstva. Obstaja več možnosti javnega prometa kakor tudi možnost pešačenja in kolesarjenja. Mesta najbolj trpijo zaradi zastojev, slabe kakovosti zraka in izpostavljenosti hrupu. Mestni promet povzroči okoli četrtno emisij CO₂ iz prometa, 69 % nesreč na cestah pa se zgodi v mestih. Postopno odpravljanje vozil s »konvencionalnim gorivom« iz mestnega okolja je velik prispevek k znatnemu zmanjšanju odvisnosti od nafte, emisij toplogrednih plinov ter onesnaževanja lokalnega zraka in onesnaževanja s hrupom. Dopolniti ga bo treba z razvojem ustrezne infrastrukture za oskrbo z gorivom (plinom)/polnjenjem, namenjene novim vozilom (Bela knjiga 2011). Potrebni so posebni prometni pasovi za javni promet in pospešena gradnja podzemnih ali nadzemnih železniških povezav v urbanih središčih.

Večji delež potovanj s kolektivnimi prevoznimi sredstvi, skupaj z obveznostmi minimalnih storitev, bo dovolil povečanje pogostosti storitev in tako ustvaril pozitivno razvojno spiralo za javna prevozna sredstva. Uravnavanje povpraševanja in načrtovanje rabe zemljišč lahko znižata obseg prometa. Olajšanje pešačenja in kolesarjenja bi moralo postati sestavni del mobilnosti v mestih in načrtovanja infrastrukture. Treba je spodbujati uporabo manjših, lažjih in bolj specializiranih cestnih vozil za potnike. Veliki vozni parki mestnih avtobusov, taksijev in dostavnih vozil so posebej primerni za uvedbo alternativnih sistemov pogona in goriv. Ti sistemi bi lahko znatno prispevali k zmanjšanju intenzivnosti emisij ogljika v mestnem prometu, saj bi zagotavljali preizkušanje novih tehnologij in možnost za zgodnjo uvedbo na trgu. Cestnine in odprava nepravilnosti pri obdavčenju lahko tudi prispevajo k spodbujanju uporabe javnega prometa in postopni uvedbi alternativnih pogonov.

Učinkoviteje je treba organizirati povezavo med tovornim prometom na dolge razdalje in tovornim prometom v zadnjem delu poti. Cilj je omejiti individualne dostave, to je najbolj „neučinkovit“ del potovanja, na najkrajšo možno pot. Uporaba inteligentnih prometnih sistemov prispeva k upravljanju prometa v realnem času, zmanjšuje čas dostave in zastoje oziroma preobremenjenost distribucije v zadnjem delu poti. To je mogoče doseči z mestnimi tovornjaki z nizkimi emisijami. Uporaba električnih, vodikovih in hibridnih tehnologij ne bi

samo zmanjšala emisij v zrak, ampak tudi hrup, kar bi omogočilo, da bi se večji del tovornega prometa v mestnih območjih odvijal ponoči. To bi olajšalo problem cestnih zastojev v jutranjih in popoldanskih prometnih konicah (prav tam), vendar se pozablja na negativne vplive nočnega hrupa tovornjakov, ki bodo vsekakor poslabšali kakovost bivanja na izpostavljenih območjih.

3.3 Pomanjkljivosti evropske strategije

V komentarju društva Fokus na Belo knjigo o prometu so med glavnimi pomisleki prelaganje odgovornosti dekarbonizacije prometnega sektorja naslednjim generacijam politikov, kajti do leta 2030 komisija načrtuje zgolj 1 % zmanjševanje emisij na letni ravni, nato pa vsakoletno 5 % znižanje emisij glede na leto 2008. Glede na leto 1990 pa celo dopušča 8 % povečanje emisij do 2030 ter 60 % zmanjšanje do 2050. Odlaganje ukrepov in zanašanje na tehnološki čudež čez 20 let pomeni povsem napačno strategijo. Poudarjeno je tudi pomanjkanje kratkoročnih ukrepov. Širitev zmogljivosti letališč je edini konkretni ukrep, ki ga predlaga Komisija v okviru sedanjega mandata (2010–2014), kar pomeni še težje doseganje poglavitnih ciljev Bele knjige. Načrte za odpravo škodljivih subvencij in okolju prijaznejšega cestninjenja iz prometa so oddaljili za pet let. Strateški prometni načrt EU torej pomeni manifest za neukrepanje.

Za projekte prometne infrastrukture EU letno porabi 13 milijard evrov, vendar ta strateški dokument ne določa kako konkretno zagotoviti financiranje le trajnostnih projektov. V EU bi bilo potrebno narediti povezave med deležem finančnih sredstev, namenjenih prometnim projektom in med tem, koliko emisij ogljikovega dioksida le-ti privarčujejo, kar bi prineslo lažjo primerjavo projektov ter povečanje vlaganja v trajnostne projekte.

Fokus je kritičen tudi do pričakovanj Komisije, da bodo do 2050 vsaj 40 % letalstva poganjala »trajnostna nizkoogljiva goriva«, kar najbrž pomeni rabo biogoriv. Izpostavljeno je, da se Komisija ne sprašuje o pravih kriterijih za trajnostno pridelavo biogoriv (Komentar društva Focus... 2011). Biogoriva vsekakor niso rešitev že zaradi spremembe namembnosti polj, ta obremenitev bo verjetno najbolj očitna pri učinkih na preskrbo s hrano. V želji, da bi dosegli svoj cilj, to je 10 % avtomobilskega goriva iz rastlinskih virov, se EU vse bolj obrača k palmovemu olju, uvoženemu iz Indonezije in Malezije, kar potem vodi v izsekavanje deževnega gozda za palmove nasade.

V Beli knjigi o prometu je veliko teorije o potrebah prestrukturiranja prometa, vendar le-ta ne temelji na realnih zmožnostih oziroma ne vključuje ustreznih ukrepov, ki naj bi vodili do njihove uresničitve. Absurdno, da se ravno nasprotno, od teh še oddaljuje, s čimer postavlja pod vprašaj usposobljenost in nadalje tudi kredibilnost Evropske komisije, ki je vlada Evrope in ni neposredno odgovorna nikomur. Ob branju strategije se tudi odpira vprašanje interesov iz ozadja, ker navedeni ukrepi še manjšajo slabo stabilnost skupne valute in z neurejenimi pristopi k odprtim vprašanjem ustreznega financiranja projektov načeloma vzpodbujajo razvoj, a ne doprinašajo dovolj k zmanjševanju razlik in izboljšanju življenjskega standarda in izboljševanja stanja okolja v posameznih državah članicah.

Na ravni EU je v veljavi prostovoljna obveznost avtomobilske industrije za izboljšanje ekonomičnosti vozil, s se se pri nas povprečne emisije novih vozil med letoma 2004 in 2007 celo povečale zaradi težjih osebnih vozil, ni pa ustreznih kazni in davčnih obremenitev za težke osebne avtomobile. Cestni blagovni transport je daleč največji emisijski vir, vendar kljub temu ni bil niti transport v celoti niti blagovni cestni transport direktno vključen v splošno strategijo EU za zmanjšanje emisij CO₂ do leta 2020 in v strategijo do leta 2050 le do polovice (Šešerko in Štirn 2009-2010).

4 Prometna politika

Trajnostna prometna politika je temeljna usmeritev za trajno sonaravno uravnoteženost prometa in njegovo čim boljše delovanje. Promet je sestavljen iz več sistemov in kot celota opravlja dejavnosti za številne panoge in uporabnike.

Problematika prometa je kompleksna, poleg tega, da zadeva okoljski, ekonomski in razvojni vidik, poteka na svetovni ravni. Povečevanje prometa in ostajanje nesorazmerij daje notranji nemir že zaradi ujetosti družbe v nasprotja, ki zaradi finančne pogojenosti projektov v korelaciji z dogajanjem okoli graditve avtocestnega sistema predstavljajo izziv celotni družbi. Trenutno stanje prometa v Sloveniji kaže, da se razvoj prometa odmika od načel trajnostnega razvoja (Energy and transport in Figure 2010), saj sedanji razvoj prometne infrastrukture krepi prometno razcepljenost in prostorsko delitev Slovenije na območje koncentrirane poselitve in dejavnosti v območjih visoke dostopnosti ob slovenskem prometnem križu ter na slabo dostopna območja populacijskega praznjenja. To vodi v krepitev gravitacijske vloge večjih urbanih naselij in izključevanje številnih regionalnih razvojnih središč, kar vpliva na nadaljnje vzdrževanje njihovega obrobne položaja (Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2004). Urbana področja bi bilo potrebno povezati s hitro železnico, ne zgolj z avtocesto.

Promet neposredno vpliva na okolje in je od okolja odvisen. Na okolje vpliva na dva načina: s posegi v naravo zaradi omrežja ter z onesnaževanjem zraka, tal, vode in žive narave, ter ogrožanjem zdravja ljudi. Dokler je človek živel zgolj v odvisnosti od svojih nog in živine, so gradili strjena mesta, da je bilo vse čim bliže. Takšna so stara mestna jedra. Uvedba železnice in pozneje mestnih prevoznih sredstev je vzpodbudila silovito širjenje urbanega prostora. Sedaj je v Sloveniji v mestih polovica prebivalstva, četrtnina ga živi v primestjih in samo četrtnina na podeželju. Uporaba osebnega avtomobilskega prevoza je množično zastopana, javni promet pa osebnemu avtomobilskemu ne sledi. Poselitev je vse bolj razpršena in množica ljudi tudi od daleč dnevno potuje v mesta na delo, v šole in po opravkih. Kolone vozil, ki se ob določenem času vijejo v mesta ali iz njih, zastoji povzročajo ravno nasproten učinek od prvotnega, da čim prej pridemo iz točke A na točko B. Promet postaja sam sebi ovira ter veliko doprinaša k povečevanju onesnaževanja (Lipar 2002, str.28). Množično gibanje ljudi in velik pretok blaga povzročajo določene stroške in terjajo velike naložbe. Prometni stroški udeležence in porabnike bremenijo le delno. Zaradi neupoštevanja in nezaračunavanja vseh stroškov prometa se izvaja prikrito subvencioniranje nekaterih prometnih podsistemov, ki povečuje razlike med podsistemi na skupnem trgu prometne politike, to pa ob pomanjkanju prometno političnih mehanizmov ustvarja neenake tržne pogoje in krepi neuravnotežen razvoj prometnega sistema. Ta drugi del stroškov, ki so eksterni, se prenaša na družbeno skupnost oziroma celotno prebivalstvo in terja oziroma nam odvzame štiri in več odstotke bruto družbenega proizvoda. Večina, okoli 90 odstotkov teh izgub, nastaja s cestnim prometom (Cigale 2002, str 32).

Ob koncu leta 2011 je bilo v Sloveniji 606 km avtocest in hitrih cest, 814 km glavnih cest, 5.143 km regionalnih cest, 13.556 lokalnih cest, 18.768 javnih poti. Poleg tega pa še cca 13.000 km gozdnih cest. Zaradi policentričnega razvoja poselitve in razgibane pokrajine ima Slovenija 5.959 naselij in ima 20 % gostejšo cestno mrežo kot poprečje evropskih držav. Leta 1960 smo imeli v Sloveniji 16.831 osebnih avtomobilov, leta 1970 že 150.807, leta 1980 416.448, leta 1990 578.268, leta 1992 pa že 606.820, leta 2000 že 866.096, leta 2010 že 1.061.646 (Prometna varnost 2012). Po evropskih normativih je potrebno vsako leto odstraniti iz prometa do 7 % registriranih vozil. Trenutno se v Evropski uniji reciklira približno 75 % posameznega izrabljenega avtomobila. V skladu z evropsko zakonodajo naj bi se ta delež do leta 2015 povečal na 95 % (Recikliranje starih vozil 2012).

Slovenija se od začetka krize neprekinjeno oddaljuje od povprečne razvitosti EU in zmanjšuje blaginjo prebivalstva, prav tako pa ni vidnega napredka pri izkoriščanju sinergij

med okoljskim in gospodarskim razvojem. Padec gospodarske aktivnosti v tem obdobju je bil v Sloveniji med najvišjimi v EU. Večletne slabe gospodarske razmere so močno zaostrele stanje na trgu dela, kaj je skupaj z zmanjševanjem pokojnin in socialnih transferjev v letu 2012 še poglobilo nekajletno zmanjševanje razpoložljivega dohodka in s tem blaginje prebivalstva. Pritiski na obremenjevanje okolja se pod vplivom slabih gospodarskih razmer večinoma ne povečujejo, hkrati pa tudi ni bilo pomembnejših premikov v smeri trajnega zmanjševanja obremenjevanja okolja (Poročilo o razvoju 2013, str. 9). Prepočasni smo pri posodabljanju prometne infrastrukture, črpanje EU sredstev je skromno. V zadnjem letu se je v okviru konsolidacije javnih financ povečala obdavčitev obremenjevanja okolja, vendar so z okoljskega vidika davčne obravnave pogosto še vedno neustrezne in ne odražajo okoljske škode (Poročilo o razvoju 2013, str.11).

Pomembna vprašanja, s katerimi se prometna politika srečuje, so: kakšni so prometni pretoki, kakšna sredstva uporabljamo za prevoze, skladiščenje in pretovarjanje, za komunikacijo in drugo; na kakšnih razdaljah in po kakšnem omrežju poteka; ter kaj promet seva v okolje (Lipar 2002, str 28). Prometna in trajnostna politika Slovenije kot članice EU sta uokvirjeni in determinirani s politiko EU oz. njenimi direktivami na področju prometa in okolja, katerih trendi pa medsebojno niso usklajeni oziroma si celo nasprotujejo, s čimer se omejuje že sicer problematično izvajanje v praksi. Osnovna cilja evropske politike, ki si nasprotujeta, sta izrecno cilja na področju transporta, da so nedopustne omejitve prostega gibanja tudi v transportu težkih tovornjakov in da ne sme biti nikakršnih »diskriminatornih« administrativnih ali finančnih ovir tudi na tem področju. Evropa sicer vsaki državi članici prepušča tolmačenje direktiv in ciljev svoje politike, vendar v skrajnem primeru sporov njeni organi presojujejo, ali je nek ukrep skladen s politiko unije ali ne. Po drugi strani pa EU zasleduje politiko zmanjševanja toksičnih emisij v zrak in škod na cestni infrastrukturi in okolju, skladno s Kjotskim sporazumom, saj je bila najpomembnejši mednarodni akter, ki je zagovarjala čimbolj striktno izvajanje tega sporazuma in pri tem sama predstavljala vzor njegovega izvajanja. Ta sporazum pa se na nivoju energetske rabe različno izvaja in doseganje večje energetske učinkovitosti in zmanjšanja toksičnih emisij v zrak se je ravno na področju prometa izkazal za najbolj neučinkovito. Tudi ob zniževanju emisij CO₂ in drugih toksičnih izpustov iz posameznih tovornjakov pri isti obremenitvi in prevoženi razdalji je pri več kot 10 odstotnem letnem naraščanju obsega cestnih blagovnih prevozov nemogoče doseči zeleni cilj Kjotskega sporazuma, da bi skupni obseg emisij v zrak obdržali na ravni letni ravni iz leta 1990 ali kakšnega drugega leta. Cestni transport je tako v Sloveniji kot na ravni EU odvisen oziroma v tesni korelaciji z obračunavanjem stroškov goriva, katerega bistveni del je državna taksa oz. davek na gorivo, ki spodbuja ali odvrča od cestnih prevozov tako avtoprevoznike kot individualen transport. Povezano je tudi z obračunavanjem cestne takse za uporabo vozila in z obračunavanjem cestnine (pri tovornjakih v Sloveniji je glede na prevoženo razdaljo) in pri osebnih vozilih z vinjeto, pavšalno za dobo do enega leta (Šešerko in Štirn 2009-2010).

Eden izmed vplivov na okolico, ki jih prometna politika skuša omejiti, je tudi onesnaževanje s hrupom. Zakonodaja EU posveča zaščiti pred hrupom veliko pozornost s ciljem, da se čimbolj zmanjša delež ljudi, ki so izpostavljeni hrupu. Stroški naj bremenijo tistega, ki povzroča zvočno onesnaževanje. Nujne so tehnične izboljšave vozil in infrastrukture sploh, omejiti pa je treba rabo tehnološko neustreznih letal (Promet in okolje 2002). Vir hrupa je tako kot pri ostalih okoljskih onesnaženjih industrija in transport. Domneva se, da bodo protihrupni ukrepi na področju industrije bolj učinkoviti kot ukrepi proti hrupu iz prometa, še posebej ob dejstvu, da EU ne najde ukrepov oz. možnosti za učinkovito omejevanje transporta in to je področje, ki je najbolj zaskrbljujoče znotraj celotne palete delovanja EU na področju trajnostnega razvoja in varovanja okolja in zdravja. Iz preglednosti EU o deležu gospodinjstev, ki trpijo zaradi hrupa, je očitno, da se tudi na evropskem nivoju križata problematika urbanistične oz. geografske razpršenosti naselij v posamezni državi članici in gostota poseljenosti. Ta kombinacija je posebej neugodna na Cipru, kjer se »kultura hrupa« sooča s problematiko goste poseljenosti v ravninskih predelih otoka. Toda že na drugem

mestu v EU po deležu gospodinjestev, ki trpijo zaradi hrupa, se je leta 2007 znašla Slovenija. To kaže na relativno visoko stopnjo občutljivosti na hrup, pa tudi splošno nizko učinkovitost države, da bi uvedla primerne ukrepe za učinkovito znižanje stopenj hrupa. K hrupu nedvomno znatno doprinašajo struktura in slaba mreža javnega transporta, dominantnost osebnega avtomobilskega prevoza in odsotnost preusmerjanja težkega blagovnega transporta s cest na železnice. Tudi na tem področju bodo ukrepi v industriji, pa tudi nadzor in uvajanje tehničnih in gradbenih izboljšav ter protihrupne kulture, verjetno bolj uspešni kot na področju transporta. Na področju transporta in hrupa bo potreben preobrat na ravni Evrope, ki bo hkrati zajemal preusmeritev transporta na železnice, v javni promet in tehnološke izboljšave, ki bodo omogočile znatno zmanjšanje hrupa hkrati z zmanjšanjem toksičnih emisij v zrak in škod na avtocestni infrastrukturi (Šešerko in Štirn 2009-2010). Potrebno pa bo tudi striktno sankcioniranje zakonskih kršitev glede hrupa in drugih oblik onesnaževanja.

4.1 Vzpodbude

Dostop do zanesljivega prometnega sistema je v današnjem življenjskem stilu prebivalcev ključen, saj je mobilnost za večino predpogoj za kakovostno življenje. Kljub temu pa se ljudje hkrati zavedamo negativnih vplivov prometnega sistema na kakovost bivanja in smo zaskrbljeni. Promet nam po eni strani služi, po drugi pa škoduje. Reševanje dileme ravnotežja med pozitivnimi in negativnimi učinki prometa nedvomno zahteva mnogo več kot zgolj spoznanje, da le-ta obstaja (EEA 2006).

Razvoj prometa v Sloveniji določajo lobistični interesi cestnih prevoznikov, ki niso ekonomsko racionalni. Posledice so predvsem okoljskega značaja in ne pomenijo le onesnaževanja in prostorskih pritiskov ter poslabšanja, marveč dolgoročno pomembno vplivajo na življenje, zdravje in delo prebivalstva, kar daje posebno težo pomembnosti vzpostavitve kvalitetnih prometnih sistemov, ki so trajnostno naravnani in okolju bolj prijazni. Javni potniški promet je zapostavljen in zaseda obrobno mesto v slovenski prometni politiki. Ključnega pomena za njegovo oživitev je, da se ga postavi na prioritetno mesto, saj bodo storitve javnega potniškega prometa v nasprotnem primeru zanimive zgolj socialno najšibkejšim, ki nimajo druge alternative.

Lidija Živčič, predsednica društva Fokus, je povedala, da mora Slovenija na področju javnega potniškega prometa stopiti v korak z drugimi razvitimi evropskimi državami in obstoječi sistem javnih prevozov prilagoditi sodobnemu življenjskemu stilu in potrebam tistih skupin, ki ga v največji meri uporabljajo. Po raziskavah Eurostata je v letu 2006 v Sloveniji od vseh narejenih potniških kilometrov z vlakom prepotovalo 3,2 % potnikov, z avtobusom 3,6 %, z osebnim avtomobilom pa kar 91,3 % vseh potnikov, s čimer se Slovenija po rabi javnega potniškega prometa na lestvici evropskih držav (EU 27) uvršča na zadnje mesto (Energy and transport in Figure 2010), kar je zaskrbljujoč indikator (ne)napredka Slovenije kot države, skrbne za svoje okolje in državljane.

Javni interes na področju javnega potniškega prometa je povezan s socialnimi in ekološkimi razlogi. Država je v skladu s številnimi sprejetimi dokumenti dolžna zagotoviti osnovne možnosti mobilnosti prebivalstva zaradi dela, izobraževanja, dostopnosti do zdravstvenih in oskrbnih storitev. Uporabnikov javnega potniškega prometa je zaradi vse večje stopnje motorizacije vse manj, zato le-ta postaja vse dražji, tako za uporabnike kot za državo in lokalne skupnosti, ki ga posredno in neposredno subvencionirajo. Dolgoročno cenovno sprejemljiva rešitev je le v pritegnitvi večjega števila potnikov, ki sicer od javnega prometa kot lastniki avtomobilov niso življenjsko odvisni. Ti pa bodo javni promet uporabljali le v primeru ustrezne frekvence, udobnosti, hitrosti in cene. Spodbujanje javnega prometa iz okoljskih razlogov nujno. Pozitivni učinki se bodo pojavili le v primeru ustrezne povprečne zasedenosti vozil javnega prometa, kajti okoljski stroški na potniški kilometer so v primeru vožnje praznih vozil javnega prometa večji kot pri rabi osebnega prevoza. Resolucija prometne politike navaja nujnost uvedbe usklajenega voznega reda, enotnega tarifnega sistema in enotnega informacijskega sistema za vse nosilce javnih prevozov. Izboljšati se mora tudi zunanja dostopnost javnega potniškega prometa, to je peš, s kolesi, vozički in osebnim vozilom ter letem zagotoviti ustrezno število parkirnih mest. Po napovedih Statističnega urada Republike Slovenije bo starejša populacija v letu 2020 predstavljala 18 % prebivalstva. Visoke zahteve glede varnosti, udobnosti in še posebej dostopnosti, ki jih ta populacija ima, narekujejo posebno skrb in pozornost pri spodbujanju uporabe javnih prevoznih sredstev. Upoštevati je potrebno različne potrebe posameznikov, predvsem telesno ali senzorno oviranih oseb (invalidov, starejših oseb, mamic z otroki, nosečnic), da se jim zagotovi enakovredne možnosti za rabo javnega prometa. Potrebna je vzgoja potnikov za ustvarjanje potniškega prometa na intermodalni način. Kolesar je enakovreden udeleženelec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu. Poglavitna naloga je zmanjšanje števila navzkrižnih

točk med kolesarji in motornim prometom. V praksi to pomeni ločevanje kolesarskega in motornega prometa povsod tam, kjer razmere to omogočajo. Poleg tega je treba v sistemu enovitega javnega potniškega prometa zagotoviti, da bodo lahko kolesarji uporabljali javni potniški promet brez posebnega doplačila za prevoz kolesa (Rezolucija..Vizija mobilnosti prebivalstva 2006).

4.2 Ozadje in okoljski ter socialni doprinos zgraditve železniških prog na Slovenskem

Zgodovina Slovenskih železnic je zelo pestra. Železnice so bile velika ekonomska pridobitev in so močno zaznamovale slovenski prostor in življenje ljudi. Nov tehnični izum je v pol stoletja prepredel kontinente in s svojim omrežjem preoblikoval način gospodarjenja, metode proizvodnje ter socialne odnose družbe in podobo ljudskih naselij, kar predstavlja veličino in pomembnost železnice v tistem času. Hkrati pa so se že takrat pokazali negativni učinki nastalih sprememb in vpliva tujega kapitala. Železnica je stekla skozi naše kraje kot znanilec tehnične revolucije, mehanizacije proizvodnje in koncentracije industrijskega dela. Na široko je odprla vrata tujemu kapitalu v deželo, nas podredila interesom in režimu mednarodnih visokih financ, ki je z njo zagospodaril v naših krajih in odtlej odločal o našem gospodarstvu. Obenem nas je zblížala s tujimi tržišči, po katerih se je odslej uravnavala naša proizvodnja in na katera se je usmerjal naš izvoz. Železnice so v 19. stoletju postale bistvena komponenta industrializacije, našega socialnega in kulturnega razvoja. Smer in potek prog so narekovale koristi tujih vlagateljev, kar sami umestitvi železnice v slovenski prostor daje malo grenkega priokusa, saj so o tako življenjsko pomembni zadevi odločali brez vključitve tukajšnjega prebivalstva. Usoda železniškega omrežja je bila nerazdružljivo povezana z italijanskimi programi. Že v drugi polovici 19. stoletja je spoznanje, da je speljana skozi Slovenijo samo tranzitna proga od severovzhoda proti jugozahodu, da prometna problematika Slovenije ni zadovoljivo urejena in da temu uradni krogi ne posvečajo ustrezne pozornosti, čedalje globje prodiralo v zavest delavcev. Železnice so predstavljale dolgotrajne investicije in so postajale šele sčasoma rentabilne, saj so morale promet šele ustvariti na ta način, da so omogočile industriji in produkciji množičen izvoz surovin in blaga. Dotlej je bil njihov pomen in indirektna rentabilnost, namenjena dvigu gospodarskega napredka krajev, skozi katere so bile speljane. Pod pritiskom neurejenih političnih razmer, neugodnega položaja državnih financ in težav z novo organizacijo državne uprave po odpravi zemljiških gosposk, posebno pa glede na potrebo pospešene dograditve železniške mreže po začrtanih smernicah v splošnem gospodarskem in obrambnem interesu države, se je vlada odločila, da opusti graditev železnic v državni režiji in pritegne zasebno pobudo in privatni kapital za graditev železniških prog in zbiranje finančnih sredstev za javna dela. Graditev železnic v Avstriji je bila spričo hribovitosti terenov neprimerno dražja kot v Belgiji, Nemčiji, Franciji ali na Ogrskem. Zato je v razvoju železniške mreže Avstrija v primerjavi z zahodnimi in severnimi državami zelo zaostajala. Da bi pridobili finančne kroge, so spisali nov koncesijski zakon, ki se je izognil vsemu, kar bi moglo neugodno vplivati na razpoloženje vlagateljev. Ta ukrep je olajšal oziroma spodbudil ustanavljanje železniških družb. To je dalo za rezultat, da se je celotna dolžina omrežja v 17 letih več kot potrojila, medtem ko je lastniški delež države od 994 km padel na borih 13 km. Med nastalimi zasebnimi družbami, ki so zgradile in upravljale železnice, so bile tudi Južne železnice. Nastale so anomalije; državna železnica je vozila blago ceneje na daljši progi kakor južna železnica. Trgovska pozicija Ljubljane, ki je bila v dobi, ko so začeli graditi železnico, še zelo močna in pomembna, je začela pod vplivom tarifne politike južne železnice pešati in nazadovati, ker ni mogla vzdrževati konkurence s tarifno favoriziranimi središči daljnega zaledja. Južna železnica je s tem sistematično ubijala kupčijsko pozicijo ljubljanske trgovine, ker ji je onemogočala vsako rentabilno, konkurenčno industrijsko dejavnost na območju Ljubljane. To je povzročilo popoln propad obratov ob progah južne železnice. Proti kratenju ugodnosti, ki so jih imeli trgovci v Celovcu, Brucku in Leobnu, so ljubljanski trgovci protestirali, a uprava južne železnice je ostala gluha in

nedostopna za vse pritožbe. V širši gospodarski javnosti je prevladovalo zmotno mnenje, da nam zemljepisna lega v neposrednem zaledju Trsta sama po sebi daje pri izvozu izredno prednost in posebne pogoje za tekmo z industrijsko proizvodnjo in izvozom iz pokrajin širšega tržaškega zaledja, ki so bile bolj oddaljene od morskega pristanišča. Železniške uprave so s spretnimi tarifnimi odredbami ne samo izenačile transportni položaj daljnega zaledja z bližnjim, temveč so dajale oddaljenim krajem in industrijskim skupinam tako nizke tarife, da so bili pogosto v ugodnejšem položaju. Mnoge tarifne anomalije na Kranjskem so nastale kot posledica borbe dveh tarifnih sistemov, južnega in državnega. Največ je zaradi tega trpelo gospodarsko območje ob južni železnici. Medsebojna povezava železnic je bila močno omejena z interesi posameznih držav, ogrska vlada je dolgo blokirala kakršno koli železniško zvezo med slovenskim in hrvaškim ozemljem. Interes tujih družb za graditev lokalnih železnic je bil velik tam, kjer jim je kazalo, da bi lahko izkoriščali naše naravne zaklade, mikali so jih predvsem razsežni gozdovi. Po koncu prve svetovne vojne je v Parizu leta 1919 potekala mirovna konferenca. Udeležila so se ga predstavništva 25 držav, jugoslovansko odposlanstvo je bilo mnogoštevilno. Določbe mirovne konference so Slovence posebej prizadele. Pričakovali smo, da bodo vendarle upoštevana etična načela, da se bo popravila meja na Primorskem, da nam bodo prisodili slovenski del Korotana in kot minimum, da nam bo pripadla proga Pivka–Reka in reško pristanišče. Severozahoda Slovenije so se hoteli poslužiti Italijani, z namero, da bi bili neodvisni od tranzita preko jugoslovanskega ozemlja. A da ni šlo samo za to, se je izvedelo šele petnajst let po mirovni konferenci. Italijanske banke so v sporazumu z zunanjim ministrstvom v Rimu odkupile od Dunajskih denarnih zavodov in zasebnikov in zasebnikov večino delnic Kranjske industrijske družbe, ki je bila lastnica železarn na Jesenicah, valjarn na Javorniku, tovarne elektrod na Dobravi ter plavžev, jeklarn, koksarn in valjarn v Škednju pri Trstu. Italijani so postali večinski delničarji, kar je ozadje njihovega interesa po tem ozemlju. Poudarjali so, da ni samo v njihovem interesu, temveč tudi v avstrijskem interesu, da bi vedeli, kako bodo lahko prišli do morja. Tukaj je imel pomembno vlogo ameriški predsednik Wilson, ki je bil odličen v pogajanju z Italijani, njihovih argumentov sploh ni sprejel, s stališčem, da ne more dopustiti, da bi bila nacionalna vprašanja odvisna od gospodarskih. Tudi pri trianonski pogodbi z Madžarsko so igrala železniška vprašanja važno vlogo. Trianonski mirovni pogodbi je bilo dodano spremno pismo, v katerem so zavezniške velesile obljubljale Madžarski mejne korekture, če bi jih imela razmejitvena komisija iz etničnih ali zemljepisnih razlogov za potrebne. Ta listina je bila povod političnim akcijam proti Jugoslaviji. Madžari so zasnovali razmejitev ravno na prometni gravitaciji in na sistemu obstoječih železniških zvez. Dokazovali so, da od Gornje Radgone do Murakeresztura na razdalji 60 km čez Muro ni nobenega mostu, da je Prekmurje življenjsko odvisno in usmerjeno na madžarska tržišča, s katerimi ga veže obstoječe železniško omrežje, medtem ko z jugoslovanskim zaledjem nima nobenih stikov. Pri tem pa so zamolčali, da je prav njihova prometna in gospodarska politika pol stoletja sistematično ovirala ta stik in da so naravna tržišča Prekmurja le v zahodni smeri, predvsem pa industrializirani kraji severne Slovenije. Razmejitvena komisija je že sklenila predložiti Društvu narodov odstop obmejnega pasu Madžarski, vendar do izvedbe teh sklepov ni prišlo zaradi že tako dobre zveze Dolnje Lendave z glavno progo Murakeresztur – Pragersko, medtem ko so murskosoboško progo povezali z novo železnico prek Ljutomera z Ormožem. S tem je tudi ves zahodni del Prekmurja dobil neposredno zvezo z jugoslovanskim zaledjem (Mohorič 1968).

Če naredimo vzporednico med dogajanjem nekoč in danes, je danes situacija podobna kot takrat. Opevamo strateško zelo ugodno lego Slovenije, finančno stanje države je porazno, ozemlje je tranzitno močno izkoriščano, vendar se o tem malo ali nič ne govori, ker nad vsem bdi roka kapitala, ki pa nima ušes, da bi slišala ljudstvo. Gradnjo proge Divača–Koper, dolge 27 km, slovenska vlada predstavlja iz ene finančne perspektive v drugo, razvoj koprškega pristanišča, ki ima daleč največji potencial za dejansko prestrukturiranje prevoza tovora in razbremenitev cest, pa ne da stagnira, temveč nazaduje. Železniška proga Dunaj–Ljubljana–Trst, dolga skoraj 600 km, je bila zgrajena v 4 letih, proga Zidani most–Sisek, ki meri 126 km, pa v 6 letih (Državni zbor 2013). In to v 19. stoletju. Kaj delamo sedaj v Sloveniji?

Premoč drugih interesov. V bistvu se ta prometni kriminal dogaja mimo nas in pred našimi očmi. Potrebno je, da na nivoju države sprejmemo ustrezno zakonodajo, s katero bi zaščitili okolje in ljudem omogočili boljše oz. večjo kvaliteto bivanja. Za to bo verjetno potreben preskok v miselnosti prebivalstva in posodobitev javnega transporta, kajti kvaliteta bivanja se danes ravno najbolj pogojuje z lastnim prevoznim sredstvom. Zakonsko bi morali močno regulirati cestni tovorni promet in ga preusmeriti na železnice.

Železnice ostajajo nujni in naravni sopotnik nastanka civilne družbe. So kolektivni projekt za individualno korist. Ne morejo obstajati brez skupnega soglasja in v zadnjem času tudi ne brez skupnih stroškov, saj že po svoji zasnovi nudijo praktično korist tako posamezniku kot kolektiviteti. Tega ne moreta doseči niti trg niti globalizacija, razen po srečnem naključju. Železnice sicer niso bile vedno okoljsko občutljive – četudi je parni stroj v skupnih stroških onesnaženja povzročil manj škode kot njegov tekmeč na notranje zgorevanje, vendar so bile in so morale biti že od najzgodnejših let dovezne za družbene vidike. To je eden izmed razlogov, zakaj niso bile toliko donosne. Če opustimo železnice oz. jih izročimo zasebnemu sektorju in se izognemo kolektivni odgovornosti za njihovo usodo, smo izgubili dragoceno praktično prednost, katere nadomestitev oz. ponovna vzpostavitev bi bila neznosno draga. Če ne bomo videli argumentov, ki govorijo v prid trošenju kolektivnih sredstev za železnice, to ne bo samo zato, ker smo se vsi naselili v zaprte soseske in ne potrebujemo ničesar več razen lastnih avtomobilov, s katerimi se bomo prevažali med njimi, temveč zato, ker smo postali zaprti posamezniki, ki ne znajo deliti javnega prostora za skupno korist. Posledice tovrstne izgube bi daleč presegle zaton ali propad enega prometnega sistema na račun drugega. Pomenile bi, da smo odpravili sodobno življenje samo (Judt 2011, str 171-172).

4.3 Preusmeritev prometa s cest na železnice in javni promet v Sloveniji in v EU

Železnica je, tako kot so ceste, velik prometni sistem v prenovi. Kot transportni sistem lahko ponudi bolj varen, udoben, cenejši in ekološko sprejemljivejši prevoz od cest. Ima dolgo tradicijo in velik potencial. Če pogledamo sam razvoj prevoznih sredstev in stanje na slovenskih tleh, so prioritete jasno vidne. Upoštevajoč prve avtomobile in njihovo zmogljivost oz. hitrost vožnje, ter hitrost avtomobilov danes, ogromnega napredka ne gre zanikati. Ob pogledu razvoja železniškega sistema pa je stanje manj idealno, saj vlak zaradi časa potovanja kot izbira za srednje in daljše relacije sploh ni praktičen v družbi, ki teži k enačenju časa z denarjem.

Neustrezna naravnost pretekle prometne politike je s svojim (ne)vlaganjem v železnico in slabimi, neprimernimi ali nobenimi alternativami osebnemu prevozu ter podpiranju tranzita in cestnega transporta vsekakor občutno prispevala k danim razmeram (Teden mobilnosti 2009). Ne moremo mimo tega, da je železnica bila (in še je) v primerjavi s cestnim transportom zapostavljen sistem zaradi zgrešene prosperitete prometne politike v preteklosti, kar je eden izmed poglobitnih vzrokov neenake razvitosti in zastopanosti železniških prevozov napram cestnim.

Že leta 1998 je bil 4. aprila v Delu objavljen članek »Zadah po proletariatu«, kjer je Janez Črnivec opozarjal na anomalije prometne politike. Izpostavil je mačehovski odnos države do vzpostavitve kvalitetne mobilnosti v naši državi, s čimer se je od strateških ciljev izenačitve pogojev poslovanja vseh prometnih panog na trgu prometnih storitev že takrat jasno oddaljevala. Opozoril je na nostalgično pristranski odnos do železnic na eni strani ter na drugi povečevanje avtocest, kar je bilo v praksi z razporejanjem oz. dodeljevanjem sredstev videti takole: Vlada je namenila znižanje sredstev železniškemu programu za približno štirideset odstotkov in za avtocestni program predložila zvišanje za dobrih sto odstotkov. Oboje je veljalo za vlaganja do leta 2005. Iz dejstev, da se je vlada pri avtocestah obnašala

kot bogataš in pri železnicah kot siromak, vidimo, da imamo odlične kuharje okoljskih problemov, ki so očitno skuhali premalo škode, pobrali premalo zaslug in ki okolje gledajo skozi denar, zato pa nimajo oči, da bi videli, zakaj je trajnostna naravnost mobilnosti nujna in zakaj ima daljnosežne posledice (Črnivec 1998).

Zagotavljanje železniških prevoznih storitev ima socialni smisel, četudi je ekonomsko neučinkovito. To pa odpira pomembno vprašanje: Kaj pri zagotavljanju javne storitve pomeni učinkovitost in kaj neučinkovitost? Strošek je zagotovo en dejavnik – za plačevanje javnih dobrin, ki jih potrebujemo, ne moremo preprosto tiskati denarja. Treba se je odločiti in pri odločanju med nasprotujočimi si prioriteta upoštevati več kot samo eno vrsto stroškov. Obstajajo namreč tudi oportunitetni stroški – stvari, ki jih z napačno odločitvijo izgubimo.

V zgodnjih šestdesetih letih prejšnjega stoletja je britanska vlada sprejela priporočila odbora, ki mu je predsedoval dr. Richard Beeching, in ukinila 34 odstotkov železniškega omrežja v državi – v imenu varčevanja in učinkovitosti. Štirideset let pozneje lahko ocenimo resnično ceno te katastrofalne odločitve, ki zajema okoljsko ceno gradnje avtocest in spodbujanja uporabe avtomobila, škodo, povzročeno več tisoč mestom in vasem, ki so jim bile odvzete učinkovite povezave med njimi samimi in preostalo državo, ogromne izdatke, potrebne za rekonstrukcijo, obnovo in ponovno odpiranje starih prog več desetletij pozneje, ko so njihovo vrednost ponovno znali ceniti. Kako učinkovita so bila torej ta priporočila? Edini način za izogibanje tovrstnim napakam v prihodnje je, da ponovno razmislimo o merilih, ki jih uporabljamo za ocenjevanje različnih stroškov, to je socialnih, okoljskih, človeških, estetskih in kulturnih pa tudi ekonomskih. Na tej točki pa nas lahko naučita pomembne lekcije prav javni prevoz v splošnem in železnice v posamičnem. Javni prevoz namreč ni kakršna koli storitev in vlaki niso kakršen koli način za prevažanje ljudi od točke A do točke B. Njihova pojavitev v zgodnjem 19. stoletju je namreč sovpadla z nastankom moderne družbe in storitvene države, zato sta njuni usodi tesno prepleteni (Judt 2011, str. 168-169).

Železniški podsistem je kljub dinamičnosti, a uničujočemu okoljskemu in socialnemu vplivu cestnega sistema nenadomestljiv in bi ga morali bolj izkoriščati in bolj razvijati. V notranjem blagovnem prometu je skromen, ker ne more ustrezati zahtevam po razpršenosti do vseh uporabnikov, lahko pa bi s kombiniranim prometom (ki ga je sedaj komaj 1 % v celotnem prevozu blaga) izboljšali razmerje v prid manjših obremenitev okolja (Lipar 2002, str 27). V nacionalnem prometnem programu najdemo, da država mora zagotoviti zadovoljivo stopnjo mobilnosti ljudi in blaga. Zato je primorana graditi infrastrukturo na vseh podsistemih prometa. Problematika slabega razvoja infrastrukture v Sloveniji so počasni vlaki, v prereditih intervalih; ob otvoritvi so vlaki vozili hitreje kot sedaj; ukinjanje vlakov; ne le, da je bilo vlaganje v železniški prevoz na stranskem tiru, železnico smo še uničevali, npr. Trbiž, eno najpomembnejših vozlišč Evrope – ostala nam je zgolj še kolesarska proga do tja (Državni zbor 2013).

Slovenska javnost se jasno zaveda problematike preobremenjenosti železnice, zlasti tira med Koprom in Divačo, kjer je nastalo ozko grlo, a pri reševanju nastale zagate država ni ravno uspešna. Luka Koper je neposredno vezana na ta tir in preko železniškega sistema razpošlje v Evropo okrog 60 % svojega tovora. Obstoječe ozko grlo pomeni tako otežen in omejen pretok blaga kot tudi oteženo preusmeritev potniškega prometa iz cest na železnice. Morebitno neinvestiranje v gradnjo ustrezne podporne infrastrukture bi imelo enormen negativni učinek viden na regionalni in državni ravni: večje obremenjevanje okolja z emisijami iz prometa, hrupom, zelo pogoste prometne zamaške, onemogočanje zagotavljanja trajnostne mobilnosti in s tem povečano manjšo kvaliteto življenja v tem delu Slovenije, slabši dostop do slovenske obale, dražje prevoze in povečanje nekonkurenčnosti gospodarstva. Vsi ti negativni učinki pa hkrati pomenijo nemoč države pri reguliranju pritiskov na cestni sistem, kar ima kot posledico neugodne učinke na okolje, na biološko raznovrstnost, na zdravje vseh v širšem okolju, spodbujanje onesnaževanja na državnem

nivoju, na neugodni nadaljnji gospodarski razvoj celotne države ter nenehno nove potrebe po investiranju v popravila cestnega sistema, kar vse skupaj tvori vrtiljak nezdravih pogojev za življenje vseh deležnikov ekosistema in gospodarstva. Povečanje kapacitete železniškega prevoza iz Luke Koper ima neverjeten potencial in je nujno potrebno za zagotovitev konkurenčnosti države napram ostalim, za boljše okolje, mobilnost in kvaliteto bivanja prebivalcev in predvsem v izogib temu, da Slovenija ostane kraj zločina, kjer podpiranje degradacije okolja s strani tranzita ni omejeno in poteka legalno in legitimno.

Nadalje prikazujem aktualno dogajanje s področja vzpostavitve že dorečenih transportnih prioritet Evropske Unije. Uvid v ozadje samega dogajanja sem sestavila s pomočjo dnevnega in periodičnega tiska in spleta. Med dejavniki, ki močno vplivajo na samo realizacijo oziroma potek dogodkov, so prepreke in lobiranje, nujno potrebni izpostavitve.

Evropska komisija je že v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja zastavila najprej 9 vseevropskih prometnih koridorjev, zatem dodala še desetega, od katerih dva prečkata Slovenijo. Trase so zastavili leta 1994. Ljubljana bi naj bila večje srednjeevropsko prometno vozlišče in križišče 5. transevropske smeri (Padska–Ljubljanska–Panonska kotlina) in 10. koridorja (Srednja Evropa–Slovenija–Jadran, Hrvaška, Balkan, Orient). Sobotna priloga Dela je 13. 2. 2010 objavila, da po petnajstih letih Evropska komisija resno razmišlja o revidiranju teh vseevropskih prometnih koridorjev. Takrat so opozarjali, da lahko pride do večjih sprememb, ker so bili omenjeni koridorji načrtovani tako, da bodo omogočali večjo mobilnost med zdajšnjimi in novimi članicami EU. Opozarjali so na nujnost revizije, ker se je spremenila oz. zmanjšala pomembnost nekaterih centrov v vzhodni Evropi gledano tako za potnike kot za tovor, ker so nastali novi centri, ki ob načrtovanju vseevropskih koridorjev niso bili zajeti in ker se industrija seli na druge lokacije. Dr. Igor Jakomin, nekdanji državni sekretar z ministrstva za promet, je poudaril, da bo peti koridor nedvomno doživel popravke, a da ima Slovenija nekaj tehničnih razlogov, zakaj mora le ta še naprej potekati skozi Slovenijo. Koprsko pristanišče je najučinkovitejše pristanišče v severnem Jadranu, zato nujno potrebuje dobro povezavo na vseevropskem prometnem koridorju. V nasprotnem primeru bo onemogočena nadaljnja rast pristanišča. Dr. Jakomin je zagotavljal, da Koper ostaja v prednostnih programih, ker predstavlja pomembna vrata za srednjo in vzhodno Evropo. Zanimivo je, da je dejal, da je vprašanje, koliko lahko Koprju pri razvoju škodijo pritiski drugih držav (predvsem Italije). Peti koridor zajema 2 kraka: Trst–Divača in Koper–Divača in sta projekta, ki ju je potrebno obravnavati ločeno. Povezana pa sta zato, ker je načrtovana združitev krakov, da dalje proti Ljubljani potekata po isti trasi. Odsek Koper–Divača je za Slovenijo strateškega pomena. Za novi odsek za enotirno progo obstaja državni prostorski načrt iz leta 2005. Zaradi odločitve prve Janševe vlade, da gre z enotirne proge na dvotirno, je postopek zaradi ponovnega umeščanja v prostor za nekaj časa zastal. Za odsek, ki leži na šestem prednostnem projektu, ki povezuje Barcelono, Lyon, Benetke, Trst, Ljubljano, Budimpešto in ukrajinsko mejo, je komisija EU namenila 50,7 milijona evrov samo za projektno dokumentacijo, od tega 28,7 milijona evrov za slovensko stran. Italija in Slovenija sta se že leta 2008 dogovorili, kje bo italijanski krak prestopil mejo in kje se bosta kraka združila v enega. Italija je kasneje predlagala kar nekaj novih rešitev, ena od njih je vključevanje kraka na progo Koper–Divača precej nižje od Črnega Kala. Ena izmed zadnjih različic je predvidevala, da bi progo vkopali pod precejšnji del Trsta, proga bi prišla po eni različici pri Tinjanu in Dekanih do koprške železnice, po drugi pa pod Škofijami, pri Valmarinu nedaleč od gostišča Norbedo. Dr. Jakomin je povedal, da je različico čez Kras predlagala Slovenija, ker ne vidimo kakšne velike prednosti v tem, da pride Italija iz Trsta v Koper in se tu poveže z odsekom Koper–Divača. Nesmiselno bi bilo, da bi evropska proga delala tak ovinek, če pa lahko iz Ronk povežemo progo proti Opčinam, Sežani in Divači. Razlogi za spremenjeni italijanski predlog so bili zahtevna in draga gradnja velikih pentelj pod kraškimi svetom in italijanska potreba po povezavi koprškega pristanišča s tržaškim. Z ekološkega stališča je gradnja pod zemljo (zaradi vodovarstvenega območja) lahko sporna, ampak argument, da naj bi železnica povezovala koprsko in tržaško pristanišče, je bil nestrokoven in nesprejemljiv, ker ni potrebe po takšnem povezovanju dveh konkurenčnih pristanišč.

Pristanišči morata imeti kar najboljšo povezavo z zaledjem. Ni smisla v prevažanju tovora z enega pristanišča na drugega. Najbolj nenavadno pa je, da bi morala ta proga v Kopru narediti precej oster ovinek, kar ne bi dovoljevalo hitrosti 160 kilometrov na uro. Odtod slutnja, da predlagana trasa ne omogoča statusa koridorske proge, kar postavlja vprašanje interesov italijanske politike. Odtod tudi predvidevanje, da so nas v resnici hoteli navezati na pontebško progo. Nevarno v času revizije prometnih koridorjev bi bilo za Slovenijo privoliti v povezavo Kopra s Trstom na to progo, ker bi bil to tehten argument na katerega bi se lahko sklicevali, da bi se z navezavo na pontebško progo, ki je zgolj 30 % izkoriščena, odpovedali petemu koridorju. To bi pomenilo, da bi tovar iz Kopra proti vzhodu vozili po precej daljši poti (iz Kopra preko Trsta nad Beljak, Celovec, Gradec itn.). Bivši sekretar, dr. Jakomin, je poudaril, da je bilo stališče Slovenije na vseh sestankih z Italijo, da je Slovenija odprta za pogovore o kakršni koli novi progi, pod pogojem, da Koper–Divača ni predmet razprave. Ti trasi, ki so ju predlagali konec decembra 2009 v Rimu, sta bili obdelani že pred nekaj leti na ravni tehničnih ekspertov in tak predlog, kot nam ga ponudila Italija, je par let nazaj zavrnila prav Italija. Tukaj je na mestu vprašanje, zakaj so ponovno ponudili svoje stare, opuščene zamisli? Zaradi nesodelovanja italijanskega ministrstva pri samih projektih ter s tem povezane uskladitve oziroma izenačenja ravni njenih članov, je s slovenske strani prišlo do kadrovske spremembe v medvladni komisiji za usklajevanje gradnje železnice. Dr. Igor Jakomin je povedal, da se je prvič zgodilo, da so sploh začeli govoriti na višji ravni šele na srečanju medvladnih delagacij na Brdu oktobra 2009. Takrat je namestnik prometnega ministra Castelli načel debato o tem in pokazal zanimanje. Vendar to sovпада z obdobjem, ko je ministrstvo že oznanilo začetek gradnje drugega tira in da se gradnja ne bo začela v Divači, kot se je pričakovalo v tržaških krogih. V tržaških krogih se je govorilo, da bi naj začeli graditi v Divači, ko bi prišli do cepišča, pa bi nas usmerili proti Trstu in ne proti Kopru. Dodal je še, da je namestnik ministra takrat napeljeval pogovore na to, da je treba premisliti o neki novi možnosti (ni govoril o novi trasi), ki bi bila finančno učinkovitejša, do okolja prijaznejša in že takrat je naznanil, da bi morali pristanišči povezati. Jakomin je tudi takrat povedal, da povezava pristanišč ni nujna. Slovenija je nove (stare) italijanske predloge kasneje po obravnavi tehnične komisije zavrnila, ker ne želimo, da bi šla koridorska proga skozi našo državo tako, da bi to Slovenijo finančno veliko bolj obremenjevalo (Šuligoj 2010a).

Čeprav je do Madžarske bliže čez Slovenijo, so italijanske ambicije, da bi speljali tovar po njihovi zelo dragi Pontebški progi, zelo močne, ker morajo tovar po teh železnicah močno povečati, da bodo upravičili projekt. Trenutno imajo s to progo izgube. Na polovici junija 2010 se je Italiji in Sloveniji uspelo dogovoriti za novo »visoko različico« železniške trase na petem vseevropskem prometnem koridorju. Bivši državni sekretar na Ministrstvu za okolje in prostor je predstavil progo kot krajšo in najverjetneje cenejšo traso, ki omogoča višje hitrosti, manj posega v prostor, ne prihaja na koprsko stran in ne vpliva na izvedbo odseka proge Koper–Divača. Dodal je, da jo ocenjuje kot dobro. Z delegacijo strokovnjakov se je sestal z namestnikom italijanskega ministra za infrastrukturo in promet Robertom Castellijem in ogledali so si predlagano traso prihodnje proge od Nabrežine mimo Opčin in Sežane do Divače. Progo bi lahko najhitreje zgradili šele v desetih letih, saj bodo samo dokumentacijo urejali pet let. Pobudo za srečanje sta dala ministra za promet obeh držav na takrat nedavnem srečanju v Zaragozi, spodbujena pa sta bila tudi s strani evropskega koordinatorja prednostnega projekta 6 Laurens Jan Brinkhosta, saj je presodil, da gradnja železnice na petem koridorju preveč zamuja (Šuligoj 2010b).

V začetku decembra 2011 so Slovenske železnice objavile ukinitve vlakov z Italijo. Vzrok, ki ga navajajo za nepričakovano ukinitve vlaka EuroNight Venezia, ki vozi med Budimpešto in Benetkami (čez Ljubljano), so pogodbene težave med Italijanskimi železnicami (Trenitalia) in Madžarskimi železnicami (MAV – START). Na novem voznem redu, ki je začel veljati 11. decembra, ni več neposrednega vlaka v prometu z Italijo. Dodali so, da zaradi velikih administrativnih in tehnoloških ovir s strani italijanskih železnic ne morejo zagotoviti nadomestnega vlaka, obenem pa omenili tudi nadomestni možnosti potnikom, ki sta potovanje z vlakom do Kopra, od koder je avtobus do Trsta ter od tam naprej vlak, ali pa

potovanje z vlakom do Beljaka ter od tam z avtobusom do Benetk. Enako je oteženo potovanje v Slovenijo (Slovenske železnice). Čeprav ponujeni poti sedaj delujeta kot alternativni, v praksi to nista. Avtobusna povezava iz Beljaka proti Benetkam je slaba, potrebno ja vmesno večurno čakanje in vnaprejšnja rezervacija sedeža. Druga možnost pa vseeno pomeni več kot štirikrat daljši čas potovanja kot z osebnim prevozom, kar ne omogoča konkurenčne storitve prevoza.

Tudi Hrvaške železnice so konec pomladi 2012 napovedale ukinitve večjega števila mednarodnih vlakov ob decembrski redni letni spremembi voznega reda in s tem dvignile veliko prahu. Povezavi Zagreb–Frankfurt nista bili vprašljivi, vrnjeni pa so spomladi s strani HŽ odpovedani vlaki Zagreb–München in dva para vlakov med Reko in Ljubljano. En par vlakov med Beogradom in Beljakom so z decembrom skrajšali na progo med Zagrebom in Beljakom, drugi par pa med Vinkovci in Beljakom, zaradi teh skrajšav je dodatno odpovedan par vlakov med Ljubljano in Beljakom. Poleg tega so HŽ odpovedale par vlakov med Zagrebom in Beljakom, madžarske železnice MAV pa so odpovedale par vlakov med Budimpešto in Ljubljano po gorički progi. Železniška povezava med slovensko in madžarsko prestolnico je ohranjena preko Zagreba (Stergar 2012b). Avstrijci so v tem istem obdobju črtali štiri vlake med Mariborom in Dunajem ter grozijo z novimi ukinitvami (Valenčič 2012). To pomeni demontažo slovenskega železniškega potniškega transporta, ki ga Pahorjeva in prejšnje vlade (predvsem Drnovškova in Janševa) ne le niso podpirale, ampak so ga razumele kot vir svojega varčevanja (tudi v času velike ekonomske prosperitete). To izločitev Slovenije iz mreže železniškega prometa v Evropi, kar je poseben absurd, ker Slovenija leži geografsko na najbolj virulentnem (živahnem) transportnem križišču, kjer jo je zaradi Jadrana južno in Alp severno zelo težko obiti. In kljub temu slovenska prometna politika in slovenske politične stranke počno vse, da bi prenesle železniški promet iz Slovenije v Avstrijo, hkrati pa ta ista politika tolerira vse najbolj umazane in polutivne oblike cestnega tovornega prometa, ki ga Avstrija in avstrijska policija sankcionira, kaznuje in uspešno preganja iz Avstrije v Slovenijo. Tako poteka umazani transport med jugovzhodom in jugozahodom celotne Evrope po Sloveniji (Šešerko 2012). Vse na račun slovenskih davkoplačevalcev in okolja.

Da bi Sloveniji zagotovili učinkovit tovorni železniški promet, je potrebno ustrezne preureditve in posodobitve izvesti preden Avstrijci dokončajo hitro progo, ki bo obšla Slovenijo. Na tiskovni konferenci, dne 7. 9. 2011, so se predstavniki ministrstva za promet (MP), ministrstva za okolje in prostor (MOP) in mestne občine Ljubljana (MOL) strinjali, da je osvežitev železniške infrastrukture v Ljubljani možna le z enotnim in odločnim delovanjem. Podžupan Janez Koželj je prepričljivo dejal, da je potrebno končno sprejeti odločitve in s tem zaključiti dolgo obdobje neodločnosti in pasivnosti, ki so hibe naše države in družbe. Predstavili so štiri variante posodobitve ljubljanskega vozlišča, a kljub idejam in zavedanju o pomenu oblikovanja posodobitve železniškega stišča v Ljubljani, predstavniki države in občine nimajo dorečene ne časovnice za sprejemanje ključnih odločitev, ne načrta za črpanje evropskih sredstev. Ljubljana, ki je na stišču petega in desetega evropskega koridorja, mora po besedah državnega sekretarja MOP Petra Gašperiča posodobiti svojo zastarelo infrastrukturo. Opozarjajo, da Avstrijci že delajo na projektu, ki ga imenujejo Južna železnica in bo predvidoma končan do leta 2023. Južna železnica bi naj povezala severno Sredozemlje s srednjo Evropo in predvideva gradnje predorov in prog v južnem delu države. Čeprav najkrajša pot iz pristanišč severnega sredozemlja vodi čez slovensko ozemlje, ga avstrijski projekt popolnoma obide. Prav to bi moral biti dovoljšnji razlog, da Slovenci pohitimo z lastnim projektom. Glede na to, da so tovrstni načrti dolgoročni, bo projekt moral uživati podporo treh zaporednih vlad. Te bodo tudi morale razumeti pomen gradnje železniškega vozlišča v Ljubljani, ki bi državi omogočilo, da preusmeri tovorni promet iz severnega Jadrana preko svojega ozemlja (Majcen 2011).

V začetku leta 2012 se je začelo opozarjati na vedno bolj pereče težave železniškega omrežja in tovornega prometa. Hrvaška in Avstrija napovedujeta velika vlaganja v obvozne poti, tako da Slovenija za razvoj deklarirane osrednje logistične vloge v regiji nima več veliko

časa. Brez nove proge med Koprom in Divačo bodo v luškemu transportu nastale težave in če je ne bomo sposobni zgraditi, bo Slovenija krepko zaostala za tekmeci. Tovor bo šel iz Trsta po Pontebški progi skozi Celovec in pod Golico (Koralpe) proti Gradcu ali z Reke skozi Zagreb na Madžarsko. Potem lahko v Sloveniji peti in deseti koridor kar odpišemo, ne glede na to, kdo bo vozil tovor, Slovenske železnice ali kdo drug (Stergar 2012a).

Avstrija z desetmiliardnim projektom železniškega predora pod Golico močno pritiska za uvrstitev svoje investicije v evropske razvojne programe financiranja, v transportno-politične načrte in propagira tako imenovani alpsko-jadranski koridor. Na uspešnost njihovih prizadevanj kažejo tudi gibanja v železniškem prometu iz severno-jadranskih pristanišč, na katerega močno vplivajo avstrijski interesi v tržaškem pristanišču. Slovenska država mora s konkretnimi in uresničljivimi projekti v Bruselj poslati signal, da ima namen nekaj narediti. Če tega ne bo, se bo EU hitro umaknila, ker je konkurenca velika. Privlačnost neke prometne poti je namreč odvisna tudi od intenzivnosti prizadevanj potencialnih investitorjev. Slovenija pa je pri pripravi nacionalnega programa naložb v javno železniško infrastrukturo naredila premalo. Na razpravi v državnozborskem odboru za infrastrukturo in prostor je Zvonko Černač povedal, da je pri javni železniški infrastrukturi, čeprav so bila pridobljena nekatera evropska sredstva, ki jih je načeloma kar dovolj, zamujenega veliko dragocenega časa. Slovenija je v kritičnem obdobju, ko je vprašanje, ali ji bo sploh uspelo nadomestiti zamujeno. Ogrožen je položaj tako V. kot X. koridorja. Dva tedna kasneje, konec februarja 2012, je v javnost prišla novica, da sta peti in deseti vseevropski koridor pri snovalcih evropskega prometa že »preteklost« in da snujejo nove koridorje v jedrnih omrežjih, ki bodo temelj evropskega prometnega razvoja v prihodnjih dveh desetletjih. Lahko bi se zgodilo, da bi Slovenija ostala brez sodobne železniške povezave z Avstrijo in Nemčijo. V zadnjih letih se je domača prometna politika ukvarjala predvsem s povezavo z Italijo in Madžarsko (na petem, zdaj sredozemskem koridorju) ter pozabila na prav tako pomembno severno pot proti Salzburgu in Baltiku. Poljska, Češka, Slovaška, Avstrija in Italija so se s pismom o nameri že leta 2006 dogovorile za železniški koridor med Baltikom in severnim Jadranom, Slovenije ni bilo zraven (Šuligoj 2012a).

Zatem je Evropska komisija objavila nove smernice vseevropskega železniškega omrežja, med katerimi je veliko zanimanja vzbudil koridor Adriatik–Baltik: iz baltskih pristanišč je speljan čez Poljsko, Češko, Slovaško, Dunaj, Gradec in Beljak, zaobide Slovenijo in gre skozi Italijo vse do Trsta, Benetk in Ravene. Takrat še ne dolgo nazaj so na ministrstvu za promet zatrjevali, da je bojazen odveč, saj naj bi se Slovenija priključila na glavni severni koridor z dodatnim odsekom Pragersko–Maribor–Gradec. A s takšno razlago nikakor niso bili zadovoljni v Luki Koper, kjer so gostili Briana Simpsona, predsednika odbora za promet in turizem evropskega parlamenta, ter evropsko poslanko Tanjo Fajon. Le-ta je povedala, da so v odboru za promet začeli razprave o reviziji smernic o evropskem prometnem omrežju TEN-T. Slovenija si bo prizadevala doseči dve izboljšavi: vključiti Luko Koper v sistem koridorja Adriatik–Baltik in izboljšati 10. koridor na odseku med Ljubljano in Salzburgom ter Münchnom. Obenem je poudarila, da bo uspeh odvisen predvsem od prizadevanj slovenske vlade. V Evropi je interesov veliko in Slovenija bo morala nadomestiti čas, ki ga je zapravila v preteklosti. Simpson je po obisku pristanišča dejal, da je naklonjen temu, da se Luka Koper vključi v koridor Adriatik–Baltik, ker je prepričan, da bi to bila dodana vrednost za celotno EU. Povedal je, da ne more govoriti, zakaj evropska komisija ni že ob predlogu smernic vključila Luke Koper. Slovenija leži na pomembnem evropskem križišču med severom in jugom ter vzhodom in zahodom in to je ključni razlog za predlagane izboljšave. Opozoril je na vsaj tri pomembne okoliščine: 1. da bi si morala vsa severnojadranska pristanišča (vključena v zvezo NAPA) kot sistem skupaj prizadevati za vključitev v baltiško-jadranski koridor in tako konkurirati pristaniščem; 2. da se koprsko pristanišče ponaša z daleč največjim deležem prepeljanega blaga po železnici, kar je dodaten argument za posodabljanje železniškega omrežja; 3. da je uresničevanje prometne strategije finančno najbolj odvisno od posameznih članic, saj pri gradnji železniškega omrežja lahko pričakujejo le delno pomoč skupnih evropskih sredstev. V začetku junija 2012 je potekalo zasedanje sveta EU za promet,

telekomunikacije in energijo v Luksemburgu. Udeležila se ga je tudi delegacija Ministrstva za infrastrukturo in prostor ter se vrnila z dobrimi novicami: uspelo ji je ohraniti vključenost v dva od desetih vseevropskih železniških koridorjev, s tem pa pravico do denarja (Šuligoj 2012b).

EU je za omrežje TEN-T v finančni perspektivi 2014–2020 predvidela 31,7 milijarde evrov iz treh virov. Čezmejne železniške odseke bo financirala s 40-odstotnim deležem nepovratnih sredstev, notranje z 20- do 30-odstotnim in projekte s 50-odstotnim deležem sredstev. Namesto dosedanjega petega koridorja EU zdaj v svoji strategiji železniških omrežij govori o sredozemskem koridorju. V okviru tega koridorja naj bi izdelali povezavo Trst–Divača (Majcen, 7.9.2011). To je najbolj problematičen predlog, ker bi izločil Koper iz mreže hitrih železnic, v katero je že bil vključen (Šešerko 2012).

Trše je bilo pri baltsko-jadranskem koridorju. Slovenija je dosegla, da se v ta koridor vključi tudi z odsekom iz Avstrije do Maribora, Ljubljane in Kopra. Prej je ta koridor potekal čez Avstrijo mimo Slovenije do italijanskih pristanišč. Državni sekretar Igor Šalamun se je dan pred zasedanjem sveta EU za promet srečal z italijanskim ministrom Mariem Ciaccio, ki je predlagal, da bi v Sloveniji razmislili tudi o neposredni železniški povezavi med Trstom in Koprom. Toda slovenska delegacija je vztrajala pri dogovoru z italijansko državo iz leta 2010 in ne privolila v spremembe, ki bi le odložile izvedbo projekta Trst–Divača in Koper–Divača. Tržaški dnevnik *Il Piccolo* je dan poprej poročal drugače. »Uradno je bilo potrjeno, da gre baltsko-jadranski koridor po pontebški progi, zdi pa se, da slovenski predlog odseka skozi Maribor in Ljubljano ni dobil odziva.« Čeprav pisanje *Il Piccola* ne velja za najzanesljivejši vir, to kaže, kako močno si v Trstu želijo, da baltsko-jadranski koridor ne bi šel čez Slovenijo. Na isti problem je dan prej z javnim pismom opozoril tudi Marko Pavliha, nekdanji slovenski minister za promet, ki je med drugim zapisal, da Italija poskuša vplivati na geostrateške železniške povezave Slovenije s pobudo, da bi začeli pogovore o navezavi Luke Koper in Slovenije na baltsko-jadranski koridor s kratko progo Trst–Koper, namesto z drugim tirom med Koprom in Divačo. Izpostavil je, da je pri tem najbolj aktiven nekdanji evropski poslanec Costa, zdaj direktor beneškega pristanišča. Italija si zelo prizadeva omejiti strateški položaj Luke Koper in Slovenije in z dvakratnim spreminjanjem trase združitve tržaškega priključka na drugi tir, zamaknila njegovo prostorsko umeščanje (Majcen 2011).

Dejstvo je, da je bila izgradnja in renoviranje železnic po drugi svetovni vojni, pa tudi kasneje, zapostavljena in na stranskem tiru, v centru pozornosti pa je bila po osamosvojitvi izgradnja avtocestnega križa. In tudi sedaj so cestišča tista, v katera se več investira, saj jih je potrebno zaradi (ne)varnosti, dotrajanosti, poškodb na cestišči, nenehno obnavljati. To je za Slovenijo s trajnostnega vidika zelo neugodno, ker se vrtimo v začaranem krogu. Na to nas čedalje bolj opominjajo posledice, ki se jim ne moremo izogniti in se samo večajo: zelo intenzivno toksično onesnaževanje zraka in različni eksterni stroški transporta, ki pomenijo naraščujoče stroške posledic podnebnih sprememb zaradi uporabe fosilnih goriv in neprestane stroške, ki nastajajo zaradi pritiskov in obremenitev cestišča in cestnih objektov. Teh okoljskih stroškov trg ne upošteva, država pa se lahko v njih utopi.

Luka Koper predstavlja glavni generator trajnostnega razvoja železniškega prometa in s tem generator njegove gospodarske rentabilnosti. Za Slovenijo ima ključno vlogo zviševanje energetske učinkovitosti v prometu kot sestavni del podnebne politike z možnostjo preusmeritve cestnih tovorov na železnice, pod pogojem, da država pospeši investicije v železniško infrastrukturo. Sorazmerno upadanje deleža železniških prevozov iz Luke Koper v obdobju 1990 do 2005 v absolutnih številkah v tonah ponazarja povečanje za zgolj 50%, medtem ko so se cestni prevozi do Luke oz. iz nje v istem obdobju povečali za več kot 400%. Ta razvoj transporta pa je okoljsko izrazito neugoden v smislu oddaljevanja od trajnostnega transporta in pomembnih posledic povečevanja zunanjih stroškov (dodatne emisije, škoda okolju itd.). Naraščanje cestnih prevozov iz Luke Koper oz. do nje ima velike multiplikativne učinke na onesnaževanje okolja, ki se izražajo v zunanjih stroških na okolju in zdravju ljudi v

Sloveniji in na škodi na cestni in avtocestni infrastrukturi, ki jo krijejo delno cestnine tovornjakov, vendar še zdaleč ne v deležu škode, ki jo povzročajo.

Odelek železniške proge Koper–Divača predstavlja trenutno najbolj ozko grlo glede strateškega izboljšanja energetske učinkovitosti v prometu z nujno potrebnim preokretom k naraščanju železniškega transporta v Luko Koper in iz nje z vzajemnim učinkom zmanjševanja cestnega transporta. Pomembno je upoštevati, da je slovensko pristanišče lahko generator ekonomskega in trajnostnega razvoja Kopra, Primorske in celotne Slovenije. Luka predstavlja izreden potencial za razvoj železnic v Sloveniji v smislu možnosti generiranja tovorov na železnico v času, ko cestni promet skokovito narašča in ko se železnice ubadajo s problemom rentabilnosti. Luka Koper zagotavlja približno polovico blagovnega tovornega prometa na Slovenskih železnicah in s tem dodatno zagotavlja upravičenost izgradnje novih hitrih železniških prog v Sloveniji ter poleg delovnih mest v Luki Koper še 10.000 trajnostnih delovnih mest na Slovenskih železnicah. Delovanje in trajnostni razvoj Luke Koper ter naraščanje obsega pretovora je neposredno povezano s trajnostnim razvojem in prosperiteto celotne Slovenije, z dolgoročno politiko in potrebnimi ukrepi slovenske vlade v smeri energetske učinkovitosti transporta in zmanjševanja stroškov na avtocestni infrastrukturi, ki so posledica uničevanja cestišč zaradi prevozov težkih tovornjakov in težkega tovornega cestnega tranzita (Šešerko in Štirn 2009-2010).

Morebitna izločitev povezave Luke Koper z glavnih prometnic Evrope, bi pomenila stagnacijo, socialni šok in zamrtje ne le Kopra, temveč tudi slovenske obale z močno negativnimi učinki na celotno slovensko pokrajino in gospodarstvo. Koper kot pristaniško mesto lahko živi, diha in se razvija samo, če je povezan s svojim naravnim gospodarskim zaledjem. Luka Koper je ena najpomembnejših in najperspektivnejših slovenskih družb. Transportne poti so v boju za tranzitne tovore za vsako pristanišče izrednega pomena in so bile predmet rivalstva med koprsko in tržaško luko že v preteklosti. Neizgradnja železniških prog zadostnih tovornih kapacitet bi pomenila preusmeritev blagovnih tokov v Trst, kar bi pomenilo enormno izgubo za Slovenijo, tako za ljudi kot za okolje. S tem bi se Luki Koper onemogočilo širše delovanje, pomenilo bi propad Kopra, pogreb perspektive Slovenskih železnic, izgubo služb, umiranje slovenskega gospodarstva, izgubo suverenosti države, povečanje onesnaževanja in večje obremenjevanje okolja ter splošno nezmožnost sledenja trajnostnim principom na področju prometa, kar bi za sabo potegnile sankcije oz. denarne kazni s strani EU, dodatno zadolževanje že prekomerno zadolžene Slovenije. Hkrati bi pomenilo manjšo mobilnost ter s tem povezano nižjo konkurenčnost domačega gospodarstva, stroški transporta bi se povečali. Država bi postala tujcem z javnim prevozom še težje dostopna, kar pa pomeni izbris Slovenije iz zemljevida razvitih držav.

Na zadnji vožnji sezonskega vlaka od Maribora proti Puli je bilo zaradi določenih udeležencev čutiti, da se za to progo zanimajo nemške železnice, moj sum je bil kasneje potrjen s strani medijev (Mladina - Razprodaja Slovenije), slovenska politika se je že tajno dogovarjala z Deutsche Bahn in tukaj se poraja drugo vprašanje: »Kako bomo zaščitili strateške interese slovenskega gospodarstva, ob dejstvu, da je Deutsche Bahn v 100 % državni lasti?« Pojavlja se kontradikcija, da se slovenska država umika iz slovenske javne infrastrukture s privatizacijo tako, da namesto slovenske politike vstopa v gospodarstvo nemška politika.

Kot dokaz, da se državni organi zavedajo problematike transportne nekonkurenčnosti v primerjavi s sosednjimi državami in da se z vsemi razpoložljivimi instrumenti trudijo vzpodbujati in pospeševati rabo javnega transporta in da država ni tako pasivna okoli okoljske problematike kot daje vtis, je odločba službe vlade za lokalno samoupravo o dodelitvi 7,3 milijona evrov za uresničitev projekta integriranega javnega potniškega prometa. S tem bi naj sistem javnega potniškega prometa organizirali tako, da bo konkurenčen osebnemu avtomobilu. Osrednji cilj projekta, ki ga bo Direktorat za promet resornega ministrstva izvedel do konca leta 2014, je organizacija celotnega sistema javnega potniškega

prometa tako, da bo za uporabnika udoben, hiter, enostaven za uporabo ter cenovno konkurenčen osebnemu prevozu. Na ta način naj bi bili zagotovljeni pogoji za poenostavitev uporabe javnega transporta kot tudi za njegovo cenovno dostopnost. V okviru projekta želijo vzpostaviti integriran sistem ponudbe javnega železniškega in avtobusnega prometa, tako linijskega oz. regionalnega kot mestnega. Integracija bo vzpostavljena na več ravneh, in sicer na ravni integracije voznih redov in vozovnic kot tudi na ravni vzpostavitve pogojev za prostorsko integracijo s ciljem zagotavljanja hitrejšega potovalnega časa potnikov in večjo udobnost. Uvedba enotne vozovnice, ki bo veljala znotraj določenih con, bo potniku zagotavljala, da bo v primeru prestopanja med enakimi ali različnimi transportnimi načini znotraj cone oz. con lahko uporabljal isto vozovnico brez doplačila. Osnova prostorske integracije pa pomeni vzpostavitev sistemske rešitve na področju prostorskih aktov občin, ki morajo načrtovati razvoj dejavnosti na način, ki bo usmerjal razvoj naselij in regij v zagotavljanje prostorskih pogojev za učinkovitejše izvajanje javnega potniškega prometa, ureditev prestopnih točk (postaj, postajališč), ureditev sistema P + r (parkiraj in se pelji) v prostoru na način, da bodo potniku omogočile hitro, varno in udobno prestopanje. Služba za lokalno samoupravo je navedla, da bo uresničitev projekta prispevala tudi k integraciji oz. povezanosti mesta s podeželjem, z izboljšano prometno pretočnostjo se bo povečala konkurenčnost mest in izboljšala oskrba gospodarstva, uresničitev projekta pa hkrati z zmanjšanjem negativnih vplivov na okolje pomeni velik doprinos k varovanju okolja, ohranjanju biodiverzitete in izboljšanju kvalitete bivanja ljudi in živali (Vlada odobrila... 2011).

Konec leta 2012 je Odbor evropskega parlamenta za promet in turizem odločil, da bo pristanišče Koper uvrščeno v baltsko-jadranski koridor, ki je gospodarsko strateško zelo pomemben koridor, ki preko centralne Evrope povezuje baltska in severno jadranska pristanišča. Evropska poslanka Tanja Fajon je dodala, da je izjemnega pomena za razvoj EU ter strateškega za Slovenijo, da smo uspeli v jedrnem omrežju ohraniti tudi mediteranski koridor, ki bo povezoval vzhod in zahod EU prav čez našo državo na relaciji Koper/Divača–Ljubljana–Pragersko (Škrinjar 2012).

V iztekajoči se finančni perspektivi (2013) je bilo Sloveniji iz kohezijskih sredstev za prenovu železnic obljubljenih 449,5 milijona evrov, od tega 230 milijonov za drugi tir. Pahorjeva vlada projekta ni pripeljala dovolj daleč, da bi lahko začeli graditi, ministrstvo Zvoneta Černača pa zadeve tudi ni pomaknila naprej, obljubljena evropska sredstva za drugi tir pa so namenila obnovi prog. Čeprav je bilo že aprila 2012 odkupljenih 98 % vseh zemljišč, izdana so gradbena dovoljenja za pripravljalna dela, ARSO pa je odgovoril Italiji na njene pripombe glede čezmejnih vplivov na okolje, je odhajajoči minister za infrastrukturo Černač v začetku marca letos izjavil, da gradnja drugega tira ne bi bila ekonomsko upravičena niti, če bi bil pretovor 30-krat večji od lanskih 18 milijonov ton. Luka Koper je leta 1967 zgradila prvi tir, ko ni imela niti milijona ton pretovora, pretovor iz pristanišča pa je danes dobra polovica vsega pretovora blaga Slovenskih železnic. Če bi Černačeva teza držala, se Sloveniji sploh ne izplača imeti železnic. Poleg tega pa je državni prostorski načrt za drugi tir pred osmimi leti sprejela prav Janševa vlada, ki si je v drugem mandatu postavila druge cilje. Niti nova vladna koalicija drugega tira ni izrecno navedla v koalicijski pogodbi, omenjen je le v splošnejšem besedilu dogovora, v katerem je zajeto celotno infrastrukturno omrežje. Gašpar Gašpar Mišič, ki je sodeloval pri pisanju koalicijske pogodbe, zagotavlja, da so pglavitne naloge nove vlade, da izpelje postopke, s katerimi bodo za drugi vir zagotovili nepovratne finančne vire iz evropskih kohezijskih sredstev, tako da bo velik uspeh če bo ministrstvo za infrastrukturo letos dobilo gradbeno dovoljenje in razpis za izbiro izvajalcev gradnje (Šuligoj idr. 2013).

Po optimalnem scenariju bi se razvojni projekt gradnja drugega železniškega tira med Divačo in Koperom začela v prvi polovici prihodnjega leta in končala z letom 2021. Kakšni so scenariji, ki bi se razlikovali od optimalnega poteka dogodkov, ministrstvo ne omenja. Po študiji, ki jo je za Luko Koper lani izdelal ekonomist Jože P. Damjan, naj bi dosedanji enotirni

železniški odsek Koper–Divača zaradi predvidene dinamike pretovora zadostoval le do leta 2018. Če do tedaj sodobne proge še ne bo, se bodo blagovni tokovi preusmerili ali na italijansko železniško omrežje ali na slovenske ceste. Cestni tovorni promet pa naj bi imel 5-krat večje negativne eksterne družbene učinke od železniškega (izpusti, hup, nesreče, gneča, uničevanje cest ...). Študija še navaja, da bi ti stroški lahko znašali tudi 1,3 milijarde evrov (Čepar 2013). Minister za infrastrukturo Samo Omerzel je 10.9.2013 na srečanju gospodarstvenikov slovenske Istre dejal, da je potreben temeljit premislek, preden se dokončno odločimo za gradnjo drugega tira in da si ne predstavlja kje bi dobil 1,2 milijarde evrov zanj. Dodal je, da mu nihče ne zna razložiti, kdaj in koliko bi se ta naložba lahko povrnila. Drugemu tiru, za katerega je odkupljenih 99 % zemljišč in je tik pred pridobitvijo zadnjih soglasij, spet zelo slabo kaže. Veliko realnejša se mu zdi posodobitev obstoječe proge, za katero bi odšteli do 300 milijonov evrov. Milan Jelenc iz Slovenskih železnic je Omerzelu ob tem predstavil izsledke iz znane študije Jožeta P. Damjana (za katero minister ni vedel), po katerih država z neizgradnjo drugega tira izgubi 800 milijonov evrov. Študija je bila prvič predstavljena decembra 2012 v Luki Koper. Omerzel je obljubil, da jo bo preučil. Boji pa se, da bi bil drugi tir drugi TEŠ6. Gašper Gašper Mišič je dejal, da je drugi tir nujen. Če iz pristanišča ni prave povezave, nismo naredili nič. Odločitev ne moremo spreminjati ob vsaki menjavi ministra. Po njegovih podatkih bo Luka Koper leta 2020 dosegla toliko pretovora, da bo leta 2014 posodobljen prvi tir tedaj preozko grlo. Strinja se, da se poišče cenejša različica, a mora biti uresničljiva v šestih letih (Šuligoj 2013).

Med vsemi infrastrukturnimi investicijami, ki se jih loteva država, bi moral biti ravno drugi tir do Luke Koper na prvem mestu, ker je aktivnost pristanišča največja komparativna gospodarska prednost in vir dohodka za Slovenijo. Neutemeljeno in zgrešeno je, da minister primerja gradnjo drugega tira s TEŠ6. Prvič, TEŠ6 ni bil nobena zgrešena investicija, ker so se z njim zmanjšale emisije CO₂ za 1/3, oziroma se bodo, ko bo TEŠ6 začel delovati. Zmanjšala se bo tudi poraba premoga za 1/3, zagotovljena bo električna energija za 40 let, v tem času bo možno uvesti obnovljive vire energije in ne bo prave potrebe za gradnjo drugega bloka NEK, ki bi bila največja ekološka in ekonomska škoda za prihodnost. Obenem zgolj varčevanje v Sloveniji pelje zgolj v vedno večjo gospodarsko, socialno in politično krizo, zato gradnja drugega tira do Luke Koper ni samo smiselna, ampak je nemudoma tudi nujno potrebna, tudi za oživitev gospodarstva. Hkrati ko je minister napovedal preprečevanje gradnje drugega tira železniške proge do Luke Koper, pa je obljubil izgradnjo avtocest do konca, do mejnih prehodov s Hrvaško. S tem bo avtocestna mreža zaključena, vprašanje pa je, od kod bo prišel denar za avtoceste, če ga ni za veliko bolj upravičeno gradnjo drugega tira (Šešerko 2013).

Jože P. Damijan je na decembrski predstavitvi študije o pričakovanih blagovnih tokovih skozi pristanišče, ki jo je pripravil za Luko Koper, poudaril, da je drugi tir treba kar najhitreje zgraditi, sicer nas bodo prehiteli drugi. Železniški tir Koper – Divača že leta 2018 ne bo zmogel požirati blaga iz pristanišča. Povedal je, da se milijarda sliši res veliko, a bi tir gradili osem do deset let, tako da ne potrebujemo vsega denarja naenkrat. Če država ne bo gradila drugega tira, bo do leta 2030 izgubila do 800 milijonov evrov zaslužka, ki bo šel drugam. Z drugim tirom pa bi v enakem obdobju lahko v slovenskem gospodarstvu seštevali približno milijardo evrov multiplikativnih učinkov. Dekanija Fakultete za pomorstvo in promet Elen Twrdy povezuje gradnjo drugega tira s tretjim pomolom: Če želi Luka Koper na dolgi rok zadržati vodilno vlogo pri pretovoru kontejnerjev, je gradnja tretjega pomola nujna. Tretjega pomola pa si ne moremo predstavljati brez učinkovite železniške povezave z zaledjem, torej drugega tira, saj odprema predvidenega števila kontejnerjev ne bo možna samo s tovornjaki, ker so jih že danes naše ceste prepolne in so ti resen ekološki problem«. Predsednik uprave Slovenskih železnic Dušan Mes, ki je še decembra trdil, da bi bila opustitev gradnje 27 – kilometrskega drugega tira »slovenska katastrofa,« pa zdaj ne ugovarja morebitni ministromi odločitvi zgolj za posodobitev sedanje proge, a opozarja, da je dodatna posodobitev obstoječega tira lahko alternativna rešitev, vendar samo, če se bo z njo v naslednjih petih letih prepustnost proge povečala za približno 50 odstotkov (Glešič 2013).

4.4 Pomen in prispevek nevladnih organizacij v Sloveniji in v EU

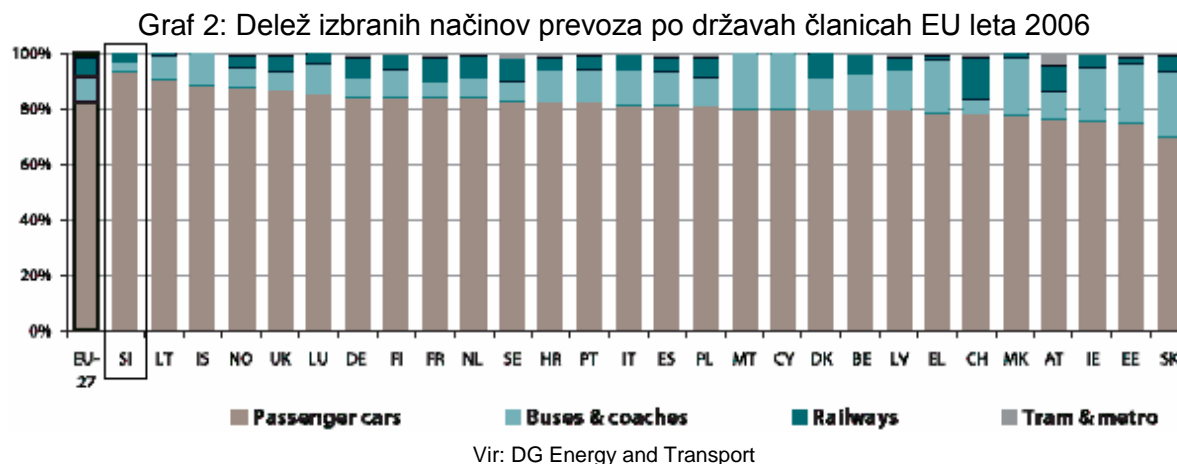
V Sloveniji igrajo okoljske nevladne organizacije veliko vlogo, ker s svojo angažiranostjo in aktivizmom zasedajo polje zaščite interesa državljanov pri ozkogledih direktivah politike. K boljši družbi in lepšemu okolju doprinašajo z opozarjanjem na sporne zadeve. S svojim odzivanjem osveščajo ljudi o pomembnosti okoljske naravnosti gospodarskih odločitev, ker je zdravje, ki je bistveno za kvaliteto življenja, v neposredni korelaciji z zdravim okoljem. K iskanju možnih rešitev aktivno vključujejo tudi širšo javnost z zbiranjem predlogov, organizirajo proteste, družabne dogodke in razprave na različnih koncih države. Trudijo se za boljšo organiziranost države in večjo transparentnost. Da bi bili slišani, je nastala Koalicija za trajnostno prometno politiko.

Vlada je julija 2005 sprejela novo Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije z atraktivnim naslovom: »Intermodalnost: čas za sinergijo«. Koalicija za trajnostno prometno politiko vidi resolucijo kot poskus, da se prometna politika v naši državi uredi strateško, vendar pa menijo, da je neprimerna, saj s takšno osnovo ne bomo rešili izzivov mobilnosti, ki so pred nami. Kot razloge navajajo nedemokratičen postopek sprejemanja politike, neprimernost vsebin resolucije, opozarjajo na vsebinska nasprotja, nerealnost ciljev in ukrepov ter na pomanjkanje kvantificiranih kazalcev, na pomanjkanje nekaterih ključnih ukrepov za razvoj trajnostne mobilnosti, da resolucija ne upošteva mednarodnih zavez Slovenije (Teze za trajnostno prometno politiko.. 2006). Obrnila sem se na Marjeto in Katarino, aktivni članici društva Focus, ki sta mi o primerjavi slovenskih neprofitnih organizacij s tujimi, povedali, da se slovenske nevladne neprofitne organizacije nenehno srečujejo z iskanjem sredstev za njihovo delovanje in da je v drugih državah za njih bolje poskrbljeno.

Treba je opozoriti na vrsto zelo pozitivnih prispevkov nevladnih organizacij: recimo glede kolesarjenja, glede zdravstvene in ekološke škode ter energetske učinkovitosti. A po drugi strani so to prispevki posameznih nevladnih organizacij, medtem ko strateški problemi in povezave prometne politike ostajajo netematizirane. Kot združenje nevladne organizacije ostajajo ujetnice ekološko in socialno slepe državne prometne politike, ki ji dominirajo vprašanja cestnega prometa ("tretje osi"), ne zanima pa je travma z hitro železnico (državna prometna paraliza in varčevanje pri investicijah v hitre železnice), medtem ko je Italija že zgradila pontebsko progo, Avstrija pa pospešeno gradi hitro železniško povezavo od Beljaka do Gradca in naprej okoli Slovenije. Sloveniji pa ostaja umazani koridor težkega cestnega tranzita, ki ga Avstrijci s policijskimi kontrolami spretno in "neopazno" preusmerjajo od Poljske, prek Češke, Madžarske v Slovenijo in naprej proti Italiji in Franciji. Nevladne organizacije se s tem problemom ne soočajo, ker ne želijo izgubiti ugodnih državnih projektov in naklonjenosti vlade (Šešerko 2013). Kam to vodi, lahko vidimo na primeru Češke Republike, kjer vožnja po avtocesti še najbolj spominja na vožnjo preko agrarnih površin zaradi izredno močne poškodovanosti cestišč s strani tovornega prometa. Neverjetno, da je kaj takega mogoče v Evropi.

5 Primerjava problematike v Sloveniji glede na EU

Nadaljnja primerjava temelji na raziskavah statističnega urada evropske skupnosti Eurostat, ki je odgovoren za zagotavljanje visoko kvalitetnih statističnih informacij Evropski Uniji.



V grafu so prikazani deleži štirih glavnih oz. najbolj zastopanih načinov kopenskega transporta leta 2006 po posameznih državah članicah EU-27: osebnih avtomobilov, avtobusov, železnic, tramvajev in podzemnih železnic. Gledano širše, prvi kazalec nakazuje osebni prevoz, ostali trije pa javnega. Rezultati te raziskave nazorno prikazujejo delež javnega transporta napram osebnemu ter zastopanost posameznih načinov prevoza v Sloveniji in ostalih državah v letu 2006 glede na povprečje EU-27. V naši državi je v obravnavanem letu zastopal osebni prevoz enormno velik delež (96 %) v transportnem sistemu, z vidika varovanja naravnih virov in vplivov na okolje in zdravje ljudi je predvsem zaskrbljujoče, da dejansko najvišjega med vsemi državami članicami EU.

Ljubljana je imela tramvaj, a so ga leta 1958 ukinili, kar je pripomoglo k povečanju onesnaženosti zraka. Podzemne železnice nimamo in se še ne gradi, primanjkuje nam koncept razvoja prometa v mestih. Javni transport v Sloveniji (avtobusi in železnica) v letu 2005 zaseda skupno bore 4 %, kar nas v primerjavi z drugimi članicami EU uvršča ne le na sam rep, zasedli smo nevhvaležno zadnje mesto.

Niti države, ki železniškega prometa sploh nimajo (Malta, Ciper, Litva, Islandija) nimajo tako nizkega deleža javnega transporta (9–20 %), kar poraja upravičene dvome v pravilnost prioritete naravnosti slovenske prometne politike v preteklosti ter samih odločitev na tem področju, kot dobre poteze.

Iz grafa je razvidno, da je najboljša zastopanost uporabe železnic kot transportnega sredstva pri naslednjih državah: Švica, Nizozemska, Francija, Švedska, sledijo Nemčija, Avstrija, Danska, Belgija, Poljska. Te države izstopajo zaradi dobro razvejanih in učinkovitih železniških transportnih sistemov, pogostih in urejenih vlakov, kar eno z drugim prinaša večjo naklonjenost k izbiri železnic kot načinu transporta. Da bi Slovenci spremenili slabo stanje rabe javnega prevoza, bo potrebno v prvi vrsti predvsem obnovitev, oživitvev in razširitev javnega prometa, ki je v klavrnem stanju, s posluževanjem in vključevanjem dobrih zgledov iz tujine v naše transportne sisteme. Dejavnik, ki je voda na mlin odločanju za javni prevoz ali kolo kot prevozno sredstvo, je naraščanje cen goriv, ki smo mu priča. Deluje kot dodatna stimulacija.

Tabela 2: Avtobusni prevozi potnikov od leta 1990 do 2006 (bilijoni pkm)

	1990	1995	2000	2005	2006	AAGR 1990 - 2006	AAGR 1995 - 2006	pkm / inhabitant, 2006
EU-27	:	496.8	514.9	525.6	523.4	:	0.5%	1 066
EU-15	367.2	377.2	401.5	416.9	416.9	0.8%	0.9%	1 075
BE	11.4	13.1	13.3	17.5	18.1	2.9%	3.0%	1 719
BG	25.9	11.6	14.6	13.7	12.9	-4.3%	1.0%	1 443
CZ	:	18.6	16.2	15.6	16.0	:	-1.4%	1 562
DK	6.4	7.3	7.4	7.4	7.5	1.0%	0.3%	1 381
DE	73.1	68.5	69.0	67.1	66.2	-0.6%	-0.3%	803
EE	4.5	2.0	2.6	2.7	2.9	-2.7%	3.2%	2 143
IE	3.9	5.2	6.1	6.7	6.9	3.7%	2.7%	1 639
EL	17.7	20.2	21.7	21.7	21.8	1.3%	0.7%	1 960
ES	33.4	39.6	50.3	53.2	49.4	2.5%	2.0%	1 128
FR	41.3	41.6	43.0	43.9	44.9	0.5%	0.7%	734
IT	84.0	87.1	93.6	101.2	102.7	1.3%	1.5%	1 748
CY	:	1.0	1.1	1.3	1.3	:	2.1%	1 644
LV	5.9	1.8	2.3	2.9	2.8	-4.6%	3.8%	1 212
LT	7.9	4.2	2.8	3.7	3.7	-4.6%	-1.1%	1 086
LU	0.5	0.5	0.6	0.8	0.8	3.4%	3.9%	1 748
HU	19.3	16.6	18.7	17.8	17.9	-0.4%	0.7%	1 779
MT	:	0.4	0.5	0.5	0.5	:	1.8%	1 235
NL	13.0	12.0	11.3	11.8	12.0	-0.5%	0.0%	735
AT	7.9	8.7	9.2	9.3	9.3	1.0%	0.6%	1 129
PL	46.3	34.0	31.7	29.3	28.1	-3.1%	-1.7%	738
PT	10.3	11.3	11.8	11.0	11.1	0.5%	-0.2%	1 050
RO	24.0	12.3	12.0	11.8	11.7	-4.4%	-0.5%	543
SI	6.4	2.5	1.6	0.9	0.9	-11.6%	-8.9%	449
SK	:	14.4	9.3	8.5	7.7	:	-5.6%	1 429
FI	8.5	8.0	7.7	7.5	7.5	-0.7%	-0.5%	1 435
SE	9.7	9.7	9.5	8.8	8.7	-0.7%	-1.0%	962
UK	46.2	44.3	47.0	49.0	50.0	0.5%	1.1%	828
HR	7.0	4.1	3.3	3.4	3.5	-4.2%	-1.2%	796
MK	:	1.5	1.4	1.3	1.3	:	-1.6%	613
TR	:	85.7	87.4	90.0	95.0	:	0.9%	1 310
IS	:	0.4	0.5	0.6	0.6	:	4.4%	2 074
NO	3.9	3.8	4.1	4.3	4.3	0.6%	1.2%	918
CH	3.3	5.5	5.3	5.7	6.0	3.8%	0.7%	804

Vir: DG Energy and Transport, Member States.

Iz te tabele vidimo pri nekaterih državah rast in pri nekaterih upad rabe avtobusa kot izbire prevoznega sredstva državljanov posameznih držav in Evropske Unije kot celote v časovnem intervalu od 1990 do 2006. Porast prevoza potnikov z avtobusi na ravni EU je gotovo dober kazalec za postopno prestrukturiranje in kaže rezultate prometne politike v posameznih državah.

EU kot celota ima v obravnavanem obdobju pozitiven prirast, razvite države izven EU (Islandija, Norveška, Švica) štejejo povečanje potniških kilometrov avtobusnega prometa, EU kot celota prav tako, druge države zajete v raziskavi južneje od nas (Hrvaška, Makedonija, Turčija) kažejo na upad rabe avtobusov kot transportnega sredstva, in kje je Slovenija? Leta 1990 so avtobusni prevozi potnikov dosegli 6,4 bilijona potniških kilometrov in leta 2006 zgolj 0,9 bilijona potniških kilometrov. Iz tabele je razvidno, da Slovenija ni uspela razviti uspešnih načinov spodbujanja rabe avtobusov in da ima daleč največji upad avtobusnega prometa v primerjavi z vsemi državami na tabeli.

Tabela 1: Železniški prevozi potnikov od leta 1990 do 2006 (bilijoni pkm)

	1990	1995	2000	2005	2006	AAGR 1990 - 2006	AAGR 1995 - 2006	pkm / inhabitant, 2006
EU-27	400.7	347.7	368.0	373.8	384.0	-0.3%	0.9%	782
EU-15	268.9	273.3	306.6	324.5	334.2	1.4%	1.8%	862
BE	6.5	6.8	7.7	9.2	9.6	2.4%	3.3%	916
BG	7.8	4.7	3.5	2.4	2.4	-7.0%	-5.8%	314
CZ	13.3	8.0	7.3	6.7	6.9	-4.0%	-1.3%	675
DK	5.1	4.9	5.5	5.9	6.1	1.2%	2.0%	1 118
DE	61.0	71.0	75.4	76.8	79.0	1.6%	1.0%	958
EE	1.5	0.4	0.3	0.2	0.3	-10.5%	-4.4%	190
IE	1.2	1.3	1.4	1.8	1.9	2.7%	3.4%	445
EL	2.0	1.6	1.6	1.9	1.8	-0.5%	1.4%	164
ES	15.5	16.6	20.1	21.6	22.1	2.3%	2.7%	505
FR	63.7	55.6	69.9	76.5	78.8	1.3%	3.2%	1 288
IT	44.7	43.9	47.1	46.1	46.4	0.2%	0.5%	790
CY	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	5.4	1.4	0.7	0.9	1.0	-10.0%	-2.9%	432
LT	3.6	1.1	0.6	0.4	0.4	-12.5%	-8.4%	126
LU	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	2.3%	0.3%	633
HU	11.4	8.4	9.7	9.9	9.7	-1.0%	1.2%	958
MT	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	11.1	16.4	14.7	14.7	14.7	1.8%	-1.0%	899
AT	8.9	10.1	8.7	9.1	9.3	0.3%	-0.8%	1 125
PL	50.4	26.6	24.1	17.9	18.1	-6.2%	-3.5%	474
PT	5.7	4.8	4.0	3.8	3.9	-2.3%	-1.9%	367
RO	30.6	18.9	11.6	8.0	8.1	-8.0%	-7.4%	374
SI	1.4	0.6	0.7	0.8	0.8	-3.6%	2.6%	396
SK	:	4.2	2.9	2.2	2.2	:	-5.7%	411
FI	3.3	3.2	3.4	3.5	3.6	0.5%	1.1%	686
SE	6.6	6.8	8.2	8.9	9.6	2.4%	3.2%	1 066
UK	33.4	30.3	38.4	44.4	47.0	2.2%	4.1%	779
HR	3.4	1.1	1.2	1.3	1.3	-5.7%	1.9%	304
MK	:	0.1	0.1	0.1	0.1	:	0.1%	50
TR	6.4	5.8	5.8	5.0	5.3	-1.2%	-0.8%	73
IS	-	-	-	-	-	-	-	-
NO	2.1	2.4	2.6	2.7	2.7	1.7%	1.3%	590
CH	12.7	11.7	12.6	16.1	16.8	1.8%	3.3%	2 252

Vir: DG Energy and Transport, Member States

Tukaj lahko države članice EU za obdobje 1990–2006 razdelimo v dve skupini – kjer je trend naraščanja rabe železnice (Belgija, Velika Britanija, Nizozemska, Avstrija, Danska, Francija, Nemčija ... zunaj EU tudi Švica) in kjer je bil zaznan trend upada rabe železnice (Češka, Bolgarija, Slovenija, Romunija, Madžarska, Latvija, itd.). Razlika med prvo in drugo skupino je tudi v gospodarstvih, ki so v prvi skupini držav praviloma bolj stoječa. Kar se tiče podatkov za Slovenijo, so primerjalno potniški kilometri slovenskih železnic bolj pozitivni od ostalega javnega transporta, ampak vseeno ne moremo mimo tega, da je leta 1990 sicer železnico kot transportno sredstvo v Sloveniji uporabljajo največ ljudi, po osamosvojitvi vidimo strm upad, kar daje tudi negativni predznak razvoju oz. povečanju od leta 1990 do 2006, medtem ko je povsem druga slika, če gledamo interval 1995 do 2006, ki kaže rahlo povečevanje rabe železniškega potniškega prometa in je odraz prvih znakov v smeri uspešnosti spodbujanja rabe železnic v Sloveniji in večje okoljske ozaveščenosti samega prebivalstva. Najbolj realno sliko pa dajo podatki bilijonov potniških kilometrov na prebivalca v letu 2006 v posameznih državah, kjer je daleč najbolj izstopala Švica (2252 pkm), sledile so ji Francija (1288 pkm), Avstrija (1125 pkm), Danska (1118 pkm) in Grčija (1066 pkm). Slovenija je imela v istem letu 396 potniških kilometrov, prevoženih na železnicah.

Tabela 2: Prevozi potnikov s tramvajem in podzemno železnico od leta 1990 do 2006 (v bilijonih pkm)

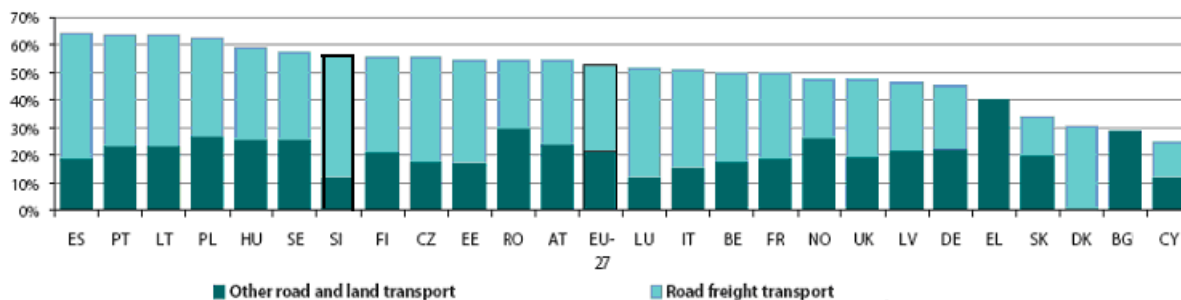
	1990	1995	2000	2005	2006	AAGR 1990 - 2006	AAGR 1995 - 2006	pkm / inhabitant, 2006
EU-27*	:	71.2	77.1	82.4	83.9	:	1.5%	171
EU-15*	49.0	48.8	54.7	60.0	61.5	1.4%	2.1%	159
BE	0.7	0.8	0.9	0.9	1.0	1.6%	1.6%	90
BG	:	0.3	0.4	0.5	0.5	:	1.8%	60
CZ	:	7.7	8.1	7.9	7.8	:	0.1%	761
DK	:	:	:	0.2	0.2	:	:	30
DE	15.1	14.4	14.6	15.5	15.6	0.2%	0.7%	189
EE		0.1	0.1	0.1	0.1	:	0.0%	74
IE	:	:	:	0.1	0.1	:	:	27
EL	0.8	0.7	1.2	1.5	1.5	3.8%	6.6%	135
ES	4.4	4.3	5.2	6.0	6.2	2.2%	3.5%	142
FR	10.2	8.9	10.9	12.4	12.7	1.4%	3.3%	208
IT	4.2	5.3	5.6	6.0	6.1	2.4%	1.4%	105
CY	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	0.7	0.3	0.3	0.3	0.3	-5.8%	-0.8%	122
LT	-	-	-	-	-	-	-	-
LU	-	-	-	-	-	-	-	-
HU	:	2.5	2.6	2.4	2.3	:	-0.8%	227
MT	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	1.3	1.4	1.4	1.5	1.5	1.1%	0.8%	92
AT	2.8	3.3	3.6	3.8	3.9	2.0%	1.4%	468
PL	:	5.0	4.7	4.4	4.4	:	-1.2%	115
PT	0.7	0.5	0.5	0.8	1.0	2.5%	5.8%	93
RO	:	6.0	6.0	6.6	6.8	:	1.1%	315
SI	-	-	-	-	-	-	-	-
SK	:	0.4	0.3	0.3	0.3	:	-3.4%	56
FI	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	2.6%	2.8%	100
SE	2.0	1.9	2.0	2.0	2.2	0.5%	1.0%	240
UK	6.5	6.8	8.3	8.6	9.1	2.1%	2.6%	150
HR	:	0.5	0.5	0.5	0.6	:	0.6%	126
MK	-	-	-	-	-	-	-	-
TR	:	:	:	:	:	:	:	:
IS	-	-	-	-	-	-	-	-
NO	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	1.2%	2.6%	109
CH	:	1.5	1.4	1.5	1.5	:	-0.3%	195

Vir: DG Energy and Transport

Ljubljanski tramvaj, ki je deloval v letih 1901–1958, je bil ukinjen zaradi takratne uvedbe trolejbusa in od takrat Slovenija nima tramvajev, podzemne železnice se zaradi vprašljivosti ekonomske upravičenosti v navezavi na velikost naših mest še ne gradi, vendar če pogledamo številke tako posameznih držav kakor celotne skupnosti, vidimo predvsem porast potnikov, ki se za ta način prevoza odločajo. Primerno je obrazložiti zakaj: tramvaj in podzemna železnica sta zelo dobri prometni pomagali velikim mestom, nasičenim z ljudmi. Ta transportni sistem je učinkovit predvsem zaradi dobre mreže nenehnih povezav in zanesljivosti, ki je v tesni povezavi s točnostjo. Podzemne železnice in tramvajji imajo tudi to prednost, da se ne interferirajo s cestnim prometom, s čimer zagotavljajo hitre in zanesljive prevoze z manj emisij.

Največ potniških kilometrov s tramvajem in podzemno železnico sta imeli Nemčija in Francija, sledi Romunija. Med potniškimi kilometri na prebivalca v letu 2006 s to obliko prevoza pa izstopa Češka (761 pkm), sledijo ji Avstrija (468 pkm), Švedska (240 pkm), Madžarska (227 pkm) ... V velikih mestih je javni transport ne le zelo smotrni, temveč zaradi množice prebivalstva nujen.

Graf 3: Delež zaposlenih v prometu, po posameznih državah članicah, 2005



Vir: Eurostat (SBS)

Največji delež prebivalstva, zaposlenega v prometu, so v letu 2005 imele Španija, Portugalska, Litva, Poljska, Madžarska, tudi Slovenija je v tem aspektu uvrščena nad povprečje držav članic EU-27, kar pomeni več zaposlenih v prometnem sektorju kot povprečje članic EU. Razvidno je, da levji delež zaposlitev v prometu pomeni zaposlitve vezane na cestni tovorni promet, razen Grčije in Bolgarije. Tudi v povprečju držav članic je več kot polovico zaposlitev v cestnem tovornem prometu, vse ostalo pa v drugem cestnem in kopenskem prometu, kar je posledica cestnega tovornega transporta in tega, da so države, kjer prevladujejo ostale službe, vezane na promet, redkejšje.

Med državami s prevladujočimi deleži zaposlitev v cestnih tovornih prevozih na področju transporta (Španija, Luksemburg, Italija, Belgija, Finska, Francija ...) je tudi Slovenija, ki je na samem vrhu, kar se tega tiče. Slovenija je torej tista država, ki ima po deležu prebivalstva največ zaposlenih v cestnem tovornem prevozu v primerjavi z ostalimi državami, kar pojasnjuje, zakaj je ta lobi pri nas tako močen. Ti podatki tudi povedo, da bi potrebno prometno prestrukturiranje na področju tovornega transporta prizadelo procentualno večji delež prebivalstva kot drugod.

Tabela 3: Končna poraba energija glede na način prevoza, po državah članicah, 2006 (v tisoč TOE – tonah ekvivalenta nafte)

	Transport	Road	Rail	IWN	Air
EU-27	370 304	303 317	9 199	5 932	51 856
BE	9 626	8 056	180	210	1 179
BG	2 772	2 504	63	0	204
CZ	6 318	5 692	270	6	350
DK	5 339	4 195	106	119	919
DE	63 311	52 444	1 851	274	8 743
EE	797	707	52	6	32
IE	5 373	4 427	50	27	870
EL	8 502	6 439	60	707	1 295
ES	40 822	32 473	1 092	1 678	5 579
FR	50 859	42 212	1 269	304	7 075
IT	44 194	39 022	949	242	3 981
CY	929	618	na	na	308
LV	1 177	1 027	84	0	67
LT	1 503	1 367	76	6	53
LU	2 631	2 217	10	na	405
HU	4 680	4 303	103	1	272
MT	294	217	na	na	77
NL	15 620	11 482	169	267	3 703
AT	7 659	6 637	308	10	705
PL	13 426	12 577	416	3	429
PT	7 142	6 149	68	0	924
RO	4 359	3 996	184	41	139
SI	1 554	1 499	29	na	26
SK	1 832	1 743	45	na	43
FI	4 956	4 018	102	220	615
SE	8 569	7 326	251	123	870
UK	56 060	39 969	1 411	1 697	12 992
IS	479	276	na	16	187
NO	5 120	3 429	144	848	698

Vir: Eurostat (Energy)

Sedem držav članic (Nemčija, Velika Britanija, Francija, Italija, Španija, Nizozemska in Poljska) je predstavljalo več kot tri četrtine (77 %) končne porabe energije v EU-27 v prometnem sektorju v letu 2006. To je mogoče pojasniti z dejstvom, da pripada v EU-27 osem najbolj poseljenih držav članic z veliko prometnih omrežij (Eurostat, Panorama of Transport 2009).

Kot je razvidno iz tabele, daleč največji delež energije v prometu se porabi na cestah, zračni, vodni in železniški promet pa vsi skupaj še vedno predstavljajo malo porabljene energije v primerjavi s cestami. Razlog je neekološki značaj cestnih prevozov in širša dostopnost od npr. letalskega, ki v osnovi in glede na kvantiteto oz. razširjenost in zmožnost prevozov v primerjavi z železnicami ali vodnim transportom ni zanemarljiv vir.

Slovenska mobilnost temelji skoraj izključno na cestnem transportu, od skupnih 1554 tisoč ton ekvivalenta nafte (TOE), pokuri cestni promet 1499 tisoč TOE, železniški 29 tisoč TOE in letalski promet 26 tisoč TOE. Tukaj sem delila skupno porabo energije s cestnim transportom, koeficienti so naslednji: Slovenija 1,04; EU 1,22; Latvija 1,15 (skoraj enako prebivalcev kot Slovenija); Avstrija 1,154; Nemčija 1,2; Velika Britanija 1,4. Višji kot je koeficient, manjše je nesorazmerje med prometnimi podsistemi v določeni državi. Slovenija ima največje nesorazmerje med prometnimi podsistemi.

Tabela 4: Promet po državah, po deležih končne porabe energije, 2006 (% TOE)

	Transport	Road	Rail	IWN	Air
EU-27	31,5	25,8	0,8	0,5	4,4
BE	25,2	21,1	0,5	0,6	3,1
BG	27,6	25,0	0,6	0,0	2,0
CZ	24,1	21,7	1,0	0,0	1,3
DK	34,2	26,8	0,7	0,8	5,9
DE	28,4	23,5	0,8	0,1	3,9
EE	28,7	25,5	1,9	0,2	1,2
IE	41,2	34,0	0,4	0,2	6,7
EL	39,6	30,0	0,3	3,3	6,0
ES	42,2	33,6	1,1	1,7	5,8
FR	32,2	26,8	0,8	0,2	4,5
IT	33,8	29,9	0,7	0,2	3,0
CY	50,5	33,6	na	na	16,7
LV	28,0	24,4	2,0	0,0	1,6
LT	31,8	28,9	1,6	0,1	1,1
LU	59,8	50,4	0,2	na	9,2
HU	26,1	24,0	0,6	0,0	1,5
MT	61,5	45,4	na	na	16,1
NL	30,7	22,6	0,3	0,5	7,3
AT	28,6	24,8	1,2	0,0	2,6
PL	22,3	20,9	0,7	0,0	0,7
PT	38,5	33,2	0,4	0,0	5,0
RO	17,6	16,2	0,7	0,2	0,6
SI	31,4	30,3	0,6	na	0,5
SK	17,2	16,3	0,4	na	0,4
FI	18,6	15,1	0,4	0,8	2,3
SE	25,8	22,1	0,8	0,4	2,6
UK	37,2	26,5	0,9	1,1	8,6
IS*	16,3	9,7	na	0,3	6,4
NO	27,8	18,6	0,8	4,6	3,8

*2005

Vir: Eurostat (Energy)

Transport predstavlja 31,5 % celotne porabe energije vseh državah članicah EU-27 v letu 2006. V Sloveniji je bil skupni delež porabe energije v prometu (31,4 % ton ekvivalenta nafte) in sovпада z evropskim povprečjem, če pa znotraj tega pogledamo razmerja med transportnimi oblikami prevoza, vidimo, da cestni transport zavzema enormen delež porabe energije, kar priča o potencialu železnic glede učinkovitosti porabe energije.

Sledeči podatki so še bolj zgovorni: Koeficient med končno porabo energije na cesti in železnici za povprečje držav članic EU-27 je 32,25; najboljši koeficient ima Latvija (12,2), sledijo Estonija (13,4), Litva (18), Avstrija (20,8), Češka (21,1), Romunija (23,5). Pod evropskim povprečjem po rabi energije v prometu so še Švedska (27,6), Nemčija in Velika Britanija (obe 29,4), Poljska (29,9) in Španija (30,5). Francija (33,5), Finska (37,8), Danska (38,3), Madžarska (40), Slovaška (40,75), Bolgarija (41,7), Belgija (42,2) in Italija (42,7) so države s slabšim razmerjem med cestnim in železniškim transportom. Med šesterico najizrazitejših razpon med cesto in železnico so Slovenija (50,5), Nizozemska (75,3), Portugalska (83), Irska (85), Grčija (100) in Luksemburg (252), kar ob pogledu stanja rabe prevoznih sredstev kot načinov transporta pri nas sovпада s popularnostjo osebnega prevoza v naši državi. Zunaj držav članic so podatki zbrani za Norveško, s koeficientom 23,5 ima boljše razmerje med cesto in železnico od povprečja EU-27 (32,25).

Ob primerjavi celotne tabele se da opaziti, da v primerjavi z razvitejšimi državami (Avstrija, Nemčija, Francija, Finska ...) v Sloveniji zračni promet nima tako opaznega deleža porabe energije kot drugod, zaradi česar zgoraj izračunani koeficienti ne morejo kot edini odražati dejanskega stanja transportnih sistemov znotraj EU.

Tabela 5: Končna poraba energije, glede na način prevoza, 2006 (kg OE/prebivalca)

	Transport	Road	Rail	IWN	Air
EU-27	754	618	19	12	106
BE	916	766	17	20	112
BG	359	324	8	0	26
CZ	616	555	26	1	34
DK	984	773	20	22	169
DE	768	636	22	3	106
EE	593	526	39	4	24
IE	1 277	1 052	12	6	207
EL	764	579	5	64	116
ES	933	742	25	38	127
FR	831	690	21	5	116
IT	752	664	16	4	68
CY	1 212	806	na	na	402
LV	513	448	37	0	29
LT	442	402	22	2	16
LU	5 609	4 726	21	na	863
HU	464	427	10	0	27
MT	726	536	na	na	190
NL	956	703	10	16	227
AT	927	803	37	1	85
PL	352	350	11	0	11
PT	676	582	6	0	87
RO	202	185	9	2	6
SI	776	748	14	na	13
SK	340	323	8	na	9
FI	943	765	19	42	117
SE	947	810	28	14	96
UK	928	662	23	28	215
IS	1 597	920	na	53	624
NO	1 103	739	31	183	150

Vir: Eurostat (Energy)

Končna poraba energije v prometu je za leto 2006 za celotno EU znašala 754 kilogramov ekvivalenta nafte na prebivalca. V Sloveniji je znašala številka 776 kg ekvivalenta nafte na prebivalca, kar pomeni večje obremenjevanje okolja Slovenije kot drugod, in sicer za leto 2006 22 kg ekvivalenta nafte od povprečja držav članic EU. Večja energetska bilanca na posameznika za našo državo pomeni več obremenjevanja okolja z emisijami, manjšanje kvalitete bivanja prebivalstva in večje obremenjevanje države z eksternimi stroški prometa, kot je to povprečje držav članic EU.

Če pogledamo strukturo porabe, močno izstopajo ceste. Drugi največji porabnik je letalski sektor. Slovenija bi morala za izboljšanje stanja pospešiti rabo javnega prevoza in stopiti v korak z drugimi razvitimi državami EU in obstoječi sistem javnega transporta prilagoditi sodobnemu živlenskemu stilu ter potrebam tistih skupin, ki ga v največji meri uporabljajo (Mobiliziraj se.. 2011). V Sloveniji je bistveno vitalizirati železnice. Večjo konkurenčnost cestnemu prometu lahko dosežemo na način, da se namesto reduciranja povečajo intervali voženj v času vikendov, počitnic in praznikov. S tem, ko bi bila ljudem dana boljše izbira oz. alternativa avtomobilom, tudi v prostem času, bi postavili temelje krepitve javnega potniškega prometa, kar bi gotovo doprineslo k manjši končni porabi energije na prebivalca v prometu.

Tabela 6: Deleži rasti končne porabe energije glede načina prevoza, po povprečni letni stopnji 1990–2006 (%)

	Transport	Road	Rail	IWN	Air
EU-27	1.8	1.6	-0.3	-1.0	3.7
BE	1.4	1.4	0.1	3.0	1.3
BG	0.6	1.4	-7.4	-100.0	-2.0
CZ	5.2	5.8	-0.0	na	2.9
DK	1.8	2.0	-0.5	-1.4	1.9
DE	0.5	0.2	-0.9	-5.3	3.2
EE	-0.3	-0.2	-1.5	-1.0	-0.7
IE	6.4	6.8	0.3	0.2	5.6
EL	2.4	3.2	-1.4	1.4	0.2
ES	3.8	3.9	4.6	0.1	5.2
FR	1.2	0.9	0.6	-5.3	3.8
IT	1.7	1.6	1.6	-3.0	4.8
CY	2.5	3.0	na	na	1.5
LV	0.4	1.6	-4.9	-100.0	-0.5
LT	-1.8	-1.4	-3.4	1.1	-5.7
LU	6.2	6.1	-1.6	na	7.3
HU	2.8	3.2	-5.9	-12.8	3.2
MT	1.8	2.3	na	na	0.4
NL	2.6	2.2	0.9	-4.5	5.3
AT	3.3	3.3	0.5	2.3	5.3
PL	3.8	4.8	-5.9	-19.6	4.7
PT	4.1	4.5	-1.2	-100.0	3.0
RO	-0.1	0.7	-2.6	-11.9	-3.2
SI	3.3	3.4	0.0	na	-0.2
SK	1.5	1.6	-4.9	na	na
FI	0.9	0.6	0.1	4.1	1.8
SE	1.0	1.1	-0.0	-1.0	0.8
UK	1.3	0.6	1.7	1.8	4.1
IS	3.3	2.6	na	-1.1	5.1
NO	1.3	1.8	2.1	-0.6	2.0

Vir: Eurostat (Energy)

V obdobju od 1990 do 2006 se je v Evropi povečal delež končne porabe energije v transportu po povprečni letni stopnji za 1,8 %. V povprečju 27 držav članic EU se je končna poraba energije na železnicah in pomorskem prometu na povprečni letni stopnji močno zmanjšala, skupno železnice beležijo zmanjšanje za 0,3 % energije in pomorski promet za 1 % energije na povprečni letni ravni v šestnajstletnem intervalu. Kot je razvidno, kljub optimizaciji cestni in zračni promet porabita vedno več energije, cestni promet po povprečni letni stopnji 1,6 % energije in zračni promet z najvišjim deležem rasti končne porabe energije, to je s 3,7 % po povprečni letni stopnji. Primerjava energijske potratnosti različnih transportnih sistemov nam omogoča pregled okoljske ustreznosti in učinkovitosti določenega transportnega sistema.

Kljub težnji k optimizaciji rabe energije v vseh vrstah transporta, se vsi podsistemi ne razvijajo trajnostno. To velja za cestni in zračni promet, naraščanje porabe energije katerega je, upoštevajoč rast po povprečni letni stopnji, zelo zakrbljivo. Železnice in vodni promet pa sta sistema, ki sta v reduciranju rabe energije uspešnejša in s tem splošno okolju prijaznejša. Primerov dobrih praks držav članic je precej, v obdobju od 1990 do 2006 so pri reduciranju porabe energije v transportu po povprečni letni stopnji bile posebej uspešne Litva (-1,8 %), Estonija (-0,3 %) in Romunija (-0,1 %), sledijo Latvija (0,4 %), Nemčija (0,5 %), Belgija (0,6 %), Finska (0,9 %), tudi Švedska (1,0 %).

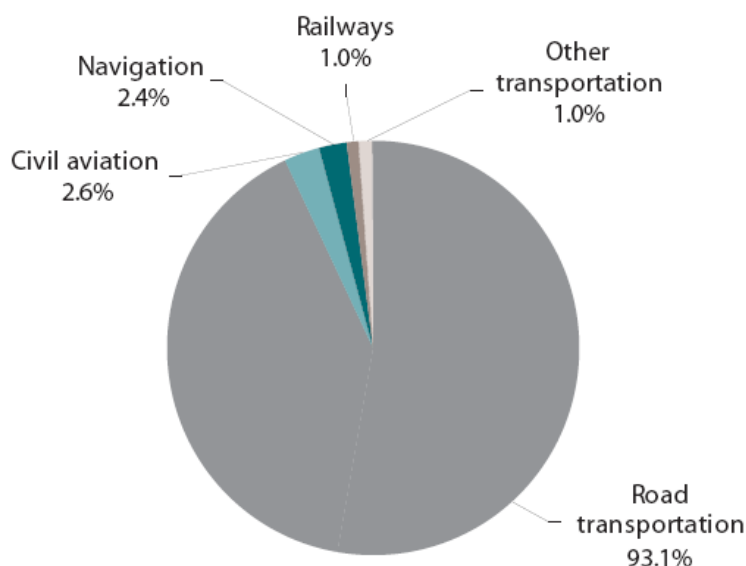
Litvi je v tem obdobju uspelo drastično zmanjšati/zreducirati končno porabo energije v zračnem prometu za 5,7 % po povprečni letni stopnji, na železnicah za 3,4 % in v cestnem prometu za 1,4 %, Estonija je dosegla upad porabe energije po povprečni letni stopnji pri vseh transportnih načinih, Romunija ima dobro stanje končne porabe energije v prometu v letih 1990–2006 na račun močnega upada v pomorskem sektorju (–11,9 % povprečno na letni ravni), na železnicah (–2,6 %), letalstvo (–3,2 %) in povečanje cestnega prometa za 0,7% po letni stopnji v omenjenem obdobju.

V Nemčiji se je zmanjšala rast porabe energije na železnicah po povprečni letni stopnji za 0,9 %, uspelo jim je zmanjšati delež končne energije porabljene v pomorskem prometu za 5,3 % na letni ravni, hkrati pa so omejili rast porabe energije sektorja cestnega prometa na zgolj 0,2 % po povprečni letni stopnji.

Če primerjamo Slovenijo z ostalimi državami, prometni sektor porabi na letni ravni več energije zgolj še v Luksemburgu (6,2 %), na Češkem (5,2 %), Irskem (6,4 %) in Portugalskem (3,9 %). Slovenija in Islandija imata enako povprečno stopnjo rasti porabe končne energije v prometu in zasedata skupno 24. mesto od primerjanih 29 držav. V Sloveniji se je v letih od 1990 do 2006 končna poraba energije v transportu povečala na letni ravni za približno 3,3 %, na železnicah je ostala nespremenjena, v zračnem prometu se je zmanjšala za 0,2 % po povprečni letni stopnji in povečala v cestnem prometu v omenjenem obdobju za približno 3,4 % na leto.

Bolj razvite in prometno bolj osveščene države imajo bolj razvite sisteme za učinkovitejšo rabo energije ter s tem večji delež porabe energije na železnici kot pa na cestah glede na ostale.

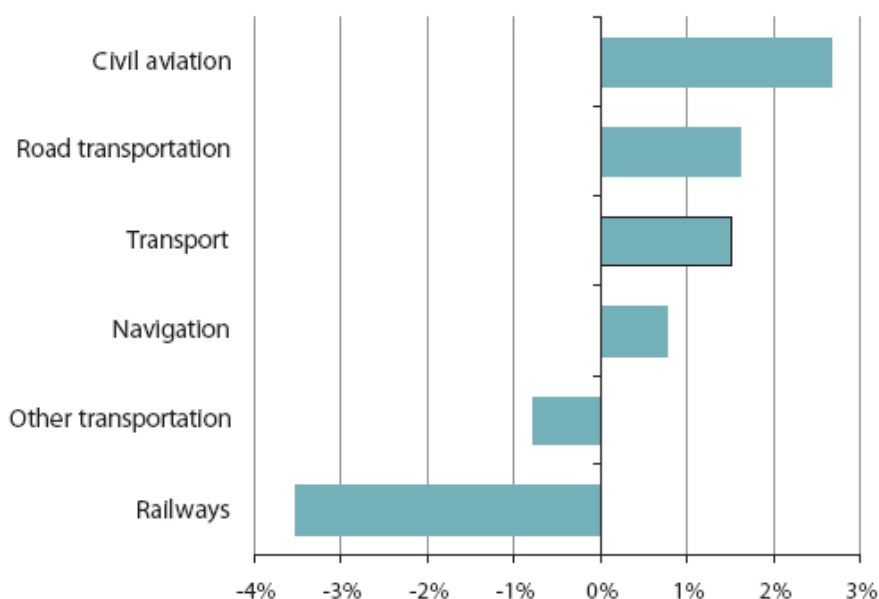
Graf 4: Delež emisij toplogrednih plinov iz prometa v EU, glede na način prevoza, 2006 (% ekvivalent CO₂)



Vir: Eurostat (Environment)

Cestni transport je v letu 2006 prispeval 93,1 % k emisijam toplogrednih plinov iz prometnega sektorja v EU. Številke izključujejo ves mednarodni zračni in pomorski promet. Civilno letalstvo je v letu 2006 prispevalo 2,6 %, navigacijski sistemi 2,4 %, železnice 1 % in drugi transport isto 1 % k emisijam toplogrednih plinov. Ta graf je lep prikaz potenciala železniškega transporta za prevoz z bistveno manjšim negativnim vplivom na okolje ter negativnega učinka obremenjevanja zraka s strani cestnega prometa.

Tabela 7: Emisije toplogrednih plinov glede na način prevoza v EU, AAGR 1990–2006 (%)



Vir: Eurostat (Environment)

Tukaj je upodobljena povprečna letna stopnja rasti izpustov emisij toplogrednih plinov po transportnih načinih v času od 1990 do 2006.

Kot odraz tako povečanja cestnega prometa kot opaznega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v večini panog in gospodinjstev predstavlja cestni prevoz 18,0 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU-27 v letu 2006 v primerjavi z 12,8 % v letu 1990 (Eurostat: Panorama of Transport 2009). Zaradi povečane potrebe po mobilnosti kljub tehničnim izboljšavam vozil se emisije toplogrednih plinov v ozračje povečujejo. Povprečno letno 1,5 % povečanje skupnih emisij toplogrednih plinov v prometu je bil rezultat letnih povečav za 1,6 % v cestnem prometu in za 2,7 % v zračnem prevozu ter zmanjševanja izpustov emisij toplogrednih plinov s strani železniškega prometa. Cestni promet je povečeval izpuste povprečno za malo manj kot 1,6 % letno, emisije zračnega prometa so se povečevale za v povprečju 2,7 % letno, medtem ko je železniški promet zmanjševal emisije toplogrednih plinov za povprečno 3,5 % na leto. Rezultat povečevanja emisij v cestnem in zračnem prometu ter zmanjševanja na strani železniškega prometa je 1,5 % povečevanje emisij po povprečni letni stopnji. Ta kazalec je vsekakor neugoden, kaže na okoljsko ustreznost in sprejemljivost posameznih transportnih sredstev za trajnostno mobilnost in dokazuje neuspešno, neustrezno in pomanjkljivo načrtovanje pretekle prometne politike ter je zgolj odraz ujetosti družbe v trenutno še aktualne mobilnostne vzorce.

Tabela 8: Emisije toplogrednih plinov iz transporta, po državah, 1990, 2006 v AAGR
(milijonov ton ekvivalenta CO₂ in %)

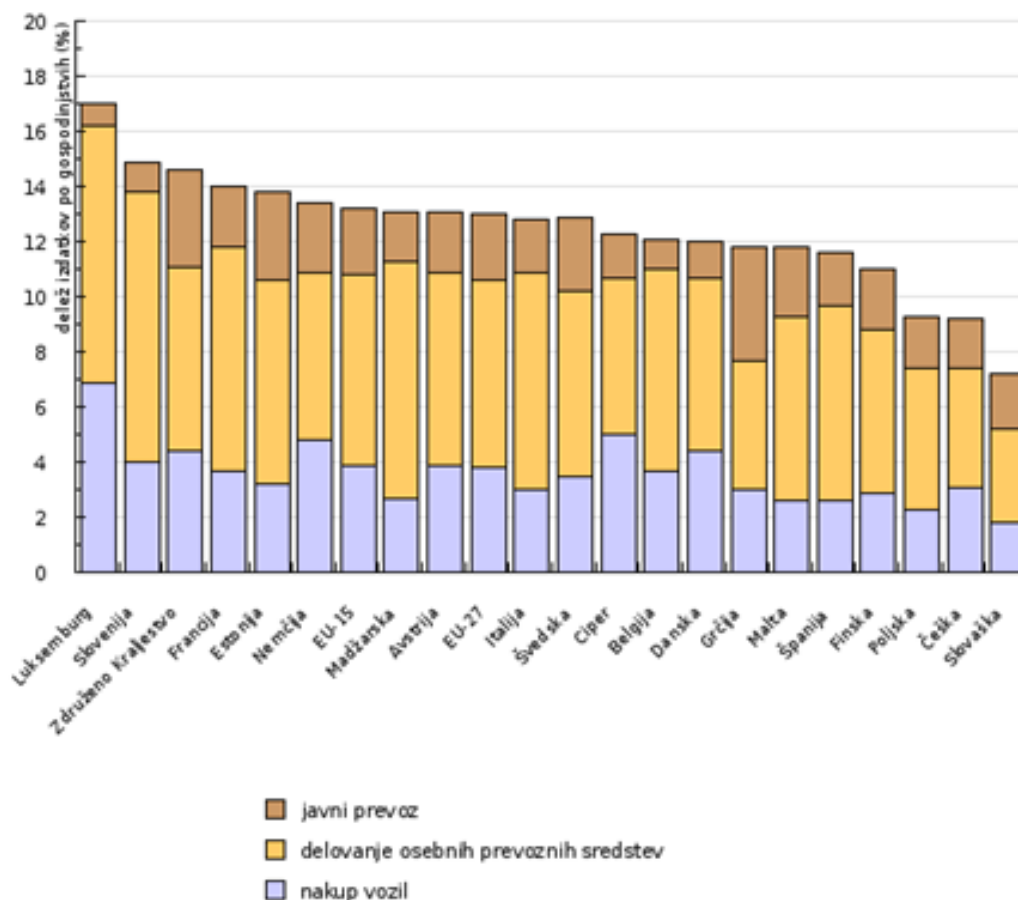
	1990	2006	Share in EU-27 total, 2006	AAGR 1990 to 2006
EU-27	779.1	992.3	100.0%	1.5%
BE	20.6	26.1	2.6%	1.5%
BG	11.0	8.7	0.9%	-1.4%
CZ	7.5	18.2	1.8%	5.7%
DK	10.7	13.6	1.4%	1.5%
DE	164.4	162.0	16.3%	-0.1%
EE	3.4	2.4	0.2%	-2.0%
IE	5.2	13.7	1.4%	6.3%
EL	14.7	24.1	2.4%	3.2%
ES	57.5	108.6	10.9%	4.1%
FR	118.8	138.6	14.0%	1.0%
IT	104.0	133.2	13.4%	1.6%
CY	1.0	2.1	0.2%	4.9%
LV	2.9	3.5	0.3%	1.0%
LT	5.8	4.5	0.5%	-1.5%
LU	2.8	7.3	0.7%	6.2%
HU	8.5	12.7	1.3%	2.6%
MT	0.3	0.5	0.1%	2.6%
NL	26.4	36.1	3.6%	2.0%
AT	12.7	23.1	2.3%	3.8%
PL	25.4	38.6	3.9%	2.7%
PT	10.1	20.1	2.0%	4.4%
RO	7.7	12.4	1.2%	3.0%
SI	2.7	4.8	0.5%	3.6%
SK	5.0	6.0	0.6%	1.1%
FI	12.8	14.4	1.4%	0.7%
SE	18.4	20.2	2.0%	0.6%
UK	118.9	136.7	13.8%	0.9%
IS*	0.6	0.8	na	1.4%
LI*	0.1	0.1	na	0.7%
NO*	11.3	14.6	na	1.7%
CH*	14.6	15.7	na	0.5%

* 2005

Vir: Eurostat (Environment)

Ta tabela prikazuje deleže izpustov emisij toplogrednih plinov iz transporta med državami članicami EU za leto 2006 ter količino emisij toplogrednih plinov iz prometa v letu 1990 in v 2006 tako za posamezno državo kot za celotno EU-27. Emisije toplogrednih plinov v območju EU za leto 1990 so znašale 779,1 milijonov ton ekvivalenta CO₂ in so se povečale, leta 2006 so znašale že 992,3 milijone ton ekvivalenta CO₂. Jasno je razvidno, da je leta 2006 peterica držav (Velika Britanija, Nemčija, Španija, Francija, Italija) okolje obremenjevala z izpusti emisij toliko, kakor preostale države članice skupaj. Države z največjo povprečno letno stopnjo rasti emisij toplogrednih plinov v intervalu 1990 do 2006 so Irska (6,3 %), Luksemburg (6,2 %), Češka (5,7 %), Ciper (4,9 %), Portugalska (4,4 %), Španija (4,1 %), Avstrija (3,8 %), Slovenija (3,6 %) in Grčija (3,2 %). Slovenija spada med države z najbolj neugodnimi rezultati. Med države, ki so uspešno zmanjšale povprečno letno stopnjo izpustov emisij toplogrednih plinov, spadajo Nemčija (0,1 %), Bolgarija (-1,4 %), Estonija (-2,0 %) in Litva (-1,5 %). Z izjemo Slovenije so izpuste v obdobju od ratifikacije Kjotskega protokola najbolj znižale ravno nove članice EU, kar je večinoma odraz obsežnejšega gospodarskega prestrukturiranja v začetku 90-ih let (UMAR Poročilo o razvoju 2011).

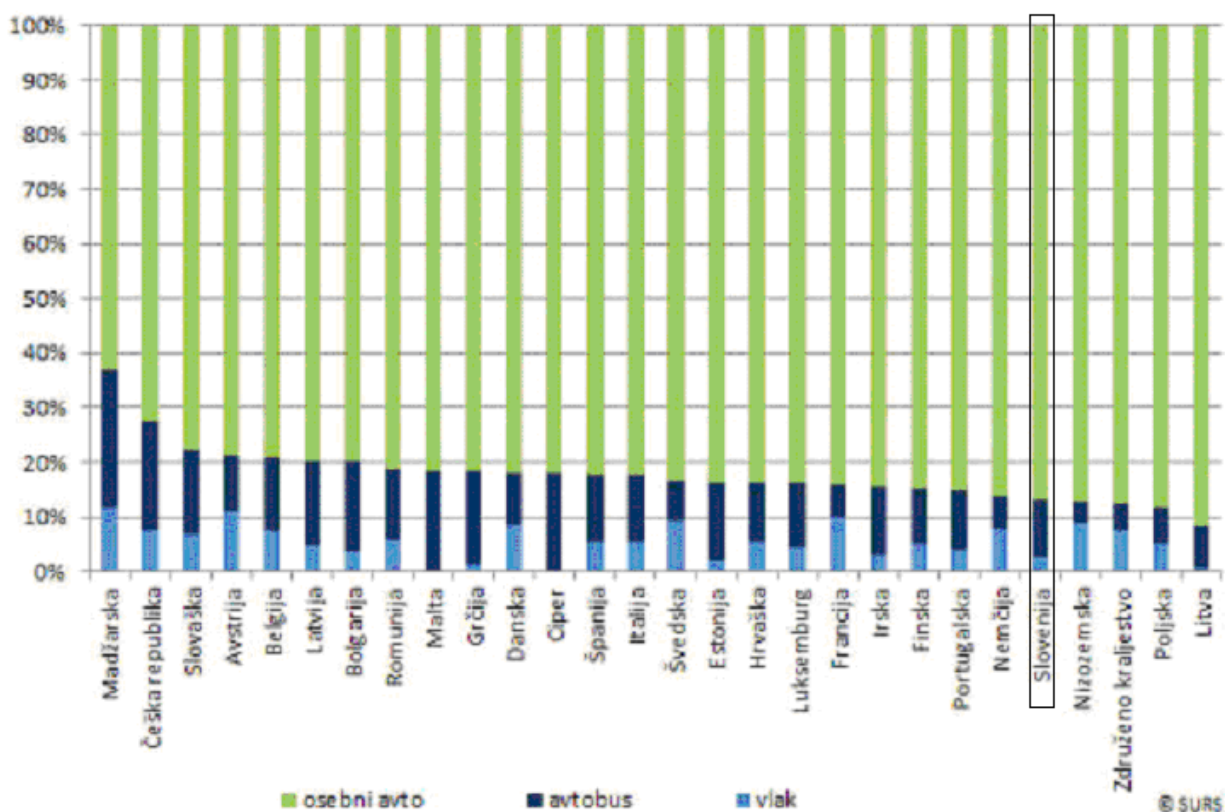
Graf 5: Delež izdatkov za osebno mobilnost po gospodinjstvih v posameznih evropskih državah v letu 2010



Vir slike: Agencija Republike Slovenije za okolje, V: Eurostat, Final consumption expenditure of households by consumption purpose, 2011.

Po podatkih agencije RS za okolje so deleži izdatkov za osebno mobilnost po gospodinjstvih v Sloveniji precej konstantni in znašajo povprečno 15 % sredstev. Največ teh se namenja za delovanje osebnih prevoznih sredstev (gorivo, rezervni deli, popravila) in nakup vozil, precej manjši delež pa za uporabo javnega prevoza. Prebivalci Slovenije sodimo v sam vrh, kar se tiče višine izdatkov, namenjene osebni mobilnosti po gospodinjstvih, in porabimo največ sredstev v ta namen. Pred Slovenijo se je po tem kriteriju iz leta 2010 glede na obstoječe podatke uvrstil samo Luksemburg. V letu 2010 so gospodinjstva v Sloveniji za mobilnost namenila 14,9 % svojih sredstev, medtem ko so gospodinjstva držav EU-15 oziroma EU-27 za enak namen v povprečju porabila približno 13 % svojih sredstev. V primerjavi z drugimi državami naša gospodinjstva v okviru izdatkov za mobilnost porabijo več sredstev za nakup vozil in delovanje osebnih prevoznih sredstev, po drugi strani pa precej manj za uporabo javnega prevoza. Tako so slovenska gospodinjstva v letu 2010 za nakup vozil in delovanje osebnih prevoznih sredstev namenila skoraj eno tretjino (30 %) več svojih sredstev kot gospodinjstva držav EU-27, hkrati pa so pri izdatkih za javni prevoz naša gospodinjstva namenila precej manj svojih sredstev (1,1 %) od gospodinjstev držav EU-27 (2,4 %). Pri tem pa z Agencije RS za okolje opozarjajo, da je delež izdatkov za javni prevoz v primerjavi z izdatki za nakup vozil in delovanje osebnih prevoznih sredstev v državah EU-27 prav tako kot pri nas minimalen. Ne na ravni EU ne na ravni Slovenije ni ciljev v povezavi z izdatki za osebno mobilnost (ARSO: Izdatki za osebno mobilnost 2013).

Graf 6: Deleži potniških kilometrov po vrstah prevoznih sredstev v državah EU, 2010



Vir: SURS, V: Eurostat

Ta graf prikazuje zastopanost osebnega prevoza napram javnemu v letu 2010, ki absolutno dominira. V Sloveniji je bilo 87 % potniških kilometrov opravljenih z osebnimi avtomobili, 11 % z avtobusi in 2 % z vlaki. Večji delež potniških kilometrov, opravljenih z avtomobili, so v omenjenem letu so izmed 28 držav zabeležile le Nizozemska, Velika Britanija, Poljska in Litva (92 %). Še na Madžarskem, kjer je delež prevoza z osebnimi avtomobili najnižji, je delež potniških kilometrov individualnega prevoza znašal 63%. V primerjavi s podatki iz leta 2006, so ti bolj ugodni in nakazujejo spremembe v smeri bolj trajnostno vzdržnega delovanja.

Tabela 9: Energetska intenzivnost oziroma poraba primarne energije na enoto BDP, v toe/mio EUR

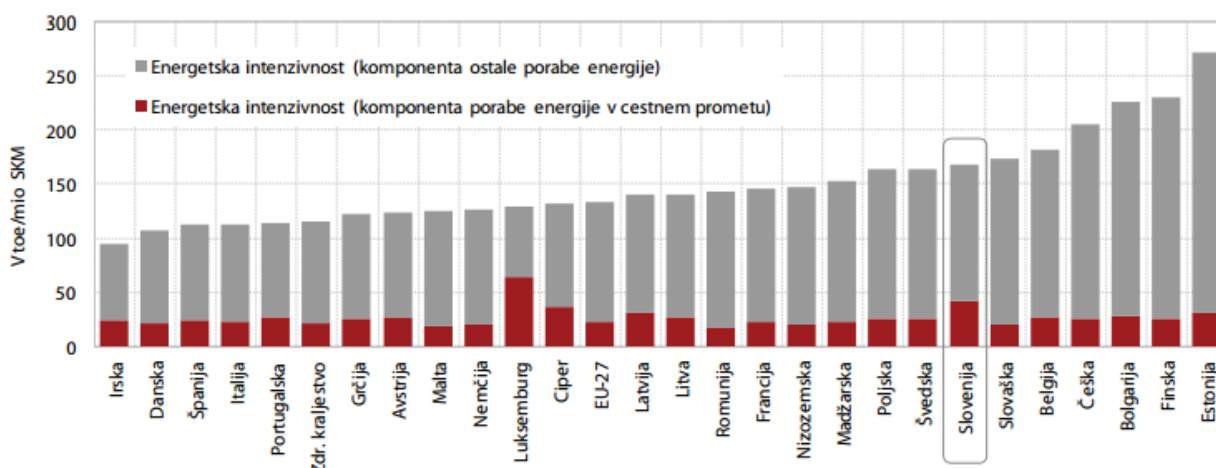
	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EU-27	190,7	171,1	164,8	159,6	153,1	151,9	150,2	151,6	144,4
Avstrija	141,4	129,3	140,3	135,6	129,5	128,4	126,2	133,4	125,9
Belgija	222,3	211,2	194,4	187,3	177,9	184,2	184,7	190,8	181,9
Bolgarija	1329,3	1050,2	863,3	833,4	770,3	717,3	663,9	675,1	713,6
Ciper	207,5	206,2	185,2	184,7	183,6	186,6	185,3	177,3	173,7
Češka	533,4	481,9	432,7	413,7	390,9	370,8	363,2	374,9	359,6
Danska	119,8	101,6	95,3	98,6	94,9	89,5	96,7	98,0	90,7
Estonija	933,7	627,3	497,4	440,6	457,9	462,8	485,6	190,7	505,4
Finska	270,3	238,1	222,7	232,6	218,5	209,1	216,2	228,1	211,9
Francija	173,8	162,5	161,0	155,1	150,1	151,1	149,2	151,0	143,9
Grčija	176,9	178,5	162,6	155,0	149,9	151,3	150,6	148,9	155,1
Irska	140,2	111,6	93,4	90,3	88,3	89,8	88,9	90,1	82,1
Italija	130,9	128,5	131,2	127,3	124,0	123,1	121,9	123,6	121,3
Latvija	694,1	429,7	346,8	321,8	302,3	301,5	345,4	365,5	324,0
Litva	759,9	496,8	419,2	381,8	375,9	366,5	392,0	311,2	302,3
Luksemburg	175,7	142,8	158,9	149,0	137,1	138,1	135,5	140,4	135,9
Madžarska	419,7	349,5	312,1	298,0	292,0	287,8	291,9	295,3	282,1
Malta	np	172,7	196,5	179,9	183,7	176,7	169,2	173,9	202,9
Nemčija	173,8	159,1	155,5	151,3	142,6	142,4	142,9	141,2	129,0
Nizozemska	185,8	159,2	160,7	151,1	155,7	149,5	150,9	158,3	146,4
Poljska	619,8	427,7	380,8	377,0	351,4	339,7	321,8	330,8	319,2
Portugalska	171,7	169,6	177,6	164,2	164,0	157,4	160,3	153,7	153,1
Romunija	np	509,5	493,0	474,1	443,3	412,2	386,8	393,0	392,1
Slovaška	700,4	593,4	496,1	453,8	388,5	377,8	362,8	370,1	349,1
Slovenija	311,7	267,2	254,1	241,1	225,6	230,8	229,3	231,0	230,2
Španija	161,4	160,1	158,7	152,8	149,5	143,7	137,1	137,1	135,0
Švedska	228,9	182,4	173,4	162,1	156,3	156,4	150,7	159,3	147,6
Združeno kraljestvo	165,8	145,2	126,4	121,5	113,2	112,8	111,3	111,7	103,6

Vir: Poročilo o razvoju 2013, V: Eurostat Environment and Energy in Economy and Finance, 2013; izračuni UMAR

Opomba: np- ni podatka

V obdobju 2005 - 2011 se zaradi visoke rasti rabe energije v cestnem prometu raba celotne energije v Sloveniji skorajda ni zniževala, občutno znižanje pa je bilo doseženo na ravni povprečja EU. Celotna raba energije se je v Sloveniji v obdobju 2005 – 2011 zniževala za 0,1 %, v EU pa za 1,2 % letno. Končna raba energije v cestnem prometu se v EU skorajda ni povečala, v Sloveniji pa se je povečevala povprečno letno za 4,7 %. To je predvsem posledica visokih rasti pred krizo, pa tudi v letu 2011. Raba energije v cestnem prometu je bila leta 2011 za 31,9 % višja kot leta 2005, delež rabe energije v cestnem prometu glede na celotno rabo energije pa se je povečal na 25,8 % (EU: 17,5 %). Taka gibanja v rabi energije v cestnem prometu povezujemo z okrepitevijo zunanjetrgovinskih blagovnih tokov čez Slovenijo po zadnjih širitvah EU ter z razmeroma nižjimi cenami pogonskih goriv v primerjavi s sosednjimi državami (Poročilo o razvoju 2013, str. 194).

Graf 7: Energetska intenzivnost 2011



Vir: Poročilo o razvoju 2013, V: Eurostat – Environment and Energy in Economy and Finance, 2012;

Opomba: Izračuni UMAR, na podlagi BDP v standardih kupne moči (SKM).

Obsežna raba goriva v cestnem prometu pomembno vpliva na višjo energetska intenzivnost Slovenije, v letu 2011 sta imeli višji prispevek iz tega naslova le dve članici EU (Poročilo o razvoju 2013, str. 70). Leta 2011 so se prihodki od okoljskih davkov znižali, zaradi obsežne rabe energentov v cestnem prometu pa ostajajo visoko nad povprečjem EU. Prihodki od okoljskih davkov so se leta 2011 nominalno znižali za 3,5 %, na 1,2 mrd evrov. Ob sicer skromni rasti gospodarske aktivnosti se je njihov delež v razmerju do BDP zmanjšal na 3,4 %. V primerjavi s povprečjem EU so prihodki od okoljskih davkov v Sloveniji visoki (leta 2010 3,6 % BDP, v EU 2,4 %), razlika od držav EU pa je posledica večjega priliva od davkov na energijo. Slovenija je imela v letu 2010 med vsemi državami članicami EU najvišji delež prihodkov iz obdavčitve energije, merjeno v razmerju do BDP (3,1 % BDP, EU: 1,8 % BDP). Pri tem pa na nadpovprečne prihodke iz davkov na energijo v Sloveniji ne vpliva višja obdavčitev energentov, temveč njihova obsežna raba, predvsem goriva v prometu. Leta 2011 so se prihodki od davkov na energijo znižali, zlasti zaradi nižjih trošarin. Hkrati pa se je predvsem zaradi nižjih cen goriva v primerjavi s sosednjimi državami povečala količina prodanega motornega goriva pri nas. Ker se je trošarina na dizel znižala bolj kot na bencin, se je še povečala razlika v obdavčitvi med obema vrstama goriva, ki z okoljskega vidika ni utemeljena. Ob upoštevanju možnosti vračil trošarin po shemi za komercialni dizel, ki upravičencem omogoča vračilo trošarine do minimalnega zneska, določenega na ravni EU, pa je ta razlika še večja. Leta 2011 je bilo iz treh shem vračil trošarin povrnjenih 37,8 mio evrov, te okolju škodljive subvencije pa so v letih z visokimi trošarinami lahko še precej višje. Za premik k večji usklajenosti med negativnimi vplivi na okolje in obdavčitvijo energentov je delno poskrbela uvedba CO2 dajatve na pogonsko gorivo julija 2012. (Poročilo o razvoju 2013, str. 71-72).

Leta 2012 so se povišali davki na transport, v začetku leta 2013 pa tudi nekatere druge okoljske dajatve. Pri davkih na transport, to je davkov na lastništvo in rabo prevoznih sredstev, so bile nekatere spremembe za večje vključevanje okoljskih meril v obdavčevanje narejene že v preteklih letih, a je imela Slovenija kljub obsežnosti avtoprevozniške dejavnosti in visoke številu osebnih vozil na prebivalca v primerjavi z drugimi državami EU razmeroma nizke prihodke od teh davkov, ki so nakazovali nižje davčno breme. Obe dajatvi bremenita zlasti osebne avtomobile fizičnih oseb, ki že sicer predstavljajo veliko večino vseh prihodkov od davkov na transport. Julija 2012 je bil uveden dodatni davek za vozila z večjimi motorji, ki se obračunava ob njihovi prvi registraciji, poleg tega se je konec leta povišala letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu, v povprečju za slabih 20 %. Prenos v povečanje prihodkov od davkov na transport bo po oceni Urada na makroekonomske analize sicer

omejen, saj so se zaradi slabih gospodarskih razmer nakupi novih avtomobilov v letu 2012 močno znižali, s tem pa so se še poglobila gibanja iz obdobja 2009 – 2011. Večina okoljskih davkov je količinskih, zaradi česar se, če se od časa do časa ne prilagodijo, davčno breme realno znižuje, s tem pa tudi spodbude za omejitev obremenjevanja okolja. Zato so bile v začetku 2013 prilagojene nekatere okoljske dajatve (povišanje za približno 15 %), potem ko so bile več let nespremenjene. S tem so bile opravljene tudi prve kratkoročne aktivnosti za zeleno davčno reformo (Prav tam).

Tabela 10: Delež cestnega prometa v skupnem blagovnem prometu (merjeno v tkm), v %, 1995-2011

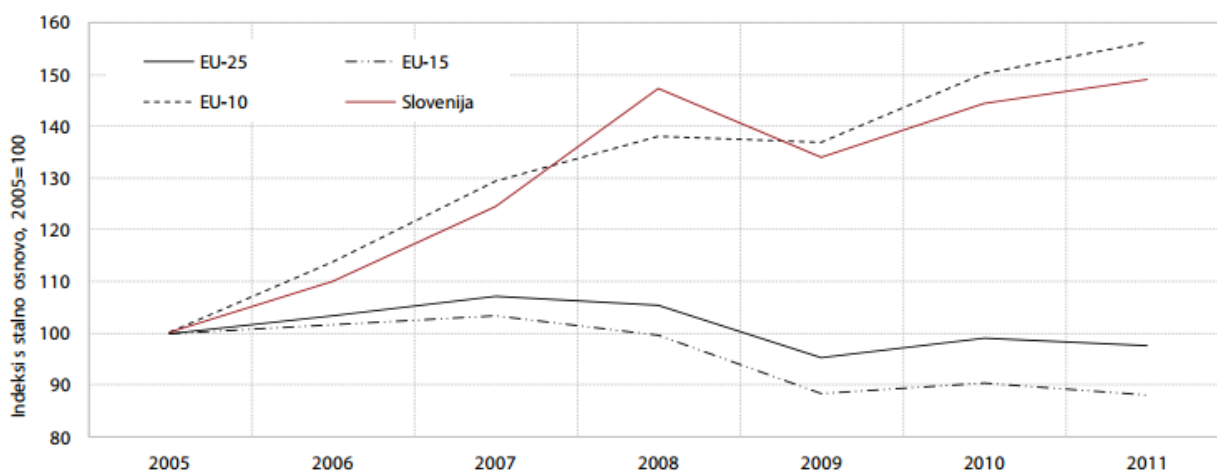
	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EU	np	73,7	76,4	76,2	76,2	76,3	77,5	76,4	75,5
Avstrija	63,5	64,8	64,1	63,2	60,9	58,6	59,5	56,3	56,0
Belgija	77,4	77,4	72,4	71,1	69,7	68,5	72,9	67,9	66,3
Bolgarija	np	52,3	70,8	69,0	70,0	66,9	67,4	68,1	73,6
Ciper	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Češka	57,5	68,0	74,4	76,1	74,7	76,7	77,8	79,0	79,2
Danska	91,8	92,1	92,2	91,8	92,2	91,3	90,8	87,0	87,8
Estonija	28,7	37,3	35,4	34,7	43,2	55,3	47,3	45,8	48,5
Finska	72,3	75,8	76,5	72,8	73,9	74,1	75,7	75,0	73,9
Francija	76,5	76,0	80,5	80,9	80,9	80,7	81,0	82,2	81,1
Grčija	97,7	np	97,5	98,1	97,1	97,3	98,1	98,0	97,1
Irska	90,1	96,2	98,3	98,8	99,3	99,4	99,3	99,2	99,0
Italija	88,2	89,0	90,3	88,5	87,6	88,3	90,4	90,4	87,8
Latvija	15,8	26,5	29,8	39,0	41,9	38,7	30,2	38,1	36,2
Litva	41,6	46,6	56,1	58,4	58,5	58,0	59,9	59,1	58,8
Luksemburg	85,9	87,8	92,3	91,5	93,8	93,3	94,6	92,7	93,7
Madžarska	58,3	68,1	69,2	71,6	74,5	74,7	78,8	75,1	75,9
Malta	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Nemčija	63,9	65,3	66,0	65,9	65,7	65,5	67,0	64,9	65,8
Nizozemska	63,6	63,4	63,6	63,1	59,4	59,9	63,8	62,1	58,2
Poljska	42,6	56,9	69,0	70,4	73,5	75,9	80,5	80,6	79,4
Portugalska	90,3	92,5	94,6	94,9	94,7	93,9	94,3	93,9	94,0
Romunija	42,0	42,9	67,3	70,5	71,3	70,2	60,0	49,2	50,2
Slovaška	63,7	53,0	70,3	68,8	71,8	73,8	77,9	74,8	76,6
Slovenija	64,9	71,9	77,3	78,2	79,2	82,2	84,0	82,3	81,4
Španija	90,3	92,8	95,2	95,4	95,9	95,7	96,4	95,8	95,5
Švedska	62,0	63,9	64,0	64,2	63,6	64,9	63,2	60,7	61,8
Združeno kraljestvo	92,3	90,0	87,8	85,8	86,6	88,3	87,8	88,7	87,4

Vir: Poročilo o razvoju 2013, V: Eurostat – Structural Indicators in Transport, 29013, Izračuni UMAR za obdobje 2008-2011. Opomba: np - ni podatka.

Delež cestnega v blagovnem prometu se je leta 2011 drugič zapored znižal, s čimer se je (začasno) prekinil trend njegovega hitrega povečevanja v preteklih letih. V Sloveniji se je obseg železniškega blagovnega prevoza leta 2011 povečal bolj (9,7 %) od obsega, ki so ga slovenski avtoprevozniki opravili po cesti (3,2 %), kar je znižalo delež cestnega blagovnega prometa na 81,4 %. Leto 2012 je prineslo znižan obseg železniškega in skoraj nespremenjen obseg cestnega blagovnega prometa, kar je povečalo delež slednjega na več kot 82 %. Pred letom 2010 se je delež prevozov po cesti v Sloveniji neprekinjeno povečeval, kar je za trajnostni promet neugodno. V povprečju držav EU je bilo leta 2011 75,5 % blaga prepeljanega po cestah, kar je pod ravni iz leta 2005. V primerjavi s povprečjem EU je taka struktura blagovnega prevoza v Sloveniji manj ugodna, poleg tega je zaradi tranzitne lege

izrazito visok tudi obseg celotnega blagovnega prometa. Slovenski avtoprevozniki so leta 2011 prepeljali 133 % več tonskih kilometrov na prebivalca kot v povprečju v EU, podobno nadpovprečno visok pa je bil obseg železniškega prometa na prebivalca (119 % več kot v povprečju EU). Rast obsega blagovnega prometa je bila visoka zlasti po vstopu Slovenije v EU in ob njeni nadaljnji širitvi, neugodno strukturo pa so spodbujale nizke cene motornega goriva in cestnine za tovorna vozila ter sodobnejša cestna infrastruktura od železniške (Poročilo o razvoju 2013, str. 71).

Graf 8: Obseg cestnega blagovnega prometa v Sloveniji in EU, merjeno v tkm



Vir: Poročilo o razvoju 2013, V: Eurostat – Transport, 2013, izračuni UMAR

Po hitri rasti obsega in tudi deleža cestnega blagovnega prometa pri nas v obdobju pred krizo se je v letih 2010 in 2011 tako v EU kot tudi v Sloveniji delež cestnega blagovnega prometa znižal. Podatki za Slovenijo za cestni blagovni promet se nanašajo na domače prevoznike, ki opravljajo prevoze doma in v drugih državah. Pri nas se je obseg železniškega prometa v obeh letih povečal bolj (v 2011 za 9,7 %) kot obseg cestnega prometa (za 3,2 %), v EU pa se je v letu 2011 ob rasti železniškega prometa (za 7,3 %) obseg cestnega ponovno nekoliko znižal (za -1,1 %). Tako obseg cestnega kot tudi železniškega blagovnega prometa na prebivalca je v Sloveniji med najvišjimi v EU. V Sloveniji registrirani avtoprevozniki so še leta 2003 prevozili približno toliko tonskih kilometrov na prebivalca kot povprečni prevoznik EU, leta 2011 pa že več kot 2,3-krat toliko (več le prevozniki s sedežem v Luksemburgu). Tako hiter razvoj dejavnosti Urad za makroekonomske analize pripisuje predvsem tranzitni legi Slovenije na križišču V. In X. evropskega koridorja, kjer se je promet z zadnjima širitvama EU močno povečal. Poleg nadpovprečnega obsega cestnega blagovnega prometa je v Sloveniji zelo visok tudi obseg železniškega blagovnega prometa na prebivalca (leta 2011 je bil za 119 % višji od povprečja EU). Razmeroma višji obseg železniških prevozov v Sloveniji glede na EU bolj kot s strukturo prepeljanega blaga povezujemo z gostoto železniške infrastrukture in s pomembno navezavo na koprsko pristanišče. V Sloveniji se sicer kar 27 % prevozov opravi s kovinskimi rudami in sekundarnimi surovinami (EU: le 15 %), po drugi strani pa se v EU prepelje približno v obratnem razmerju več premoga, koksa ter nafte in tekočih goriv, kjer gre prav tako za blago z večjo specifično težo. Slovensko železniško omrežje je po obsegu (na prebivalca) sedmo največje na svetu, še pomembnejša pa je pri tem povezava z našim največjim pristaniščem, kjer se okoli 60 % tranzita blaga opravi po železnici (Poročilo o razvoju 2013).

6 Trajnostna mobilnost na obzorju

Medtem ko gospodarstvo eksponentno raste, se naravne zmogljivosti Zemlje niso povečale. Ekipa znanstvenikov pod vodstvom Mathisa Wackernagla je že leta 2002 v raziskavi, ki jo je objavila Ameriška akademija znanosti, ugotovila, da so celotne potrebe človeštva že okrog leta 1980 presegle sposobnost zemlje po obnavljanju. Danes svetovne zahteve do naravnih sistemov že za kakih 25 % presegajo zmogljivost trajnostnega izkoriščanja. Kar pomeni, da tekoče potrebe zadovoljujemo tako, da porabljamo premoženje Zemlje in s tem pripravljamo teren za propad. Znotraj naše sodobne visokotehnološke civilizacije je preprosto spregledati, da sta gospodarstvo in celo naš goli obstoj povsem odvisna od naravnih sistemov in sredstev Zemlje (Brown 2009). Narod brez ozemlja in dobrin na njem ne more obstajati. Tudi v prihodnje bo potrebna proizvodnja dobrin, vendar ustrežnejša okolju in potrebam ljudi, odvijal se bo potniški in blagovni promet in tudi ta mora biti usklajen z ukrepi za uresničenje ciljev leta 2030. Vse izhaja iz narave, zato je urejanje prostora, varovanje narave in ustvarjanje pogojev za zdravo in varno življenje nas in naših zanamcev neizogibna podlaga »okoljske trajnostne politike« (Šarec 2002, str. 14-15).

Javni prevoz zmanjšuje potrebo po novih parkiriščih in vedno širših cestah, ki požirajo otroška igrišča, parke, drevesa, pločnike, kolesarske steze, prostore za druženje. Javni potniški promet vrača ulice prebivalcem, vrednost bivalnega okolja se tako zviša, saj to postane varnejše, manj hrupno in omogoča kakovostnejše socialno življenje. Z vidika mobilnosti so v sistemu, ki favorizira prevoz z osebnim vozilom, diskriminirani tisti, ki do njega nimajo dostopa, kar dodatno povečuje ekonomske in družbene razlike med prebivalci. 50 % prebivalcev Slovenije zaradi različnih vzrokov (starosti, bolezni, ekonomske šibkosti ...) ne more voziti avtomobila oziroma si ga ne more privoščiti, zato je njihova mobilnost odvisna od javnega prevoza. Dostopnost javnega prevoza preprečuje mobilno diskriminacijo. Statistike tudi kažejo, da je pot s sredstvi javnega prevoza 7x bolj varna kot vožnja z avtomobilom in ko več ljudi uporablja javni prevoz, je na cestah manj avtomobilov, ki ogrožajo najbolj ranljivi skupini, to sta pešci in kolesarji. Rezultati raziskave Evropske komisije iz leta 2010 kažejo, da se tako prebivalci evropskih držav (EU-27) kot tudi prebivalci Slovenije zavedajo posledic na okolje zaradi naraščajočega prometa in bi bili pripravljeni sprejeti predloge za rešitev okoljskih problemov, povezanih s prometom. Večina Slovencev vidi rešitev okoljskih problemov prometa v boljšem javnem prevozu ter povečanju površin za pešce in kolesarje, najmanj pa se jih zavzema za zvišanje cen goriva. Izkazalo se je tudi, da bi bila večina anketiranih iz Slovenije ob nakupu novega avtomobila naklonjena vsem spremembam za zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov – najbolj spremembam pri hitrosti in ceni avtomobilov (ARSO: Ozaveščenost javnosti.. 2013). Več kot polovica Slovencev bi tudi želela zamenjati trenutno shemo za plačilo obstoječih stroškov avtomobila (npr. registracija in davki) z novim sistemom zaračunavanja, ki bi upošteval dejansko uporabo vozil. Vendar je treba opozoriti, da gre morda le za njihovo željo po izražanju ekološke zavesti, ki velja za splošno družbeno normo. Zato je treba poudariti, da zavedanje ljudi o okoljskih problemih prometa ne vodi avtomatično v spreminjanje mobilnostnih navad. Čeprav se ozaveščenost javnosti povečuje, se to ne kaže vedno v spremembah vedenja prebivalcev. Novejše raziskave na področju ozaveščanja o okoljskih posledicah prometa potrjujejo domnevo, da je precej dolga pot od ozaveščenosti o obstoju problema (na primer prometne gneče v mestu) do spremembe vedenja v smeri njegovega reševanja, saj morajo ljudje sprejeti osebno odgovornost za nastanek problema. Ključni korak je odločitev o spremembi, ki najprej vodi do poskusne uporabe alternativnih prevoznih načinov. Šele če in ko se ti izkažejo za učinkovite, ljudje dolgoročno spremenijo svoje potovalne navade (Kazalci okolja – Promet v Sloveniji.. 2012).

Pri javnem potniškem prometu je zelo problematična konkurenčnost – cena oziroma slaba ponudba. Poraja se vprašanje, zakaj bi se odločili za javni promet, če za vozovnice odštetejemo za približno toliko kot za gorivo, poleg tega pa se lahko z avtomobilom udobno

pripeljemo tako rekoč do stavbe, kamor smo namenjeni. Problem je v zastarelem železniškem prometu, nekonkurenčnih Slovenskih železnicah in še čem. Energetska bilanca je seveda drugačna. Z osebnim avtomobilom namreč porabimo mnogo več goriva, kot ga v povprečju na potnika potrebuje javni promet. Dilema je torej lahko tudi, ali je gorivo prepoceni ali je potniški promet predrag. Glede na rastoče cene nafte v zadnjih desetih letih predvidevam, da gorivo ni prepoceni (Obrecht 2012).

V praksi so dobro zaživel tudi portali »prevoz.org«, »peljimo.se« in »pelji.me«, kjer lahko ljudje z avtomobili ponudijo prostor v svojem avtomobilu v smeri, kamor potujejo. S tem je na cesti manj avtomobilov, poraba goriva je manjša, manjši je pritisk na parkirišča, izpusti CO₂ so nižji. Pojavlja se tudi trend deljenja avtomobilov, ki je neke vrste dopolnilo javnemu prometu. Zapolni nišo med javnim prometom, taksiji in običajnim najemom vozila. Uporabnikom ni treba kupiti avtomobila, nimajo stroškov z vzdrževanjem in servisiranjem vozila, celoten sistem pa je fleksibilnejši kot javni prevoz. Ker si tovrsten avtomobil v povprečju lahko deli 10 gospodinjstev, se v mestu zmanjša število voženj (Brkić 2010).

6.1 Lobistična aktivnost združenja cestnih prevoznikov

Naše avtoceste so preplavljene s tovornjaki in ne moremo mimo njihovega vpliva, ki ga imajo na mobilnost v trenutni organiziranosti družbe. Cestni tovorni promet močno vpliva na pretočnost prometa, od njega je odvisen pretok dobrin, obenem pa pomeni delovna mesta. Avtoprevozniki lobi se zaveda orožja, ki ga ima v rokah v pogajanju z vlado in da si država ne sme privoščiti, da promet obstane. Ta moč omogoča tovornjakom superioren položaj v primerjavi z ostalimi udeleženci v prometu v smislu nerealnega plačevanja cestnih prispevkov in nesorazmerno nizkih cestnin glede na obremenjevanje cestne infrastrukture in škode, ki jo kot uporabniki povzročajo. Razvoj infrastrukture, posebno na urbanih območjih, rasti oziroma razmahu cestnega prometa ne more slediti, kar pomeni močno obremenjene ceste in prometne zastoje. Razrast cestnega tovornega prometa, posebno tranzitnega, postaja v zadnjih letih posebno pereč, prispeva približno tretjino izpustov CO₂, medtem ko dve tretjini prispeva potniški promet (ARSO: Izpusti... 2008).

Združenje cestnih prevoznikov zaradi svojega vpliva, ki ga ima na razvoj prometa v Sloveniji, ovira oblikovanje bolj trajnostno naravnega prometnega sistema, ker delujejo na cestah in jim ni interes, da bi država krepila kak drug podsistem.

Cestni tovorni promet prevzema vse večji delež tovora, po vstopu Slovenije v Evropsko unijo je skokovito narasel (Na poti k trajnostni mobilnosti..2012). Organizacija cestnih avtoprevoznikov je učinkovito organizirana lobistična organizacija, ki si uspešno prizadeva za ohranjanje in povečevanje prikritega subvencioniranja težkega tovornega cestnega prometa z znižanjem cene cestnine za težke tovornjake, kar ne vključuje eksternih stroškov toksičnih emisij (CO₂, težkih kovin, predhodnikov ozona, finega prahu ...) na zdravju ljudi in stroškov klimatskih sprememb ter stroškov na (avto)cestni infrastrukturi, ki jih tovornjaki povzročajo s svojo težo, zanje pa nosijo stroške proračun in vozniki osebnih avtomobilov (Šešerko 2004). Od države izsiljujejo dodatne odpustke pri plačevanju cestnin, vinjet, ekotakse, bencina in tovornjakov.

Tovornjaki so največji onesnaževalci in uničevalci cestišča, ampak koliko več škode pa povzročajo v primerjavi z osebnimi avtomobili? Po študiji GAO: »Presežna teža tovornjakov: Draga bremena, ki si jih ne moremo več privoščiti,« so obrabe, nastale na cestišču ob vožnji enega tovornjaka enakovredne vožnji 9600 avtomobilov (Excessive Truck Weight: An Expensive Burden We Can No Longer Afford, p. 23 of study, p. 36 of PDF). Študija je primerjala polno naložen 5 osni tovornjak z 80000 pounds – 36 364 kilogrami in tipični ameriški osebni avtomobil s 4 000 pounds – 1818 kg. To je 20-kratna razlika v masi, vendar

je obraba cestišča pri tovornjaku eksponentno večja. Za primerjavo: kolo in kolesar z 200 pounds – 91 kg enako 20-krat manj obremenjujoče kot kot 4000 pounds – 1818 kg težak osebni avtomobil. Podobno je obraba cestišča ob kolesarjenju eksponentno manjša kot pri rabi osebnih avtomobilov. V Virginii so ugotovili, da je ceneje premakniti tovornjake iz avtocest na železnice kot jih podpirati na cestah. Razmišljajo tudi, kako bi dobili voznike iz svojih avtomobilov. Ugotovili so, da široke zunanje steze in kolesarske poti prinašajo dodatne stroške, ampak so le-ti cenejši kot podpiranje voženj z osebnimi avtomobili, ki bi jih bilo možno odpraviti (Vehicle weight and road damage 2009).

6.2 Ujetost vladnih služb v netrajnostne koncepte transporta

Skokovito se povečuje število avtomobilov, narašča število prevoženih kilometrov, s tem pa tudi obremenitev okolja. Olajšanje, ki ga vozniki čutijo ob odpiranju novih odsekov avtocest in pri nekaterih skromnih izboljšavah na drugih cestah, učinkuje kot pospeševalna povratna zanka. Privlačnost, celo nujnost imeti avtomobil, se za aktivno prebivalstvo še povečuje, zlasti za prebivalce manjših in obmestnih naselij. Avtobusni in železniški promet sta se tu znašla v negativni povratni zanki: manj je potnikov, slabše so storitve, večja gneča je na cestah, donosnost pa nižja. Se ve, da gre le za navidezno negospodarnost skupinskih prevoznih sredstev, saj v razliko ni všteta polna okoljska škoda, ki jo povzročata bohotenje osebnih prevozov in razvoj mest. Mestna jedra postajajo zaradi pogostih prometnih infarktov in/ali pomanjkanja prostora vse manj zanimiva. Bolj zanimive postajajo obrobne lokacije. Prej živo in ustvarjalno mestno tkivo ponekod že odmira (Tomšič 2002, str.5).

Z naraščanjem cestnega prometa se večajo tudi poraba goriv, število nesreč, zastojev, degradacija okolja in izpusti toplogrednih plinov. Negativne posledice pretirane rabe netrajnostnih oblik prevoza že močno znižujejo kakovost bivanja prebivalcev Slovenije, velikemu delu ljudi pa kljub vse višji stopnji motorizacije ni omogočena boljša mobilnost. Dosedanja politika je z vlaganji v zgolj cestno infrastrukturo ljudi prisilila, da so si svojo mobilnost organizirali sami, v večini primerov z nakupom avtomobila. Javni prevoz uporablja vedno manj ljudi, ukinjajo se železniške, avtobusne in tudi letalske povezave, obstoječe linije so med seboj tako prostorsko kot časovno neuskklajene, vedno več naselij pa je s sredstvi javnega potniškega prometa nedostopnih. Čeprav je Ministrstvo za promet počasi začelo pozornost z avtocest preusmerjati na razvoj javnega potniškega prometa, so koraki prepočasni in nezadostni. Kar je delno posledica tega, da kljub občasni nejevolji zaradi pomanjkanja povezav javnega prevoza, uporabniki ne dvignemo glasu za javni potniški promet. Premajhen pritisk javnosti za revitalizacijo javnega potniškega prometa pa pomeni manjšo politično voljo za učinkovitejše ukrepanje. Promet v Sloveniji prispeva kar 28 % vseh izpustov CO₂ in je eden izmed glavnih krivcev za pogosto preseganje mejnih vrednosti trdnih delcev v zraku, zaradi česar je Slovenija že večkrat dobila opozorilo Evropske komisije. Zaradi strmega naraščanja emisij toplogrednih plinov iz prometa Slovenija ne spoštuje zavez Kjotskega protokola in ji zato grozijo milijonske kazni (Stališče koalicije za trajnostno... 2011). A je prebivalstvo še vedno izpostavljeno, okolje pa nezaščiteno.

Čeprav je že nekaj časa jasno, da je treba zmanjšati izpuhe ogljika, niti ena država – ne razvita, ne v razvoju – ni dosegla »ogljikove nevtralnosti«. Doslej se je to izkazalo za politično preveč zahtevno za tehnološko najbolj razvite družbe (Brown 2009).

Vse več je študij, ki kažejo na jasno povezavo med stopnjo obolevnosti prebivalstva in onesnaženim zrakom. Onesnažen zrak povzroča pljučne in srčno žilne bolezni ter vodi k prezgodnji umrljivosti bolnikov, življenje v takšnem okolju pa ima posledice tudi za sicer zdrave ljudi. Dne 24. 3. 2011 je bila razglašena sodba Sodišča Evropske unije, s katero to ugotavlja, da Republika Slovenija krši pravo Evropske unije zaradi neizpolnitve obveznosti iz prvega odstavka 5. člena Direktive Sveta 1999/30/ES z dne 22. aprila 1999 o mejnih

vrednostih žvepovega dioksida, dušikovega dioksida in dušikovih oksidov, trdnih delcev in svinca v zunanjem zraku, ki so od 11. junija 2010 vsebovane v prvem odstavku 13. člena te direktive. Gre za ugotovitveno sodbo, na podlagi katere še ne bodo izrečene denarne sankcije za Slovenijo. Na podlagi te sodbe bo Slovenija morala sprejeti ustrezne ukrepe za zagotavljanje skladnosti z navedenima direktivama (Stališče koalicije za trajnostno...2011). Paradoks je, da je Evropa izraža večjo skrb za zdravje ljudi in okolje Slovenije kot Slovenija sama.

Razvoj prometa v Sloveniji gre v nasprotno smer od zelene. Stopnje rasti in struktura prometa napovedujejo enake, v nekaterih elementih pa še resnejše okoljske težave, kot jih poznajo v starih članicah EU. Slovenijo zaznamuje nadpovprečna rast cestnega motornega prometa ter upad železniškega in javnega potniškega prometa, katerih ponudba je vse bolj nekonkurenčna. Stopnja motorizacije prebivalcev Slovenije že presega opremljenost z avtomobili marsikaterih razvitejših stare članice EU, posledično pa se povečuje tudi njihova uporaba. Poleg tega se celovita obravnava prometnega sistema v Sloveniji šele vzpostavlja, prometna politika države pa nima bistvenega vpliva na dogajanje v posameznih prometnih podsistemih. Vse to vodi v poglobljanje okoljskih problemov zaradi prometa in odmik od trajnostnih ciljev. (Plevnik in Ružič 2012, str 47)

Kot posledica uspeha sistema so vzdrževanje, obnavljanje in posodabljanje prometnih poti izziv državam (Pavement Lessons learned from.. 2007). Polovica od dobrih 6.000 kilometrov državnih cest v Sloveniji je v zelo slabem stanju, ki pa se še slabša, kot kaže ocena varnosti cest EuroRAP. Program ocene varnosti cest EuroRAP, s katerim so vrednotili stanje cest in jih po vzgledu testov avtomobilskega trka označili z eno do pet zvezdicami, je pokazal, da so državne ceste v Sloveniji zelo slabe, skrb pa vzbuja predvsem to, da si je velik del državnega cestnega omrežja zaslužil samo eno ali dve zvezdici. Na direkciji za ceste opozarjajo, da se v Sloveniji vzdrževanje in gradnja državnih cest ne financirata iz namenskih sredstev, ampak iz proračuna, kjer se je višina sredstev za ceste v zadnjih petih letih vztrajno zmanjševala. Zima je vozišča še dodatno poškodovala in sredstva direkcije za redno vzdrževanje, manjše preplastitve, sanacije vozišč po zimi in podobna opravila, za kar je treba letos odšteti okrog 57 milijonov evrov, ne bodo zadostovala. Za zimsko službo je bilo že porabljenih 21,4 milijona evrov in dodatnih 9,4 milijona evrov za posipne materiale. Samo stroški vzdrževanja cest zunaj zimske sezone znašajo okrog 2 milijona evrov mesečno. Da bi zagotavljali ustrezno stanje cest, bi direkcija za ceste potrebovala od 320 do 350 milijonov evrov na leto prihodnjih 20 let, da bi zagotovili ustrezno stanje cest – kar pa je glede na razmere v državi nerealno pričakovati. Izračunali so, da bi za ureditev približno 3.000 kilometrov cest, ki so v slabem ali zelo slabem stanju, na način, da bi bile primerljive s cestami EU, v prihodnjih 15 letih potrebovali 200 milijonov evrov letno. Edina rešitev je pridobivanje sredstev iz evropskih virov (Slovenske ceste 2013).

Slovenija spada med države z najvišjimi izdatki za osebno mobilnost na gospodinjstvo in v primerjavi z drugimi državami v okviru izdatkov za promet porabimo več sredstev za nakup vozil in njihovo delovanje ter veliko manj za uporabo javnega prometa. Kazalec kakovosti življenja v določeni državi danes ni več stopnja motorizacije posameznega naroda (število avtomobilov na 1000 prebivalcev), ampak funkcionalen javni potniški promet, ki zagotavlja večjo mobilnost prebivalstva, zmanjšuje ekonomske in socialne razlike, zmanjšuje negativne učinke prometa na okolje, zagotavlja večjo varnost in nova delovna mesta. Družba, kjer županski kandidati pridobivajo glasove z obljubljanjem novih cest in parkirišč, kjer je pogoj za zaposlitev lasten prevoz, kjer se družbeni status in druge komplekse rešuje z velikostjo in vrednostjo osebnega avtomobila, je družba, ki potrebuje preobrat (Dovolj: Trajnostna prometna politika).

Vlada je za leto 2014 sprejela povišanje cene letne vinjete za osebne avtomobile na 110 evrov, kar pomeni ponovno preveljevanje stroškov težkega tovornega prometa na voznike osebnih avtomobilov, zato da so lahko cestnine za tovornjake cenejše. To bo še

pospeševalo poplavo težkega tovornega cestnega prometa v Sloveniji, uničevanje avtocestne podlage in zlasti avtocestnih mostov, kar bo spet morala plačati država oziroma državljani. Ob takem razvoju prometa ne bo prišlo do preusmeritve cestnega tovornega prometa na železnice, tudi ne do izgradnje hitre železnice po Sloveniji, hkrati pa bodo zaradi emisij in uničenih mostov in ustroja avtocest potrebni še ostrejši posegi v zdravje in žepe državljanov. Ob tem bo Slovenija vzporedno s financiranjem in škodljivim subvencioniranjem slovenskih avtoprevoznikov še subvencionirala avtoprevoznike v tranzitu iz drugih držav članic EU in prelivala proračunski in državljanski denar v njihove žepe (Mobiliziraj se... 2011). Istočasno bodo regionalne in lokalne ceste, ki so v slabšem stanju od avtocest in s tem manj varne, še bolj obremenjene, negativni učinki prometa bodo še izrazitejši, škode intenzivnejše, varnost ljudi manjša. Ob tej podražitvi letne vinjete cena tedenske in mesečne vinjete ostaja nespremenjena, kar je spet voda na mlin tujcem, ki onesnažujejo naše okolje in se vozijo čez našo državo za minimalen denar. Takšna politika infrastrukturnih gradenj, ki jo načrtuje vlada Alenke Bratušek, je nadaljevanje evropske prometne politike zadnjih dveh desetletij in nemoči EU, da bi izvedla svoj lastni program iz Bele knjige o preusmeritvi tovornega prometa s cest na železnice.

6.3 Netrajnostne oblike prometa kot vzorci višjega družbenega statusa

Če upoštevamo stroške nakupa avtomobila, stroške njegovega vzdrževanja in zavarovanja, registracije, cestnin, stroške goriva ter ugodnosti, ki jih avtomobil prinaša, ne moremo mimo tega, da je lastništvo avtomobila v močni povezavi z dohodki posameznika. Prinaša določeno varnost, dodatno odgovornost in večjo mobilnost. Je v močni korelaciji z občutkom svobode in je ob hitrem tempu življenja nuja. Slovenijo lahko glede na poseljenost razdelimo na dvoje območij – na mestna in ruralna – in povsod je avtomobil statusni simbol. V mestih je prebivalstvo zgoščeno, promet je (pre)gost, javni potniški promet je dobro dostopen. Življenjski stil ljudi v mestih se razlikuje od življenjskega stila prebivalstva na podeželju. Ljudje imajo več izbire glede prevoza. Na podeželju je prebivalstvo bolj razpršeno, ljudje se med seboj poznajo, za avtobus kot sredstvo prevoza se odločajo zgolj šolarji in upokojniki, ki nimajo druge alternative. Avtomobili so ljudem za prevoz do delovnih mest in vključenost v družbo nujno potrebni. Tudi mislenost je drugačna. Glede na omenjene specifikke okolja so potrebni različni prijemi in ukrepi za učinkovitejšo in okolju prijaznejšo mobilnost.

Kaj nam avtomobil pove o lastniku? Avtomobili nam o ljudeh dejansko povedo več, kot si upamo priznati. Večini pomenijo neobhodno nujno potrebo, da so sploh mobilni, drugim svoboden transport in omogočanje funkcioniranja v dani obliki sistema, nekaterim služijo celo kot sredstvo razkazovanja. Lasten prevoz je po eni strani samoumneven, po drugi pa ljudem z nizkimi dohodki drag »šport«. Množična ponudba vozil na trgu daje izbiro nam primernega. Izbira vozila je vezana na lastnosti, namembnost in všečnost vozila ter okus in finančno stanje posameznika. Avtomobil nam pove o lastniku, čemu le-ta daje prednost: Ali praktičnosti (manjši - priročen za parkiranje kjerkoli, avtomobil z velikim prtljajnikom), prostornosti (npr. družinski), imidžu (»aktualen avto, dobre znamke« – lastnik običajno daje močen pomen mnenju drugih), varnosti (praviloma višji avtomobili, »dober pleh«), dostopnosti (npr. glede na teren), učinkovitosti (npr. nizka poraba goriva, namenjeni premagovanju daljših razdalj) ... Karakteristike avtomobila so neposredno vezane na njegovo namembnost, a hkrati odkriva delček intime posameznika in v splošnem odraža njegov status v družbi. Lahko je tudi sredstvo za hranjenje lažnega ega. Različne avtomobilske znamke odražajo različne vrednote ljudi. V očeh večine so materialne dobrine odraz njihove uspešnosti, ker so vpadljive. Od tod potreba po požrešnih terenskih avtomobilih, ki trošijo več kot 15 litrov goriva na sto kilometrov. Dr. Vid Pečjak, priznani univerzitetni profesor v pokoju, se v svojem delu Človek in ekološka kriza sprašuje o terenskih vozilih: »So znak značajskih hib posameznikov, kot so pohlep, bahanje, sebično uveljavljanje?« in ugotavlja, da »je prestiž za mnoge uporabnike pomembnejši od trpljenja potomcev prihodnosti« (Pečjak 2011, str. 58).

6.4 Paraliza okoljskih nevladnih organizacij

Promet v Sloveniji predstavlja najbolj problematičen sektor, saj so se v prometu izpusti v obdobju od 1986 do 2007 povečali za kar 165% (povprečna letna rast 4.8%), kot posledica porasta števila vozil, prevoženih kilometrov ter hitrosti, pomemben pa je tudi vpliv tranzitnega prometa, zlasti v letih po vstopu Slovenije v EU (Sterže 2010). V slovenski ustavi je zapisano načelo, naj plača tisti, ki onesnažuje oz. posledično tisti, ki to storitev koristi. Tuji prevozniki niso zainteresirani kupiti gorivo v Sloveniji, pri nas pa vseeno povečujejo emisije vseh plinov, vključno z CO₂. Na problem med drugim opozarjajo združenja naših prevoznikov, vendar njihova glavna prioriteta ni preusmeritev emisijsko intenzivnega (okoljsko močno obremenjujočega) cestnega tovornega prometa na emisijsko tudi do desetkrat skromnejšo železnico. Čeprav se emisijski standard tovornjakov zmanjšuje oz. izboljšuje ter se nivo izpustov posameznega tovornjaka zmanjšuje, pa obseg prevozov tako hitro narašča, da se delež toksičnih izpustov iz težkega tovornega prometa v celoti povečuje bolj hitro kot katerikoli drug posamezni vir toksičnih emisij v zrak, ta sektor postaja najpomembnejši onesnaževalec. Promet, posebno cestni, je vse čistejši, vendar je zmanjševanje izpustov v drugih sektorjih še bolj učinkovito. Najbolj problematični stranski proizvodi so delci finega prahu PM₁₀ in PM_{2,5} ter izpusti plinov, ki povzročajo zakisljevanje in tvorijo ozon.

Prometna gneča je med najbolj stresnimi in osovraženimi pojavi vsakdanjika, avtomobilska pločevina maliči prostor v središčih mest, izpušni plini in nevarni delci kvarijo ozračje in povzročajo številna obolenja, nenehni avtomobilski hrup resno obremenjuje naš živčni sistem, prometne nezgode in nesreče pa so pojem razvojnih nesreč. Po ocenah nekaterih strokovnjakov nas to vodi v prometni kolaps, če se razmere ne bodo kmalu bistveno spremenile. Avtomobil, v začetku predvsem simbol standarda ter pozneje množična opora mobilnosti in aktivnostim ljudem, se vse pogosteje duši v prometnih kolonah zaradi neskladja med javnim in osebnim prometom ter med prometno tehniko in stanjem omrežja. Osnovni problem je razraščanost osebnega prometa, zato gradnja cest, garažnih hiš in vse zmogljivejših vozil ne rešuje te sodobne civilizacijske in tehnološke krize (Slovenska kolesarska mreža, str. 50).

Promet v današnji obliki predstavlja realno težavo za okolje, je netrajnostno naravnano in s tem zelo obremenjeno do okolja. Sorazmerno se mu v medijskem prostoru posveča absolutno premalo pozornosti. Nevladne organizacije so v splošnem zelo aktivne, imajo velik doprinos k družbi. Če bi imeli celovit in učinkovit sistem, te niti ne bi bile potrebne. Zaradi razsežnosti in delikatnosti okoljske problematike, ki je vedno vezana na veliko vpletenost deležnikov, nimajo dovolj vpliva. Strateški problemi in povezave prometne politike ostajajo neobravnavani. Nevladne organizacije kot združenje ostajajo ujetnice ekološko in socialno slepe državne prometne politike, ki ji dominirajo vprašanja cestnega prometa ("tretje osi"), ne zanima pa je travma z hitro železnico (državna prometna paraliza in varčevanje pri investicijah v hitre železnice), medtem ko je Italija že zgradila pontebesko progo, Avstrija pa pospešeno gradi hitro železniško povezavo od Beljaka do Gradca in naprej okoli Slovenije. Sloveniji pa ostaja umazani koridor težkega cestnega tranzita, ki ga Avstrijci s policijskimi kontrolami spretno in "neopazno" preusmerjajo od Poljske, prek Češke, Madžarske v Slovenijo in naprej proti Italiji in Franciji. Nevladne organizacije se s tem problemom ne soočajo, ker ne želijo izgubiti ugodnih državnih projektov in naklonjenosti vlade (Šešerko 2013). Razmerje med javnim prometom in množico osebnih avtomobilov se še poslabšuje na škodo javnega prometa in kvalitete okolja. Več kot 10 % prebivalcev v mestih je ogroženih z zdravju škodljivim hrupom nad 65 dB. Zaradi onesnaženosti okolja in slabe prometne dostopnosti z osebnimi avtomobili se prebivalci mest odseljujejo v primestna območja (Šarec 2002, str. 19). Po drugi strani pa ravno razpršena poselitev močno doprinaša k povečevanju individualnih prevozov. Omeniti velja, da živimo v času avtomobilske potrošnje, v močni odvisnosti od trgovin oziroma postalo je že vsakdanje, da je obisk trgovin vezan na avtomobil.

6.5 Protislovja evropske prometne politike

Strategija EU v primerih najhujše onesnaženosti ni uspešna glede virov toksičnih emisij iz prometa, veliko bolj uspešno pa izvaja ukrepe glede virov v industriji. To kaže, da se v zvezi s prometom v več pogledih multiplicirajo problemi z neobvladljivimi emisijami in eksternimi stroški, kar bo tudi na nivoju EU prej ali slej pripeljalo do posegov, ki jih Unija ne želi sprejeti, ker ravna v skladu s korporativnimi interesi prevoznih, avtomobilskih in naftnih združb (Šešerko in Štirn 2009-2010).

EU je že v Beli knjigi o transportu do leta 2010 napovedovala potrebo po vključitvi eksternih stroškov transporta v stroške transporta in potrebo po preusmeritvi transporta iz tistih oblik prevoza, ki bolj intenzivno obremenjujejo okolje (cestni blagovni prevozi), k tistim, ki znatno manj obremenjujejo okolje s toksičnimi izpusti (železnice). Vendar EU v tem desetletju, ki ga je sama postavila kot čas, ko se je za gornji cilj treba odločiti, take odločitve za zdaj še ni uspela sprejeti. A to ne pomeni, da EU ni storila ničesar za izboljšanje stanja okolja tudi kar zadeva promet. Vpeljala je več ukrepov, ki bodo dolgoročno njo samo pripeljali do tega cilja, tudi če ni volje, da bi storila odločilen korak. To je, da bi oba svoja nasprotujoča si cilja, svobodo transporta blaga in obveznost zmanjšanja toksičnih emisij v zrak, medsebojno uskladila in prvega podredila drugemu. Ukrepi, ki jih je EU vendarle vpeljala, so predvsem:

- ⇒ standardi mejnih vrednosti izpustov toksičnih emisij v zrak, od katerih so za omejitve na področju transporta najpomembnejše omejitve za predhodnike ozona in fini prah PM10 in PM2,5;
- ⇒ sprejela je konkretne ukrepe za izgradnjo bolj trajnostne infrastrukture, posebej v tako imenovanih evropskih koridorjih, kjer tudi sofinancira projekte gradnje novih hitrih železniških prog v velikem obsegu, vendar predvsem »čezmejne projekte« oziroma projekte, ki jih je mogoče označiti za čezmejne;
- ⇒ sprejela in dopolnila je direktivo o »Evrovinjeti«, ki je odločilnega pomena za prihodnjo vključitev eksternih stroškov transporta v javne stroške rabe (avto)cest, čeprav so roki, ki so za njeno uveljavitev določeni zelo dolgi (pet let), in čeprav niti konceptualno niso vključeni stroški rabe infrastrukture in posledice uničenja avtocest, pač pa le pavšalno določeni stroški zaradi emisij toksičnih plinov v zrak (Prav tam).

Glavna značilnost dosedanje transportne politike v EU in v Sloveniji je bilo kljub nasprotnim ciljem in ambicijam dolgoročno subvencioniranje težkega cestnega tovornega prometa kot ekološko in ekonomsko najbolj spornega in emisijsko intenzivnega ter zanemarjanje energetske, finančne in ekološko (trajnostno) veliko bolj učinkovitega železniškega prometa. Vzrok za to je v družbeni domnevi o prioriteti deregulacije in privatizacije tudi na področju transporta, v perspektivi, katere cestni transport:

- ⇒ optimalno uresničuje globalno opcijo deregulacije in privatizacije, medtem ko na železniškem blagovnem transportu še vedno leži senca državno centraliziranega in zbirokratiziranega transportnega sistema;
- ⇒ da je organizacija cestnih avtoprevoznikov učinkovito organizirana lobistična organizacija, ki si uspešno prizadeva za ohranjanje in povečevanje prikritega subvencioniranja težkega tovornega cestnega prometa z znižanjem cene cestnine za težke tovornjake, kar ne vključuje eksternih stroškov toksičnih emisij (CO₂, težkih kovin, predhodnikov ozona, finega prahu ...) na zdravju ljudi in stroškov klimatskih sprememb ter stroškov na (avto)cestni infrastrukturi, ki jih tovornjaki povzročajo s svojo težo, zanje pa nosijo stroške proračun in vozniki osebnih avtomobilov (Šešerko 2004).

V letu 2009 je EU napovedala uvedbo cestnin za osebne avtomobile na nivoju celotne EU, kar pomeni, da bo v prihodnosti bistveno bolj finančno obremenila osebni avtomobilski promet in s tem finančno razbremenila cestni tovorni promet, namesto da bi vključila v finančno obremenitev sorazmerni delež eksternih stroškov enega in drugega, tako kar zadeva eksternih stroškov zaradi emisij in kar zadeva škode na cestni infrastrukturi zaradi

osnih pritiskov vozil, ki uničujejo avtoceste oz. ki zahtevajo nenehno popravljanje cestišč in cestnih objektov, po katerih vozijo tovornjaki (Šešerko in Štirn 2009-2010).

Znašli smo se v krogu, iz katerega je skoraj nemogoče ven. Promet še vedno narašča, prašnih delcev v zraku je vedno več, zdravju so dokazano škodljivi. Poleg tega potrebujemo večjo vozniško kulturo, kajti v danih razmerah če kot ekološko osveščeni državljan kolesarimo, pešačimo, smo dosti bolj izpostavljeni raznoraznim nevarnostim, saj smo najšibkejši in najbolj izpostavljen udeleženec prometa, poleg tega pa so tukaj še nezanemarljivi negativni vplivi onesnaženega zraka na zdravje, ki so vezani na intenziteto prometa tamkajšnjega prostora. Pojavlja se vprašanje varnosti, ki se ga EU ne dotika.

Ali so radikalna transparentnost in vse njene postopne izboljšave dovolj? To je preveril John Ehrenfeld, izvršni direktor Mednarodnega združenja za industrijsko ekologijo (International Society for Industrial Ecology). Ehrenfeld, eden ustanoviteljev tega področja, se boji, da bodo glede na velikanske izzive, s katerimi se sooča naš planet, te postopne izboljšave morda premalo in prepozne. Poudaril je, da zgolj z zmanjševanjem našega netrajnostnega delovanja dobimo samo množico tehnoloških popravkov, vzrokov za težave pa se ne lotevamo. Povečevanje učinkovite porabe goriva v avtomobilih kot glavna strategija za zmanjševanje vplivov vožnje na okolje je že ena takih delnih rešitev. Čeprav se je količina goriva, potrebna, da prevozimo 100 kilometrov, v minulih letih zmanjšala, pa se je število prevoženih kilometrov (vsaj prej naftno krizo) tako povečalo, da je izničilo vse morebitne koristi zmanjšane porabe. Opozarja, da je ta strategija kratkovidna, ker samo prestavi breme, namesto da bi se usmerila v razvoj boljših alternativnih oblik transporta (Goleman 2011, str. 209-210).

6.6 Slovenija kot polje mednarodnih interesov netrajnostnega transporta

Slovenija se, podobno kot večina razvitih držav, sooča s pomembno razvojno dilemo. Po eni strani želimo zagotoviti visoko raven dostopnosti in mobilnosti, po drugi strani pa se želimo izogniti njunim negativnim učinkom (Plevnik 2008). Kakovost življenja prebivalcev je pogojena z dostopom do zanesljivega prometnega sistema. Večina prebivalcev svoje potrebe po mobilnosti zadovoljuje z osebnimi avtomobili, večina tovora pa se prevaža po cestah. Slovenija že nekaj let izstopa po rasti števila osebnih avtomobilov, saj smo v zadnjih letih po doseženi stopnji motorizacije prehiteli številne zahodnoevropske države (ARSO Sporočilo za javnost 2012).

Vstop v Evropsko unijo je zaradi nepripravljenosti na posledice vstopa na področju prevozov povzročil 70 % dvig cestnega transporta. Skokovit porast tranzita čez našo državo pomeni, da slovenske ceste, zgrajene z davkoplačevalskim denarjem, koristijo najbolj tranzitnem tovornjakom iz drugih držav. Obenem pa njihovo vzdrževanje neprimerljivo bolj bremeni državo kot pa tovornjake same (Teze za trajnostno prometno politiko 2006). Višina cestnine je faktor, ki vpliva na količino tovarnega tranzita na naših cestah. Če le-ta ne bi bil ekonomsko ugoden v primerjavi s sosednjimi državami, ki so alternativa, bi ga gotovo bilo manj. Primer sta Avstrija in Češka, kjer Avstrija z dražjimi cestninami nenujen transport subtilno preusmerja na avtocesto v Češko Republiko, ki je prevoznikom ugodnejša. Posledica je klavrno stanje več delov češke avtoceste, saj poškodb na cestiščih niso zmožni popravljati v obsegu, kot nastajajo. Upam, da se Slovenija izogne temu scenariju.

V transportu ni uveljavljen javni interes, ker njegovi reprezentanti dajejo prednost lobističnim zahtevam cestnih avtoprevoznikov in avtomobilske in gradbene industrije, ki gradi ceste. To se je zelo nazorno zgodilo v Sloveniji v letu 2009, ko so bile cene letne in polletne vinjete za osebne avtomobile povišane za več kot 70 %, povišanje cen cestnine za tovornjake (ob različnih popustih) pa predlagane najprej na 40 % povečanje, potem pa ta predlog zaradi groženj združenja avtoprevoznikov zmanjšan na podražitev nekaj čez 30 %. S tem je prišlo

do razkoraka med povečanjem obremenitve, ki se je za 70 % povečala za osebna vozila, in med 30 % povečanjem cestnin za tovorna vozila, kar pomeni, da je bilo povečanje finančne obremenitve tovornega cestnega transporta za 50 % manjše od povečanja finančne obremenitve osebnega cestnega prometa. Pri tem pa je treba upoštevati, da je osebni cestni avtomobilski promet davčno reguliran in sankcioniran že s 60 % davčno obremenitvijo s takso na gorivo, ki pri osebnem avtomobilskem prometu predstavlja regulativ, s katerim se tržno uravnava fleksibilnost rabe avtomobila, ne sicer optimalno, ker ni na razpolago alternativni javni promet, medtem ko cena in davek na gorivo pri tovornjakih ne predstavljata tržnega regulativa, saj je odstotek tega stroška znotraj celotnih stroškov tovornega cestnega prometa minimalen. V takšnih ekonomskih in družbeno ideoloških pogojih je hitro naraščanje cestnega blagovnega prevoza v Sloveniji razumljivo, čeprav ni opravičljivo ne z vidika energetske učinkovitosti, ne z vidika opravičljivosti eksternih stroškov in tudi ne z vidika javno finančne obremenitve prebivalcev, narave in državnega proračuna (Šešerko in Štirn 2009-2010). Trenutna zastopanost tujega tovornega prometa je 65 %, domači prevozi predstavljajo zgolj 35 % (Pop tv 2013).

Blagovni transport predstavlja enega glavnih temeljev gospodarstva in trgovine, pa tudi enega glavnih virov toksičnih emisij v zrak in eksternih stroškov. Ker bo naraščal vzporedno z rastjo globalizirane produkcije in z večanjem razdalje med krajem proizvodnje in potrošniškimi trgi, je bistvenega pomena optimizirati oblike in emisije oziroma eksterne stroške (Šešerko in Štirn 2009-2010). 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 ostalih držav EU, je potrebno čim prej z aktivno politiko zagotoviti razvoj možnosti za okolju in družbi prijazno mobilnost (Focus: Koalicija za trajnostno mobilnost). Znašli smo se v nezavidljivi prometni situaciji, ki se odvija ravno v nasprotni smeri od zelene, se oddaljuje od vseh trajnostnih načel, neugodno vpliva na naravne vire, slabi zdravje prebivalstva in kvaliteto bivanja in zelo neugodno učinkuje na državni proračun. Zaznavanje učinkov, ki jih za sabo potegne oblika prevoza, je na zelo nizki ravni. Avtomobil je množično zastopan, a hkrati ne moremo pričakovati drugače, dokler nimamo ustreznih alternativ. Po diktatu Unije moramo prepuščati težki tovorni tranzit, ki uničuje naše ceste.

Do sedaj veljavno zaporo težkega tovornega prometa je Slovenija morala ukiniti, saj Hrvaški kot članici EU naša država ne sme ovirati prometnega pretoka. Direkcija Republike Slovenije za ceste je že pred vstopom Hrvaške v EU opozarjala na prometni kaos po prvem juliju od mejnega prehoda Jelšane čez kraje ob državni cesti G1-6 čez središče Ilirske Bistrice. Sprostitev prometa blaga med Slovenijo in Hrvaško (od Ilirske Bistrice do reškega pristanišča je manj kot 30 km) pomeni nepredstavljive poškodbe cestišč in obcestnih objektov, dodatno onesnaževanje s hrupom in škodljivimi emisijami ter slabšo kvaliteto bivanja prebivalcev zaradi tranzita, ki pomeni vožnjo približno 1000 tovornjakov na dan čez sam center Ilirske Bistrice. Razbremenitev bo prinesla šele obvoznica, ki jo bodo začeli graditi predvidoma jeseni, za trajnejšo rešitev – avtocesto – pa ni izbrana niti trasa (Jaksetič 2013).

6.7 Paraliza načrtovanja in gradnje hitre železnice in npr. povezave z letališčem v Sloveniji

Razprava o gradnji omrežja hitrih železniških povezav na ozemlju Republike Slovenije postaja po vstopu države v EU vse aktualnejša. Spodbuda je intenzivna gradnja omrežja hitrih železnic v EU. Žal se razprava vodi brez celostne vizije oziroma strateškega dokumenta države na tem področju, enako je voden in upravljan tudi celoten prometni sistem. Neobstoj celovitih strateških razmišljanj o razvoju prometnega podsistema torej otežuje razpravo o možnih scenarijih razvoja hitrih železniških povezav v RS, kot jo otežuje tudi različno razumevanje pojma hitrih železniških povezav. Scenarijev razvoja te prometne

infrastrukture v RS je bilo v zadnjem času precej, njihovi skupni imenovalec pa sta različno pojmovanje hitrih železniških povezav ter neobstoj njihove celostne oz. strateške preveritve. Poleg tega je bila glavna pozornost po osamosvojitvi namenjena iskanju trase hitre železniške proge znotraj V. panevropskega prometnega koridorja v smeri vzhod-zahod, drugi koridorji pa so bili zapostavljeni (Plevnik 2005).

Uporaba pojma hitrih železniških povezav (in izpeljav kot npr. hitri vlaki, hitre proge itd.) je v praksi zelo široka in neenotna, saj izhaja iz različnih vidikov obravnave sistema železnic (omrežja, prevoznih sredstev, ponudbe itd.). Zato z istim pojmom obravnavamo spekter ponudbe železniških prevozov, od npr. vlaka ICS Slovenskih železnic do vlakov s tehnologijo magnetnega lebdenja maglev. Razpon je ogromen, saj na primer povprečna hitrosti ICS ne dosega 100 km/h, vlaki maglev pa na preizkusnih vožnjah presegajo 600 km/h, na prvi tržni uporabi v Šanghaju pa 440 km/h. Pojem hitrih železniških povezav je prekompleksen za enotno definicijo, zato je smiselno, da prilagajamo uporabo pojma izhodiščem njegove obravnave – kadar pri obravnavi izhajamo iz infrastrukture, govorimo o hitrih železniških progah ali progah za visoke hitrosti, kadar izhajamo iz prevoznih sredstev, govorimo o hitrih vlakih, integralno pa o hitrih železniških povezavah. Temeljna razlika v pojmovanju hitrih železniških povezav med državami pa je v pragovih hitrosti, ki ločijo hitre železniške povezave (proge, vlake) od klasičnih. Že omenjeni vlak ICS pojmuje v Sloveniji kot hitro železniško povezavo, ki pa je hitra zaradi nižje ravni ponudbe in predvsem nizkih hitrosti, ki jih dosegajo ostali potniški vlaki na slovenskem omrežju. Hitrosti slednjih se ne razlikujejo bistveno od hitrosti vlakov na začetku razvoja tega prometnega sistema pred skoraj dvema stoletjema. Hkrati so hitrosti, ki jih danes dosega najzmogljivejši vlak v ponudbi SŽ, dosegali v Evropi že v času izgradnje Južne železnice čez naše ozemlje v 19. stoletju. Nasprotno je hitrostni prag hitrih povezav v državah z razvitim omrežjem hitrih železniških povezav 250 km/h, čeprav nekatere alpske države (Švica, Avstrija) ugotavljajo, da je prag visokih hitrosti na železnici v tako zahtevni orografiji, kot so Alpe, nižji. Vsekakor je hitrostni prag prometno-politično vprašanje posamezne države in izhaja iz njene prometne politike ali strategije razvoja železnic, v katerih je opredeljena konkurenčna vloga železnic do drugih prevoznih sredstev. Zato je možno za izhodišče bodočega opredeljevanja hitrih železniških povezav v RS vzeti konkurenčnost njihovih hitrosti v primerjavi z daljinskim cestnim prevozom po avtocestnem križu, ki je verjetno glavni konkurent. Konkurriranje letalskim prevozom, ki ga izpostavlja EU, pri velikosti ozemlja RS ni aktualno, razen pri navezovanju našega železniškega omrežja na omrežje hitrih železniških povezav EU. Podrobnejši hitrostni pragovi take opredelitve morajo temeljiti na natančnejši analizi, ocenjujemo pa, da bi morali časi morebitnih bodočih hitrih železniških povezav med regionalnimi središči v Sloveniji in sosednjih državah najmanj prepoloviti zdajšnje čase najhitrejših železniških povezav, da bi lahko konkurirali časom povezav po avtocestah. Zaenkrat se pojem hitrih železniških povezav nanaša na prevoz potnikov. Izjema so poštni in klasični tovorni vlaki, ki lahko ponekod v EU vozijo po hitrih progah, a so strogo omejeni in prevažajo le ponoči (Prav tam).

Pregled strateških in programskih dokumentov s področja prometnega in prostorskega razvoja kaže, da v Sloveniji ni opredeljen nacionalni interes na področju razvoja hitrih železniških povezav, zato se med drugim pojavljajo težave pri reakcijah na vse pogostejše pobude in strategije sosednjih držav in EU. V strateških dokumentih razvoja prostora in prometa se v obdobju po osamosvojitvi do 2005 obravnava le hitra železniška proga v V. prometnem koridorju, ki pa je s stališča interesov Slovenije vprašljiva. Bolj ustreza interesom Italije, ki je izvajala pritiske na RS s ciljem čimprejšnjega sprejema odločitve o njeni gradnji čez naše ozemlje. Hkrati pa je očitno, da EU v naslednjih dveh desetletjih ne načrtuje sofinanciranja gradnje novih hitrih prog na ozemlju Slovenije, temveč zgolj modernizacijo glavnih prog za višje hitrosti. Zato je potrebno čim prej opredeliti nacionalni interes Slovenije na področju razvoja železnic in presoditi smotrnost razvoja hitrih železniških povezav na našem ozemlju (Prav tam).

Kljub izvrstni geostrateški legi ostaja vprašanje: »Ali bo Slovenija ostala na evropskem prometnem zemljevidu?« Peti in deseti panevropski koridor sta že preteklost, slovenska vlaganja v infrastrukturo so v primerjavi s sosednjimi državami minimalna, vzpostavlja se novo vseevropsko prometno omrežje imenovano TEN-T (Trans-European transport network), kjer bodo več veljave dobili nekateri novi koridorji. »Slovenija je v predlogu uredbe o smernicah za razvoj za razvoj omrežja TEN-T vključena v Sredozemski koridor (Madrid–Barcelona–Lyon–Trst–Divača–Hodoš–Budimpešta). Ta poteka po podobni trasi kot dosedanji peti panevropski koridor, Slovenija je zaenkrat zarisana, vendar so v načrtih nekatere infrastrukturne posodobitve, ki so v Sloveniji pod velikim vprašajem. To so povezava Trst–Divača, drugi tir Divača–Koper ter povezava brniškega letališča z Ljubljano. Dejstvo je, da mora Slovenija posodobiti svojo prometno infrastrukturo, drugače se lahko od vseevropskega omrežja poslovimo (Prosen 2012). Hitrosti potniškega prometa bi naj dosegale 160 km na uro, hitrosti tovornega prometa pa 120 km na uro, kar je ob sedanjem stanju železniške infrastrukture nemogoče. Dr. Bogdan Zgonc, profesor s fakultete za gradbeništvo in geodezijo, pojasnjuje, zakaj pri nas ne bodo nikoli vozili vlaki s hitrostjo 250 km na uro kot drugod: »Uvedba hitrih vlakov s takšno hitrostjo samo z vidika potovanja po državi ne bi bila smiselna in tudi ni možna na obstoječih progah. Tudi če bi se vsi državljani začeli voziti z vlakom, se to ne bi splačalo«. Smiselna pa je hitra proga prek Slovenije, ki zasleduje cilje celotne Evrope. Gre za južnoevropsko hitro progo, ki sovпада s petim evropskim koridorjem, tako za potniški kot za tovorni promet. Za sofinanciranje tega projekta so predvidena evropska sredstva, a ta ne bodo zadostovala za pokritje celotne investicije. S takšno hitro progo bi iz Slovenije enostavno prišli v omrežje evropskih hitrih prog in od tam praktično kamorkoli v smiselnem času. Dr. Zgonc dodaja, da če jo hočemo imeti, jo moramo zgraditi. Te povezave ne moremo speljati po obstoječih progah, ker po 160 letih niso več ustrezne, poleg tega pa se vlak na takšni progi ne more ustaviti v vsaki vasi. Če bomo samo govorili, kot zadnjih 20 let, bomo ostali praznih rok. Alternativa povezavi čez Slovenijo je nov Jadransko-Baltski koridor ob naši zahodni meji ter čez Avstrijo, tako da bi na ta način Slovenija ostala praktično izolirana (Valenčič 2012).

Pobuda za državni prostorski načrt za novo elektrificirano progo Ljubljana–Kranj–Jesenice–državna meja, z navezavo do glavnega slovenskega letališča obstaja, kakršne koli realizacije ali namena se v javnosti ne omenja. Ob nenehnih potrebah po nadaljnjem vlaganju v avtocestno infrastrukturo in ob slabi obstoječi cestni infrastrukturi je postala načrtovana gradnja hitre železnice projekt, za zagon katerega bo potreben interes tujine oz. tuji investitorji. Do leta 2023 bo končana hitra železnica Dunaj–Trst in če slovenski projekt ne bo izpeljan vzporedno, vprašanje, če sploh kdaj bo. Izgradnja visoko zmogljive železniške povezave med Koprom, Luko in kontinentalno železniško mrežo ter preusmeritev težkega cestnega tovora na železnico bi zaradi trajnostnega razvoja celotne Slovenije morale biti prioritete države, kar v teoriji tudi so. Vendar realna slika transportne problematike kaže, da je ob upoštevanju omejitev železniškega sistema preusmeritev blaga s cest na železnice dosti težja in da že odstotek preusmeritve predstavlja velik uspeh.

6.8 Posledice urbane politike intenzivne gradnje garaž v mestnih središčih

V Sloveniji se je število lastništva osebnih avtomobilov v zadnjih dvajsetih letih skoraj podvojilo, stopnja motorizacije pa presega stanje v številnih gospodarsko razvitejših državah EU. Imamo več kot 500 avtomobilov na 1000 prebivalcev, voznje so daljše, povprečno je 1,3 potnika na avtomobil. 90 % prometa poteka po 10 % cest (Dobra ura o mobilnosti 2013).

Na področju individualne mobilnosti je Slovenija dosegla sam vrh. Težnje k povečevanju števila parkirišč, k širjenju obstoječih cest ali gradnji novih, problema dostopnosti ne bodo rešile. Ravno nasprotno, ti ukrepi prispevajo k generiranju dodatnega prometa in še večjim prometnim zastojem (Mobiliziraj se... 2011). S hitro rastjo mest in urbaniziranih naselij je postal promet gost in moteč dejavnik. Poleg tega, da močno vpliva na stroške infrastrukture v

mestu, povzroča veliko onesnaženje zraka in moteč hrup. Njegove prednosti in slabosti so praktično uravnotežene, vendar druga drugo potiskajo v brezizhodno situacijo (Novak 2002, str 90).

Posledice urbane politike gradenj garaž v mestnih središčih so ugodne, ker prinašajo večjo dostopnost z osebnim prevozom v samo središče in s tem praktičnost, ter z več vidikov, predvsem okoljskega, neugodne. Pospeševanje rabe individualnih prevozov ne doprinaša k manjšanju cestnega prometa in škodljivih emisij v mestu. Med posledicami je slabša kvaliteta zraka; uničenje biodiverzitete na tem prostoru v namen kopičenja pločevine oz. kovanja dobička na ta račun; vpliv na kulturno krajino; prostor, ki ga zasedajo garaže, je dragocen.

Za opravljanje transporta potrebujejo vozila primerne površine, po katerih se gibljejo in na katerih parkirajo. Površina cest v naseljih se ravna po določenih zakonitostih, pričakovanem številu vozil. Ker se je uveljavilo načelo, da mora vsaka hiša ali stanovanje imeti garažo ali pa parkirno mesto, so prometne površine razdvojile naselja in mesta. Prehodi preko ceste in sporazumevanje čez ulico ni postalo le zelo oteženo, temveč nemogoče, kar je povzročilo odtujenost in pri ljudeh pogosto osamljenost (Novak 2002, str.89).

Da bi Kitajska zadostila potrebam po cestah, avtocestah in parkirnih prostorih, bi morala tlakovati površino, primerljivo s površino, na kateri danes goji riž. Zahodni gospodarski model oziroma gospodarstvo, ki temelji na nafti, se suče okoli avtomobilov in porabljeno zavrže – za Kitajsko ne bo deloval (Brown 2009, str 26). Kot družba ne ravnamo odgovorno z okoljem, ker nimamo uvida v dejanske cene naših odločitev.

7 Pozitivne prakse prestrukturiranja prometa v mestih

Obstaja precej domiselnih podvigov preoblikovanja prometa, ki se ga da vpeljati v mestih. V milijonskem mestu Curitiba v Braziliji so leta 1974 začeli preoblikovati potniški prometni sistem. Odtlej se je število prebivalcev potrojilo, promet osebnih avtomobilov pa je upadel za 30 %. V Amsterdamu so razvili raznolik mestni potniški sistem, pri katerem se v mestu skoraj 40 % vseh poti opravi s kolesom. Tudi Pariz načrtuje bolj raznolik prometni sistem s pomembno vlogo kolesa, promet osebnih avtomobilov pa naj bi zmanjšali za 40 %. London namerava podoben cilj doseči s takso za avtomobile, ki vstopajo v mesta. Idejo mitnine prav tako razvija New York (Brown 2009 str. 33). Eden od prijemov za okolju prijaznejšo mobilnost v mestih so akcije ozaveščanja smotrne rabe avtomobilov in pospeševanje posluževanja rabe koles kot transportno sredstvo v mestih.

Pri tem pripomorejo kolesarske poti, speljane ob robu cest namesto po pločnikih. Na primer v Gradcu, Na Danskem, Nizozemskem in Švedskem so del cestišča, kar omogoča hitrejši pretok kolesarjev, saj se jim ni treba nenehno umikati pešcem, poleg tega pa takšne steze prisilijo kolesarje k upoštevanju prometnih predpisov. Zaradi tega je prevoz s kolesi hitrejši, fleksibilnejši in varnejši (Obrecht 2012).

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor je v okviru projekta integriranega javnega potniškega prometa izvajalo aktivnosti na področju trajnostnih mestnih prometnih načrtov. Skladno z usmeritvami Evropske unije je pripravilo Smernice za izdelavo celostne prometne strategije za lokalne skupnosti, te pa so bile pilotno preizkušene v Ljutomeru (S projektom trajnostne... 2013).

Ljutomer je edina slovenska občina, vključena v projekt »Active travel network,« dosegli so prepoved tranzita težkih tovornjakov skozi mesto. Občina Ljutomer si je skupaj s civilno iniciativo prizadevala, da bi država preusmerila tranzitni tovorni promet z regionalnih cest na avtocesto. Pri samem lobiranju za preusmeritev tranzitnega tovornega prometa občina Ljutomer ni bila sama, saj so le to zahtevale tudi druge občine na relaciji Ormož–Vučja vas. Ker je vedno vse v največji meri odvisno od prizadevanj tistih, ki so pristojni, sem v torek, 22. 1. 2013, šla do ljutomerske županije mag. Olge Karba, po poklicu pravnice, ki je zelo uspešna pri svojem delu in priljubljena pri ljudeh.

Vzela si je čas in mi povedala, da so bili vzvodi za omejitev tovornega prometa predvsem uničevanje cest. Ljutomer je na začetku in na koncu mesta omejen z železniškimi tiri, zato so bili pogosti prometni zamaški, trpela je varnost ostalih udeležencev v prometu, predvsem pešcev in kolesarjev. Pobuda za potenciranje problema je bila tudi prometna nesreča v neposredni bližini vrtca. V sledi tega se je oblikovala civilna iniciativa. Najprej so bila to prizadevanja Občine Ljutomer, ki s strani ministrstva oz. pristojnih inštitucij očitno niso bila dovolj. Poudarila je, da se v naši državi pogosto dogaja, da se doživlja neposluš s strani pristojnih inštitucij v Ljubljani, dokler se ne oblikujejo civilne iniciative. Kar pomeni, da morajo ljudje vstopiti v skupino in potem dejansko postaviti zahteve oz. ovire in celo določene zadeve braniti s svojim življenjem, da lahko uspejo. Človek je na prvem mestu in državljan bi moral biti spoštovan. Tako kot je zapisano v ustavi – da lahko uveljavlja svoje pravice in ima tudi pravico do dostojnega življenja v okolju, v katerem živi. Posledično so tu vprašljive emisije zraka, Občina Ljutomer oz. županja je v Bruslju podpisala konvencijo županov za zmanjšanje emisij v zraku, kar pomeni, da morajo v skladu s to konvencijo izvesti določene ukrepe. Tudi s tega razloga so se vključili v projekt trajnostne mobilnosti, v smislu, da bi čim manj uporabljali osebna vozila in čim več hodili peš in uporabljali kolesa. Namen projekta trajnostne mobilnosti je trajnostna ureditev v Občini Ljutomer in širšem vplivnem območju, ki bi omogočala večjo učinkovitost delovanja posameznika z zagotavljanjem dostopnosti do storitev, ki je ekonomsko in časovno upravičena in zagotavlja višji življenjski standard. Županja je ocenila, da so sedaj, ko velja prepoved tovornega tranzita, v prometu bolj varni. Pred prepovedjo so se državne ceste zelo uničevale, zlasti na krožiščih. Pohvalila je tudi prizadevanja s strani Policijske postaje v

Ljutomeru, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter občinskega sveta. Občina Ljutomer je verjetno prva v Sloveniji izdelala prometno strategijo. To je zelo obsežen dokument, ki vsebuje smernice in dolgoročne ukrepe, kako bi se naj določenih stvari lotili. Problematika stalnega naraščanja cestnega tovornega prometa so predvsem škode na cestiščih in onesnaženost zraka. Zaradi uničevanja cest bi imela preusmeritev tovornega prometa na železnice dosti pozitivnih učinkov. Županja je razkrila, da ima samo njihova občina 300 kilometrov lokalnih cest, ki jih niso sposobni vzdrževati z lastnimi sredstvi in bi jih bilo potrebno rekonstruirati. Te ceste postajajo nevarne za udeležence, enako se dogaja na državnih cestah. Določeni odseki so zelo nevarni. Če bi Bela knjiga zaživela v praksi, bi bilo dosti manj uničevanja cest ter emisij v zrak. Na vprašanje, ali bi ukrepanje ljutomerske občine lahko bila spodbuda za Slovenijo, je ga. Karba povedala, da dosti delajo na tem, tudi na varnosti cestnega prometa, ter da bi s projektom trajne mobilnosti lahko bili vzor. Slovenijo so zastopali zelo dobro. Uvrstili so se v sam vrh glede na to, kaj vse so izpeljali in ukrepali. Evropska komisija je 7. 2. 2013 objavila, da se je Ljutomer uvrstil med tri finaliste za nagrado na področju trajnostnih mestnih prometnih načrtov (poleg Občine Ljutomer še Aberdeen v Veliki Britaniji in Toulouse v Franciji). Glede ukrepov za izboljšanje stanja v Sloveniji in EU je ga. Karba povedala, da se premalo posluša lokalni nivo. Poudarila je pomembnost neposrednega stika z ljudmi. V duhu kritičnosti do praks v Sloveniji je dodala, da karkoli bi predlagala, vprašanje, kdaj bi prišlo iz predala, da bi se kdo s tem pozabaval, kaj šele do implementacije. Država bi morala država bolj varovati regionalne in lokalne ceste ter težki tranzitni tovorni promet brez izjem preusmerjati na avtoceste in železnico.

8 Sklep

Mobilnost omogoča današnjo organiziranost družb, večini predstavlja predpogoj za kakovostno življenje in pozitivno vpliva na družbeni razvoj, s posluževanjem nesonaravnih oblik transporta pa okolje trpi škodo. Pomet je, zlasti v mestih, ter visoko urbaniziranih in industrializiranih območjih pomembna težava, ki povzroča skupaj z drugimi klimatske spremembe in škodo na zdravju ljudi ter ekosistemov. Hkrati pa je težek tovorni promet krivec za uničevanje (avto)cest, zlasti mostov in cestnih temeljev in kot tak rušilno deluje na državne proračune zlasti v tranzitnih državah, kakršna je Slovenija. Poleg tega pa ruši državni proračun zaradi direktnih subvencij cestnim avtoprevoznikom. Te subvencije, ki jih najbolj glasno zahtevajo zveza avtoprevoznikov, so direktno subvencioniranje onesnaževanja okolja, uničevanje cestne infrastrukture in povzročajo škode na favni in flori (zaradi CO₂ in ozona ter težkih kovin), pri ljudeh pa kapi zaradi drobnih delcev, ki z dihanjem prehajajo skozi pljuča direktno v krvni obtok ter povzročajo fatalne strdke krvi. So povzročitelji astme pri otrocih in celega spektra pljučnih težav in bolezni.

Škoda je odvisna od izpostavljenosti in intenzitete cestnega tovornega prometa v razmerju do bolj trajnostnih oblik prometa: železniškega transporta, javnega prometa, nižje porabe energije kot jo troši cestni tovorni promet idr. Slovenija ima največje nesorazmerje med prometnimi podsistemi, kar je rezultat pomanjkanja ustrezne dolgoročne državne in lokalne politike. Vse slovenske vlade so subvencionirale cestno gradnjo (avtocestnega križa), zniževale pa so investicije v javni promet in v železnice. To povzroča socialno izključenost in diskriminacijo mladih, starih in revnih, ki nimajo denarja za nakup osebnega vozila in njegovo vzdrževanje. Ti so v družbi, kjer dominirata avtomobil in tovornjak, potisnjeni na obrobje, ter s tem družbeno oškodovani, izločeni in prizadeti, ne da bi bilo politikom mar.

V Sloveniji promet obremenjuje okolje bolj kot drugod, ker prevladujejo politični in gospodarski interesi netrajnostne politike, slepi za okoljske in socialne škode, ki nastajajo zaradi dominacije cestnega prometa. Druge države gradijo železnice, finančno podpirajo investicije v javni promet, gradnjo kolesarskih stez in pločnikov. Da se je Slovenija po okoljskih in socialnih kriterijih znašla na repu članic EU, je posledica dolgoročne državne politike v korist avtoprevoznikov in drugih davčnih in subvencioniranih skupin. Manjša je kvaliteta bivanja prebivalcev, okolje bolj zasičeno z emisijami, država pa bolj obremenjena z eksternimi stroški prometa. Načeloma se zavedamo razpršenih negativnih učinkov prometa (onesnaževanje s hrupom in prašnimi delci, onesnaževanje omejenih naravnih virov, posegi v naravo, vplivajo tudi na zdravje ljudi), vendar so premiki v smeri trajnostne mobilnosti zelo počasni.

Cestni promet se še naprej povečuje. Obstoječa organiziranost sistema ne povzroča škode zgolj nam, temveč tudi našim zanamcem. Prebivalci Slovenije smo čezmerno izpostavljeni prašnim delcem in težkim kovinam iz prometa, česar se zaveda tudi EU, dokaz je sodba Sloveniji zaradi neizpolnjevanja zakonodaje EU. Stroški mobilnosti v tej državi so izredno visoki, v primerjavi z ostalimi, drugi najvišji v EU. V Sloveniji imamo najdražje vinjete v Evropi. Imamo daleč najvišjo zastopanost osebnega prevoza izmed vseh držav članic, kar je v tesni povezavi s stanjem javnega prometa v državi, katerega raba je slaba.

Z ekološkega vidika je cestni transport mnogo bolj neugoden kot železniški, vendar večjemu delu prebivalstva vseeno ponuja več, predstavlja navidezno neodvisnost in boljše dostopnost. Navidezno zato, ker predvsem manj premožni prebivalci potrošijo večji del svojega dohodka za svojo mobilnost in prehrano, tako da drsijo zaradi teh stroškov v *de facto* revščino. Pešci in kolesarji so najšibkejši člen prometa in so poleg vdihavanja onesnaževal iz prometa zelo izpostavljeni prometnim nesrečam.

V Sloveniji je v primerjavi z ostalimi evropskimi državami nadpovprečno velik delež prebivalstva zaposlen v prometnem sektorju. Smo država, ki ima po deležu prebivalstva največ zaposlenih v cestnem tovornem prometu. Po diktatu Unije moramo prepuščati težki cestni tovorni tranzit brez posebnih omejitev, tako da nizke cestnine za tovornjake v tranzitu niso višje od cestnin za domače cestne avtoprevoznike, kar pomeni, da vsako izsiljevanje slovenskih avtoprevoznikov pod taktirko g. Klobase neposredno uživajo tudi vsi avtocestni prevozniki v tranzitu. To je politični mehanizem, ki vodi v ekološki, socialni in ekonomski polom.

Vstop v EU je povzročil 70 % dvig cestnega transporta. Skokovit porast tranzita čez našo državo pomeni, da slovenske ceste, zgrajene z davkoplačevalskim denarjem, najbolj koristijo tranzitnim tovornjakom iz drugih držav. Obenem pa njihovo vzdrževanje neprimerno bolj bremeni državo kot pa tovornjake same. Tovornjaki so največji onesnaževalci in uničevalci cestišča, saj eno samo tovorno vozilo povzroči obrabo cestišča enakovredno vožnji 9600 avtomobilov. Tranzit povzroča našim cestam in okolju enormno škodo. Zato je potrebno preusmeriti promet na železnice. Koprsko pristanišče ima pri tem veliko vlogo. Lahko je generator ekonomskega in trajnostnega razvoja države. Predstavlja potencial za razvoj železnic v Sloveniji v smislu možnosti generiranja tovorov na železnico v času ko se železnice ukvarjajo s problemom rentabilnosti.

Delovanje in trajnostni razvoj pristanišča ter naraščanje obsega pretovora je neposredno povezano s trajnostnim razvojem in prosperiteto celotne Slovenije, z dolgoročno politiko in potrebnimi ukrepi slovenske vlade v smeri energetske učinkovitosti transporta. Drugi tir železniške povezave do Luke Koper je nujen, kajti Italija s Pontebsko progo in Avstrija z hitro progo od Beljaka do Gradca intenzivno gradita obvoz okoli Slovenije, enako Hrvaška. To bi pomenilo nepredstavljive negativne učinke za okolje, človeka in gospodarstvo.

Razbremenitev cest in prestrukturiranje prometa je v luči ohranjanja in zaščite narave, okolja in planeta nujno potrebna. Regulacija emisij iz prometnega sektorja je zaradi razpršenega netočkovnega onesnaževanja zraka, stanja infrastrukture in obstoječe mreže železniških prog, težkega tovornega tranzita in potovalnih navad posameznikov težavna in predstavlja izziv celotni družbi. Slovenija je zelo specifična in se po poselitvi močno razlikuje od sosednjih držav. Močno razpršena poselitev, kot je pri nas, otežuje večjo vlogo oz. boljše zastopnost javnega prometa na podeželju.

Za vzpostavitev kvalitetne mobilnosti, dobro dostopne tudi bodočim rodovom, je potrebno dovolj interesa na državni ravni, kajti sredstva se dajo najti, od naravnosti politike pa je odvisno, ali bomo sredstva namenili razvoju železniške infrastrukture in blaginji naroda ali pa plačevanju kazni Evropski uniji zaradi prekomernega obremenjevanja okolja in nadaljevali uničevanje lastnega habitata in vseh ekosistemov. Tranzit povzroča našemu okolju in cestam enormno škodo. Če hočemo boljšo kakovost življenja, moramo izstopiti iz tovornjaka, ki vozi na dolge razdalje in presesti na hitri vlak. Cena in posledice. Potrebujemo odgovorne posameznike in družbo, da bo prestop možen. Začeti se moramo zavedati vrednosti železnic, kolesarskih stez in pločnikov. Le tako bomo lahko zmanjšali transportne poti, ki so osnova za prijaznejši svet, ki ne bo temeljil na izkoriščanju ljudi, zemlje in planeta.

Conclusion

Mobility enables today's organization of societies, for the majority is a precondition for the quality of life. It has positive impact on social development, but overuse of unsustainable modes of transport is causing damage to the environment. Transport is an important problem especially in the cities and the highly urbanized and industrialized areas. Together with other climatic changes it causes damage to human health and ecosystems. At the same time the heavy freight is the culprit for destroying roads and highways, especially bridges and road foundations. And as such it works destructively on state budgets especially in transit countries like Slovenia. Moreover, it destroys the state budget due to direct subsidies to road hauliers. These subsidies, which most loudly demanded by Association of road hauliers, are directly subsidizing of environmental pollution, destroying of road infrastructure and causing damage on fauna and flora (due to CO₂ and ozone, and heavy metals). In humans it raises a risk of stroke due to the particles, which are crossing directly through the lungs into the bloodstream with breathing and cause fatal blood clots. Dust particles are one of the reasons for asthma developing in children and furthermore whole spectrum of pulmonary problems and diseases.

Damage depends on the exposure and the intensity of road freight transport in relation to more sustainable forms of transport: rail transport, public transport, lower energy consumption than is consumed by road freight, et al. Slovenia has the largest disproportion between the transport subsystems. All Slovenian governments have so far subsidized the construction of (motorway network), but there's a decline in investment in public transport and railways. This creates social exclusion and discrimination of young, old and poor people who do not have money to buy car and its maintenance. In a society where the cars and trucks dominate they are pushed to the periphery and thereby socially harmed, scrapped and affected without the politicians cared about. In Slovenia, the traffic load on the environment is, more than elsewhere, because of prevailing political and economic interests of unsustainable politic which is blind to the environmental and social damages occurring due to the dominance of road transport. Other countries build railways, give financial support for investments in public transport, the construction of bicycle lanes and pavements. According to environmental and social criteria Slovenia found itself on the tail of the States of the EU, which is the result of long-term government politics in benefit of transporters and other tax and subsidized groups. The quality of life of the residents is lower, the environment is more saturated with emissions, the country has more burdens with external costs of transport. In principle we are aware of the diffuse negative effects of traffic (noise pollution, pollution by dust particles, pollution of limited natural resources, interventions in nature, influence on human health), but changes in the direction of sustainable mobility are slow.

Road transport is further increasing. The existing structure of the system not only causes damages to us, but also to our future generations. Inhabitants of Slovenia are excessively exposed to dust particles and heavy metals from traffic, of which the EU is very aware of. This sows in the judgment to Slovenia for failure to comply EU laws. The costs of mobility in this country are extremely high. They are the second highest if you compare them to other EU Member States. In Slovenia, we have most expensive vignette in Europe. We have by far the highest representation of individual transport of in EU, which is closely connected to the situation of poor use of public transportation in the country. If we don't include urban transport, public transport is only used by pensioners, school children and unemployed, the group of people, who can give more time to transport and who do not have an alternative.

From an ecological point of view, road transport is much more unfavorable than rail, but for the larger part of the population it still has more to offer, fake independence and better accessibility. Fake because the most of the poor inhabitants spend major part of of their income on their mobility and nutrition, so that they slip in the *de facto* poverty due to these costs. Pedestrians and cyclists are the weakest link in traffic and are, in addition to the

inhalation of pollutants from transport, highly exposed to traffic accidents. In comparison to the other European countries there is above average high proportion of inhabitants employed in the transport sector in Slovenia and we are a country that has, in comparison to other countries, the biggest share of the population employed in the road freight transport.

Following the dictate of the Union we must permit free passage of heavy road freight transit without special restrictions, so that the low road tolls for lorries in transit is not higher than the toll for domestic road hauliers, which means that any extortion Slovenian road hauliers under the leadership of Mr.Klobasa, directly enjoy all highway transporters in transit. This political mechanism that leads to ecological, social and economic disaster.

Joining the EU caused 70% increase of road transport. Sharp increase of transit through our country means that the Slovenian roads built with taxpayers' money most benefits trucks in transit from other countries. At the same time their maintenance is more of a burden to the state than the trucks themselves.

Trucks are the biggest polluters and destroyers of the roads because a single lorry causes the wear and tear of the road equivalent to 9600 cars. Transit causes our roads and environment damage which is enormous. Therefore, it is necessary to redirect traffic to the railways. Port of Koper has a major role in this. It can be a generator of economic and sustainable development of the country. Slovenian port of Koper represents potential for the development of railways in Slovenia in terms of ability to generate cargoes onto the rail in a time when the railways are having the problem of viability. Functioning and sustainable development of the port and increase in throughput volume is directly related to sustainable development and prosperity of the whole of Slovenia, the long-term politics and the necessary measures of Slovenian government in the direction of energy efficiency of transport. The second rail connections to the Port of Koper is necessary because Italy with Pontebana route and Austria with a quick route from Villach to Graz, are building a detour around Slovenia, the same Croatia. This would mean unimaginable negative effects on the environment, people and economy in the Slovenian territory.

Disburdening roads and restructuring of the traffic is in light of the conservation and protection of nature, environment and the planet necessarily needed. Regulation of emissions from the transport sector is difficult due to diffuse nonpoint pollution of air, condition of the infrastructure and existing network of railway lines, heavy freight transit and travel behavior of individuals, and presents a challenge for the whole society. Slovenia is very specific due to the fact that it is populated very differently from the neighboring countries. Strongly dispersed settlements, which is found in Slovenia makes it difficult for public transport to have a larger role and better representation in rural areas.

For the establishment of quality mobility which will be easily accessible also to future generations it is necessary to maintain enough of interest at the national level, the resources can be found, but it depends on the politics orientation if the resources will be allocated to the development of railway infrastructure and prosperity of the nation or paying penalties to the European Union because of the excessive pollution of the environment and the continued destruction of our own habitat and ecosystems. Transit is causing enormous damages to our environment and roads. If we want a better quality of life, we must get out of the truck that drives the long distances and sit on fast train. Price and consequences. We need a responsible individuals and society that will make the crossing possible. We must be aware the value of rail, bike lanes and pavements. Only like this we can reduce transport routes, which are the basis for a more friendly world which is not based on the exploitation of people, soil and the planet.

9 Viri in literatura

1. Agencija Republike Slovenije za okolje: Izpusti toplogrednih plinov iz prometa, 2013, medmrežje: http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=557 (21.9.2013).
2. Agencija Republike Slovenije za okolje: Sporočilo za javnost, kazalci okolja – Promet v Sloveniji, Na poti k trajnosti ob razumevanju okolja, November 2012.
3. Agencija Republike Slovenije za okolje: Kazalci okolja v Sloveniji: Izdatki za osebno mobilnost, dne 7.3.2013, medmrežje: http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=425.
4. BICY: Medmrežje: <http://www.bicy.it/>.
5. Bilten Agencije republike Slovenije za okolje: Naše okolje, Onesnaženost zraka v decembru 2011.
6. Bilten Agencije republike Slovenije za okolje: Naše okolje; Onesnaženost zraka v letu 2011.
7. Brkić, V.: Deljenje avtomobilov kot dopolnilo javnemu prometu, Dnevnik, 23. 9. 2010, medmrežje: <http://www.dnevnik.si/clanek/1042389887>.
8. Brown, R. L. (2009): Načrt B: Mobilizacija za rešitev civilizacije, Učila international, Tržič.
9. Cigale, D.(2002): Geografsko okolje in promet, V: Promet in okolje, Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, Ljubljana, str. 32-33.
10. Civitas Ljubljana: MOB-i-LNICA – infotočka za kakovostno mobilnost, medmrežje: <http://www.civitasljubljana.si/novice/mob-i-lnica-infotocka-za-kakovostno-mobilnost>.
11. Čepar, N.: »Železnica vsaj tri leta prepozno«, 12. 5. 2013, medmrežje: <http://www.zurnal24.si/zeleznica-vsaj-tri-leta-prepozno-clanek-193002>.
12. Črnivec, J.: Zadah po proletariatu, Delo, Sobotna priloga, 4. 4. 1998.
13. Dovolj: Trajnostna prometna politika - kaj je že to? Medmrežje: <http://dovolj.si/butale/96-trajnostna-prometna-politika-kaj-je-to>.
14. Državni zbor: Prometna politika, 28. 3. 2013.
15. Državni zbor: Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS), Vizija mobilnosti prebivalstva, 3. 5. 2006.
16. EEA (2006): Transport and Environment: facing a dilemma. TERM 2005: indicator tracking transport and environment in the European Union. European Environment Agency.
17. Europe's enegy portal: Graf CO2 emissions, dostopno na: www.energy.eu (9.10.2013)
18. Eurostat: Energy and Transport in Figure (2010), medmrežje : http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf.
19. Eurostat, Final consumption expenditure of households by consumption purpose, 2011.
20. Eurostat, Statistical books: Panorama of Transport, Medmrežje: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DA-09-001/EN/KS-DA-09-001-EN.PDF.
21. Evropa: Komisija vzpostavlja sistem certificiranja trajnostnih goriv, Bruselj, 10. 6. 2010, medmrežje: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/10/247&format=HTML&aged=0&language=SL&guiLanguage=en>.
22. Evropska Komisija: Bela Knjiga o prometu, Bruselj, 28. 3. 2011, medmrežje: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SL:PDF>.
23. Evropska Komisija – sporočilo za medije: Varnost v cestnem prometu: Leta 2011 število smrtnih žrtev na evropskih cestah manjše le za 2 %, 29. 3. 2012, medmrežje: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/326&format=HTML&aged=0&language=SL&guiLanguage=en>.

24. Fakin, M.: »Dušan Mes - Slovenske železnice imajo ogromen potencial«, Nova proga, Februar 2012.
25. Fakin, M.: Uvodnik, Nova proga, Februar 2012.
26. Finance.si: »Vlada odobrila milijone za potniški promet«, 12. 10. 2011. Medmrežje: http://www.finance.si/326700/Vlada_odobrila_milijone_za_potni%9Aki_promet.
27. Focus, društvo za sonaraven razvoj: Koalicija za trajnostno mobilnost, medmrežje: <http://www.focus.si/index.php?node=149>, (11.12.2012).
28. Fokus, društvo za sonaraven razvoj: Komentar društva Fokus na Belo knjigo o prometu, medmrežje: <http://www.focus.si/index.php?node=25&id=1030>.
29. Focus, društvo za sonaraven razvoj: Mobiliziraj se- Javni prevoz za vse; Ljubljana 2011.
30. Glešič, K.: »Omerzelove muke: Zakaj ne graditi drugega tira«, Primorske novice, 23.9.2013.
31. Goleman, D. (2011): Ekološka intiligenca: Kako lahko zavedanje o skritih učinkih naših nakupov vse spremeni, Mladinska knjiga, Ljubljana.
32. Inštitut za varovanje zdravja Republike Slovenije: Vpliv prašnih delcev na zdravje: Prašni delci (priponka), 12.1.2010, medmrežje: http://www.ivz.si/Mp.aspx?ni=20&pi=5&_5_id=367&_5_PageIndex=0&_5_groupId=191&_5_newsCategory=&_5_action>ShowNewsFull&pl=20-5.0.
33. Jaksetič, D.: »Bistrice poleti čaka prometni kaos«, Delo, 4. 2. 2013
34. Judt, T.: Deželi se slabo godi: razprava o sedanjem nezadovoljstvu, Mladinska knjiga, zbirka Premiki, Ljubljana, 2011.
35. Karba, B.: S projektom trajnostne mobilnosti v Ljutomeru do kvalitetnejšega življenja občanov, 14.2.2013, dostopno na medmrežju: http://www.pomurec.com/vsebina/15166/S_projektom_trajnostne_mobilnosti_v_Ljutomermu_do_kvalitetnejsega_zivljenja_obcanov.
36. Koalicija za trajnostno prometno politiko: Stališče: 6 do 10 – pasovni avtocestni obroč in razširitev mestnih vpadnic ali sodoben javni potniški promet? Junij 2011, medmrežje: http://www.focus.si/files/20110613_Stalisce_Ne_obvoznicam.pdf.
37. Koalicija za trajnostno prometno politiko: Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije, Ljubljana, 23. 2. 2006.
38. Kuščer, S.: Slovenska kolesarska mreža, str. 50.
39. Lipar, P.(2002): Okoljski in tehnični vidik prometne politike, V: Promet in okolje, Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, Ljubljana, str. 27-30.
40. Majcen, Š.: »Ljubljanski železniški voz predviden do leta 2023«, Finance, 7. 9. 2011.
41. Matejčič, K.: »Železniško – logistične ideje Hartmuta Mehdorna«, Finance, 23. 8. 2010.
42. Mazi, B.: »Nekaj je čutiti v zraku«, Dnevnik.si; Dnevnikov objektiv. Sobota 19. 6. 2010. Medmrežje: http://www.dnevnik.si/tiskane_izdaje/dnevnik/1042368078.
43. Ministrstvo za okolje in prostor: Obrazložitev in utemeljitev: Strategija prostorskega razvoja Slovenije. Medmrežje: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/prostor/urejanje/sprs_obrazlozitev.pdf.
44. Mohorič, I.(1968): Zgodovina železnic na Slovenskem, Slovenska matica, Ljubljana.
45. Novak, P.(2002): Kakovost urejati promet v naseljih in izven njih? V: Promet in okolje, Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, Ljubljana.
46. Obrecht, M.: Razvoj trajnostnega prometa v Sloveniji, Sinergija, Oktober 2012
47. Ogrin, M.(2007): Proučevanje širjenja prometnega onesnaževanja v pokrajini z metodo difuznih vzorčevalnikov. Doktorska disertacija. Oddelek za geografijo, V: Ogrin, M. (2008): Prometno onesnaževanje ozračja z dušikovim dioksidom v Ljubljani, Znanstvena založba Filozofske fakultete, Oddelek za geografijo, Ljubljana
48. Pavement Lessons learned from the AASHO Road Test and Performance of the Interstate Highway System, Transportation Research Circular, Number E-C118, July 2007.

49. Pataky, N.: Od Pragerskega do Prlekije in Prekmurja (Reportaža), Nova proga, februar 2012.
50. Pečjak, V. (2010): Človek in ekološka kriza: Kaj lahko prispevam k izboljšanju, Celjska Mohorjeva družba: Društvo Mohorjeva družba, Celje, str. 109–111.
51. Pedziwol M. Aureliusz: Poljska izbira projektanta prve proge za hitri vlak, 22. 2. 2010, medmrežje: <http://www.razgledi.net/2010/02/22/poljska-izbira-projektanta-prve-proge-za-hitri-vlak/>.
52. Pengal, P.(2002): O razvoju prometnega sistema, V: Promet in okolje, Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, Ljubljana.
53. Plevink, A. (2005): Hitre železniške povezave – naslednji slovenski infrastrukturni projekt stoletja? = High-speed railway connections-the next Slovene centennial infrastructure project? Urbani izziv (Tisk. izd.), let.16, št. 1, str. 36-41, 151-154
54. Plevnik, A. (2008): Okolje in promet: Slovenija. ARSO, Ljubljana. Medmrežje: [TERM40%2C2001/Public_awareness_TERM_2001.pdf](http://www.arso.gov.si/TERM40%2C2001/Public_awareness_TERM_2001.pdf).
55. Plevnik, A., Ružič L.: Slovenija na poti do trajnostnega razvoja prometa = Slovenija on the path towards sustainable transport, V: Majkovič, D., Volfand, J.: Zrak v Sloveniji, Celje, Fit media, 2012, str. 46-53.
56. Pobuda za DPN za novo elektrificirano progo Ljubljana-Kranj-Jesenice-državna meja z navezavo na letališče JPL, dostopno na: http://arhiv.mm.gov.si/mop/javno/zeleznica_lj-brnik/1_tekstualni_del/12_tekst_pobuda.pdf, (15.10.2013).
57. Pop tv, informativna oddaja 24 ur zvečer, 4. 7. 2013.
58. Prometna varnost – Wikipedia, medmrežje: http://sl.wikipedia.org/wiki/Prometna_varnost.
59. Prosen, M.: »Ali bo Slovenija ostala na evropskem prometnem zemljevidu?«, Finance.si, 6. 7. 2012, medmežje: <http://blogi.finance.si/?id=36&post=1252>.
60. Recikliranje starih vozil (13. 4. 2012). Medmrežje: http://peljimo.se/eko_vsebine/19/recikliranje_starih_vozil/.
61. Roberts, P.(2009): Konec nafte: propadanje naftnega gospodarstva in vzpon nove energetske ureditve, Učila International, Tržič.
62. RTV Slovenija: Odprti kop, Intervju: Marco Sulli Sulčić
Medmrežje: <http://www.rtvsl.si/odprtikop/intervju/marco-sulli-sulcic/>.
63. RTV Slovenija: »Slovenske ceste zelo slabe, denarja za obnovo ni«, 27. 4. 2013, medmrežje: <http://www.rtvsl.si/slovenija/slovenske-cestezelo-slabe-a-denarjazao-bnovoni/307617>.
64. Slovenske železnice: Novice, medmrežje: <http://www.slo-zeleznice.si/sl/potniki/dobro-je-vedeti/dodatna-ponudba/novice/novica/1156>.
65. Statistični urad Republike Slovenije: Teden mobilnosti 2009, medmrežje: http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=2582.
66. Sterže, J. (2010): Varstvo okolja, Fit Media, Zbirka Zelena Slovenija.
67. Svet za varstvo okolja Republike Slovenije : Promet in okolje, Ljubljana, 2002, medmrežje: <http://www.svo-rs.si/web/portal.nsf/ae76a4ee10890d4bc1256fb9005f74fe/7a10bf3e1dba945cc1256fd003cc9e4/%24FILE/knj07.pdf>.
68. Stergar, A.: »Tovor bo šel mimo Slovenije«, Delo.si, 10.2.2012, medmrežje: <http://www.delo.si/gospodarstvo/makromonitor/tovor-bo-sel-mimo-slovenije.html>.
69. Stergar, A.: »V uporabi vsi vagoni, vlaki pa še vedno prenatrpani«, Delo.si, 5. 11. 2012, medmrežje: <http://www.delo.si/novice/slovenija/v-uporabi-vsi-vagoni-vlakipa-se-vedno-prenatrpani.html>.
70. Šarec, A.(2002): Prostorska zasnova razvoja prometa, V: Promet in okolje, Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, Ljubljana, str. 19.
71. Šešerko L., Štirn,J.(2009 - 2010): Končno poročilo o študiji: »Vplivi na okolje in toksikološke vrednosti emisij ter njihov vpliv na biološko raznovrstnost v luških bazenih, hrup in emisije v zrak na območju Luke Koper ter njen trajnostni razvoj v primerjavi s severnoevropskimi lukami«, Podprojekt: »Vplivi na okolje in toksikološke

- vrednosti emisij ter njihov vpliv na emisijske bilance Luke Koper in Republike Slovenije z vidika izpolnjevanja obveznosti po Kyotskem protokolu ter z vidika trajnostnega razvoja Luke Koper»; Podprojekt programa OKAR d. o. o. za Luko Koper d. d.
72. Šešerko, L.(2004): Transport and economy: Road tolls for personal cars as covered subsidies of lorry transportation. V: Fabjan Daša, 8. mednarodno posvetovanje o prometni znanosti = 8th International Conference on Traffic Science – ITCS 2004, 11.–12. november 2004, Nova Gorica. Transportna logistika v znanosti in praksi; zbornik referatov = conference proceedings. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
 73. Škrinjar, B.: »Koper dobil mesto v baltsko-jadranskem koridorju«, Finance.si; 18. 12. 2012, medmrežje: <http://logistika.finance.si/8328979/Koper-dobil-mesto-v-baltsko-jadranskem-koridorju>.
 74. Škrinjar, B.: »Študenje so obravnavali položaj Slovenije v Mediteranskem in Baltsko-Jadranskem koridorju v okviru omrežja TEN-T«, Finance.si, 14. 6. 2012.
 75. Štakul, M.: »Povožene živali: Milijarda jih krvava obleži ob cesti«, Novice.Dnevnik.si, 20. 1. 2012, medmrežje: http://www.dnevnik.si/novice/svet_vozil/1042503564.
 76. Štamulak, T.: »Kako napredujemo pri železniški povezavi do ukrajinske meje«, Finance.si, 19. 6. 2012.
 77. Šuligoj, B., Malovrh, P., Zore, J., Piano, B.: »Vladni »new deal« je uresničljiv le delno«, Delo, 18. 3. 2013, medmrežje: <http://www.delo.si/novice/slovenija/vladni-new-deal-je-uresnicljiv-le-delno.html>.
 78. Šuligoj, B.: »Od tistega, kar je bilo podpisano z evropsko komisijo, ne odstopamo«, Delo, Sobotna priloga 13. 2. 2010.
 79. Šuligoj, B.: »Proge ne bo vsaj še deset let«, Delo, 16. 6. 2010.
 80. Šuligoj, B.: »Za avtobuse nov koncesijski sistem v letu 2013«, Delo, 14. 11. 2011.
 81. Šuligoj, B.: »Po tirih do Nemčije in Baltika«, Delo.si, 21.2.2012, medmrežje: <http://www.delo.si/gospodarstvo/podjetja/po-tirih-do-nemcije-in-baltika.html>.
 82. Šuligoj, B.: »Slovenija ohranila dva železniška koridorja in pravico do denarja«, Delo, 9. 6. 2012.
 83. Šuligoj, B.: »Brez optimizma za drugi tir«, Delo, sredo, 11.9.2013, medmrežje: <http://www.delo.si/gospodarstvo/posel/brez-optimizma-za-drugi-tir.html>.
 84. Urad za makroekonomske analize in razvoj: Poročilo o razvoju 2011, medmrežje: http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/pr/2011/POR_2011s.pdf.
 85. Urad za makroekonomske analize in razvoj: Poročilo o razvoju 2013, medmrežje: http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/pr/2013/POR_2013s.pdf.
 86. »V Mariboru v zadnjih letih spet več škodljivih delcev v zraku«, sobota 7. 4. 2012, medmrežje: http://www.siol.net/novice/lokalne_novice/podravje/2012/04/v_mariboru_v_zadnjih_letih_spet_vec_skodljivih_delcev_v_zraku.aspx.
 87. Virginia Bicycling Federation (2009): Vehicle Weight and Road Damage, <http://www.vabike.org/vehicle-weight-and-road-damage/> (20. 2. 2013).
 88. Valenčič, D.: »Kljub dobri legi Ljubljani grozi izolacija«, Dnevnik.si, 17. 11. 2012, medmrežje: <http://www.dnevnik.si/ljubljana/kljub-dobri-legi-ljubljani-grozi-izolacija>.
 89. Tancar, M.: »Predsednik odbora Evropskega parlamenta za promet in turizem na obisku na Slovenskih železnicah«, Nova Proga, februar 2012.
 90. Tavčar, B.: »Drugi tir bomo preprojektirali; potrebujemo ga do 2018«, Delo, 26. 6. 2012, medmrežje: <http://www.delo.si/gospodarstvo/makromonitor/drugi-tir-bomo-preprojektirali-potrebujemo-ga-do-2018.html>.
 91. Tomšič, M.(2002): Recenzija knjige, Promet in okolje, Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, Ljubljana, str. 5.