
Okolje in promet: Slovenija / Environment and transport: Slovenia

Author(s): Aljaž PLEVNIK

Source: *Urbani Izziv*, 2008, Vol. 19, No. 2, Mestne zelene površine / Urban green spaces (2008), pp. 118-119

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/24906030>

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This content is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

JSTOR

Zaradi navedenih zadržkov izpostavljajo, da priročnik ni in ne more biti:

- »Kuharska knjiga, v kateri bi predpisali zaporedje korakov. Informacije v priročniku si je treba razlagati v kontekstu lokalnih razmer, kar nas lahko včasih pripelje do zaključka, da moramo za izvajanje TMPN ubrati alternativne poti.
- »Tehnični priročnik«, ki bi pokrival vse aktivnosti, ki so potrebne za delovanje TMPN v praksi. Poučaje je na celovitem pogledu, ne na tehničnih podrobnostih.
- »Jamstvo za uspeh«, po katerem bi lahko sklepali, da bo z uporabo opisanih načel prav vsako mesto uspešno uvedlo TMPN. Po eni strani je za bolj uravnoteženo predstavo o mogočih ukrepih

in njihovi ustreznosti k postopku smiselno pritegniti lokalno strokovno znanje, po drugi strani pa sta ključna pogoja načrtovanja nacionalni in regionalni politični kontekst ter seveda tudi razumevanje in zavzetost lokalnih akterjev, ne pa koncept, ki je opisan v tem priročniku.

V okviru projekta Civitas Elan bomo na UIRS-u do leta 2011 s pomočjo predstavljenega priročnika izdelali prometno strategijo Mestne občine Ljubljana in na osnovi teh izkušenj pripravili za slovenske razmere prirejeno različico priročnika.

Dr. Aljaž Plevnik, univ. dipl. geogr. in zgod.
Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana
E-pošta: aljazp@uirs.si

Aljaž PLEVNIK

Okolje in promet: Slovenija

Environment and transport: Slovenia

Naslov dela: Okolje in promet: Slovenija

Avtor: Aljaž Plevnik

Leto izida: 2008

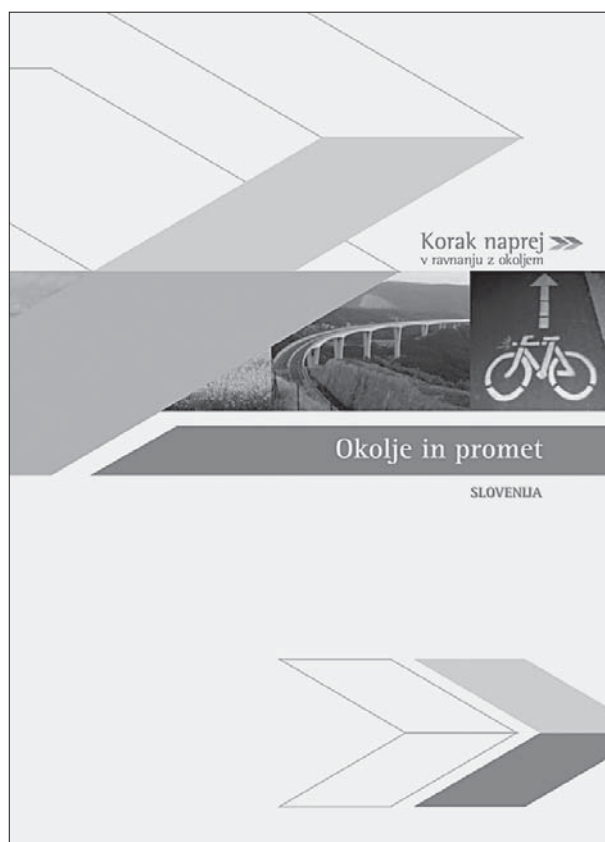
Digitalna verzija: <http://eionet-si.arso.gov.si/publikacije>

Publikacija *Okolje in promet: Slovenija* je tematsko poročilo, pripravljeno na podlagi kazalcev, ki jih je v okviru poročanja o okolju Evropski okoljski agenciji za Ministrstvo za okolje in prostor – Agencija Republike Slovenije za okolje – pripravil Urbanistični inštitut Republike Slovenije. Kazalci se letno osvežujejo, objavljeni pa so tudi na spletnem portalu Kazalci okolja v Sloveniji (<http://kazalci.arso.gov.si>).

Avtor je iz širšega nabora kazalcev izbral deset ključnih sporočil o okolju in prometu v Sloveniji ter jih podrobneje predstavil. Izbrana sporočila so:

1. Obseg cestnega motornega prometa hitro narašča.

Rast cestnega motornega prometa je posledica povečanja avtomobilskega in tovornega prometa, ki



povzročata največ okoljskih problemov. Sočasno zaradi nekonkurenčnosti upada delež železniškega in javnega potniškega prometa, zapostavljeni pa so tudi nemotorizirani prevozniki.

2. Ponudba prometnih podsistemov ni uravnotežena.

V Sloveniji se ponudba prometnih podsistemov ne razvija uravnoteženo, kar je predvsem posledica

infrastrukturnih prednostnih nalog države. Po osamosvojitvi je večina naraščajočih vlaganj v državno prometno infrastrukturo usmerjena v gradnjo avtocestnega križa. Železnice so naložbeno zanemarjene, kar povzroča njihovo nekonkurenčnost, ves prometni sistem pa se tako odmika od trajnostnih ciljev.

3. Izpusti toplogrednih plinov iz prometa hitro naraščajo.

Izpusti TGP iz prometa, ki so posledica izgorevanja fosilnih goriv, so se v Sloveniji v dvajsetih letih več kot podvojili. Njihova stalna rast in vse večji delež v skupnih izpustih otežujeta prizadevanja Slovenije za doseganje sprejetih obveznosti iz Kjotskega protokola.

4. Izpusti onesnaževal zraka iz prometa se zmanjšujejo, vendar kakovost zraka ostaja velik problem.

Zaradi ostrejših emisijskih standardov se izpusti večine glavnih onesnaževal zraka iz prometa zmanjšujejo. Kljub temu kakovost zraka v mestih ne dosega standardov, ki jih postavljajo evropski predpisi. Hitra rast cestnega prometa namreč izničuje koristi zmanjševanja izpustov zaradi tehnoloških izboljšav in kakovostnejših goriv. Izpusti onesnaževal iz prometa so zato še zmeraj pomembna grožnja zdravju prebivalcev.

5. Zunanji stroški prometa znašajo 6–10 odstotkov BDP Slovenije.

Ocena zunanjih stroškov prometa v Sloveniji za leto 2002 znaša med 6 in 10 odstotki BDP, kar je na ravni povprečja EU-15. Več kot 90 odstotkov vseh zunanjih stroškov prometa v Sloveniji povzroča cestni promet. Zaračunavanje zunanjih stroškov prometa je v Sloveniji kot tudi v drugih državah EU še v zgodnji fazi razvoja, vendar ima velike možnosti vpliva na razvoj prometa.

6. Uporaba čistejših in alternativnih goriv narašča, vendar Slovenija ne dosega dogovorjenih deležev.

Večina evropskih držav je uspešno nadomestila osvinčeni bencin, vendar področje uporabe goriv zaradi omejene zaloge fosilnih goriv in hitre rasti prometa, ki izničuje prednosti čistejših tehnologij, še naprej zahteva tehnološke izboljšave in uvajanje alternativnih oblik goriv. Njihov delež narašča, vendar Slovenija zaradi omejene proizvodnje zaostaja za izhodiščnimi vrednostmi evropske direktive.

7. Kljub zmanjšanju onesnaževanja in števila žrtev prometnih nesreč promet še zmeraj pomeni veliko grožnjo zdravju ljudi.

Hitra rast prometa, predvsem cestnega, izničuje koristi zmanjševanja izpustov zaradi tehnoloških izboljšav in kakovostnejših goriv ter koristi višjih varnostnih standardov vozil. Onesnažen zrak in prometne nesreče tako še vedno pomembno ogrožajo zdravje ljudi.

8. Prometni problemi so še posebej težavni na urbanih območjih, vendar je njihovo reševanje zapostavljeno.

Kljub številnim težavam, ki jih povzroča promet na urbanih območjih, so mesta pri njihovem reševanju prepuščena sama sebi. Premik na tem področju obetajo zadnje dejavnosti Komisije Evropskih skupnosti, ki je reševanje problematike mestnega prometa uvrstila med svoje prednostne strateške naloge in države spodbuja k dejavnejšim posegom na tem področju.

9. Ozaveščenost o okoljskih posledicah prometa se povečuje, vendar se ne kaže v spremembah vedenja prebivalcev.

Prebivalci Slovenije se zavedajo problema naraščajočega prometa in njegovih posledic za okolje. Večina 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. Čeprav se ozaveščenost javnosti povečuje, se to ne kaže vedno v spremembah vedenja prebivalcev.

10. Vključevanje pristojnih sektorjev in širše javnosti v strateške prometne odločitve ne dosega standardov EU.

Za pripravo novejših strateških dokumentov prometnega sektorja (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije in Nacionalni program razvoja javne železniške infrastrukture) je značilna nizka stopnja vključevanja drugih sektorjev in javnosti. Postopke priprave in sprejemanja strateških dokumentov bo treba prilagoditi zahtevam EU in podpisanim konvencijam.

Tiskani izvodi publikacije so dostopni na spodnjem naslovu.

Dr. Aljaž Plevnik, univ. dipl. geogr. in zgod.
Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana
E-pošta: aljazp@uir.si