

Povzetek delavnice z naslovom

Projekcije prometa v Sloveniji do leta 2050

»Vse kar ste si želeli vedeti o zmanjšanju emisij iz prometa v Sloveniji pa si niste upali vprašati«

20. oktober 2021, Reaktorski center IJS, Ljubljana

LIFE ClimatePath2050 (LIFE16 GIC/SI/000043)



Povzetek

V okviru delavnice Projekcije prometa v Sloveniji do leta 2050 so bile predstavljene projekcije prometa, in sicer proces izdelave projekcij, povezava modelskih parametrov (upoštevani ukrepi in predpostavke) skupaj z rezultati projekcij in kakšne cilje na področju prometa prinaša nov predlog zakonodajnega paketa – Fit for 55. Predstavljeno je bilo tudi stanje na področju prometa in prometne infrastrukture danes, kjer je bilo izpostavljeno tudi izvajanje ukrepov NEPN in prepoznane ovire, tako pri izvajanju kot tudi samem spremljanju izvajanja.

Sledila je široka diskusija cilj katere je bil pridobiti širšo sliko ter nove ideje s področja prometa in zmanjševanja emisij TGP, ki lahko služijo kot osnova za izboljšanje in nadgradnjo projekcij v prometu. V diskusiji izpostavljene ideje lahko razdelimo v tri sklope ukrepov, glede na zahtevnost izvajanja:

1. »VELIKI« UKREPI:

- a. Izgradnja ustrezne infrastruktura, ki omogoča in spodbuja trajnostno mobilnost (ni bilo veliko debate glede virov, časovnice...)
- b. vzpostavitev upravljalca javnega prometa (trenutno je upravljanje zelo razpršeno - ni enotnega portala za spremljanje vozniških redov, nepovezano - prestopanje med različnimi oblikami JPP je neučinkovito, upravljavci JPP nimajo interesa da bi se raba JPP povečala npr. v Ljubljani, pred infrastrukturnimi projekti potrebno preveriti, če se da z JPP omiliti oz. izničiti potrebo po novih cestah, priprava načrta razvoja JPP...).
- c. potni stroški - izpostavljen predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007) (<https://www.care4climate.si/sl/knjiznica?pidPagerArticles=3>). Pr tem se je izkazala večplastnost problematike, kjer je potrebno paziti na »mobilnostno revščino«, kako spodbuditi uporabo javnega potniškega prometa (v tem trenutku se JPP uporablja kot komplement ali substitut za mobilnost peš ali kolo, ne pa za zamenjavo z avto mobilnostjo). Postavlja se tudi vprašanje, kako ustrezno umestiti tudi ruralna okolja. Izpostavljena je bila težavnost usklajevanja s sindikati in problem t.i. pridobljenih pravic ter pravičnosti. Nepravilno nastavljen sistem povračila potnih stroškov spodbuja razpršeno poselitev
- d. pomen intermodalnosti (vključevanje več deležnikov - celovito zajeti vse ponudnike potniških storitev, z namenom doseganja učinkovite organizacije JPP) Ob tem je potrebno zagotoviti tudi zadostno kapaciteto sedišč na JPP tudi za zaposlene (vlaki in avtobusi že sedaj prenatrpani)
- e. rumeni pasovi – prednost JPP pred ostalim prometom, bi omogočili učinkovitejši prevoz iz točke A do točke B in konkurenčno prednost pred avtomobili

- f. fizično omejevanje avtomobilskega prometa (prepozno bo čakanje na korenček) – preko parkirne politike, omejevanja hitrosti za avtomobile, neširitve cest, zapor cest za avtomobile
- g. pogosto izpostavljeno razumevanje obnašanja porabnikov - upoštevanje vedenjske ekonomike (ang. behavioural economics). Osebne norme in vrednote so močno zakoreninjene v naših možganih in za naslavljanje le teh je potrebno opraviti obsežno in podrobno raziskavo prej omenjene večplastne problematike.

2. »MAJHNI« UKREPI

- a. Ob poznavanju vedenjske ekonomike sledi ciljno usmerjena promocija (npr. komu so namenjene nove kolesarske povezave, JPP...) ter tudi komunikacija ukrepov (npr. komunikacija zapore cest za avtomobile (napačna komunikacija lahko sproži velik odpor)
- b. pospešitev digitalizacije za večjo uporabnost JPP (npr. vozni redi, potni stroški, izračun stroškov poti od A do B)
- c. pomen mobilnosti v ustanovah, podjetjih, ki spodbuja in omogoča trajnostno mobilnost (priprava ustreznih načrtov trajnostne mobilnosti v vrtcih, šolah...)
- d. ustrezno planiranje in umeščanje v prostor (npr. točk za trajnostno mobilnost (postajališče, stojalo za kolesa) in parkirnih mest, območij z omejitvami 30 km/h)
- e. regulacija zagotavljanja dostopnosti za vsa prometna sredstva (OPN, OPPN, DPN) – umeščanje objektov v prostor z obveznim zagotavljanjem dostopnosti za JPP in ostale oblike trajnostne mobilnosti ne le za avtomobile
- f. regulacija parkirnih prostorov (določitev maksimalne količine parkirnih mest ne minimalnih), problem obveznega nakupa parkirnih mest skupaj s stanovanjem
- g. delo od doma je bilo na delavnici prepoznano kot pomemben ukrep, ki zmanjšuje obseg prometa, pri čemer je bilo s strani udeležencev ocenjeno, da je verjeten obseg med 20 in 30 %. Postavljeno je bilo vprašanje kakšen je »rebound effect« tega ukrepa – koliko se druga mobilnost poveča, ko delamo od doma (npr. otroke je še vedno potrebno peljati v šolo)

3. NOVI UKREPI:

- a. MaaS (mobilnost kot storitev) car sharing, raziskati kako bi vpeljava takega lastniškega modela prispevala k mobilnosti, ki bi imela manjši vpliv na okolje – vpliva lastništva vozil (zasebno / javno)

- b. Kako bo vključevanje avtonomnih vozil vplivalo na mobilnost v prihodnje (Lisbon Study, solastništvo vozil: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_self-drivingcars.pdf)
- c. Raziskati tudi, kako bi v prihodnje na promet vplivalo tudi vključevanje dronov v logistiko.

Na delavnici so bile jasno izpostavljene tri ravni ukrepanja:

1. Zmanjšanje potreb po mobilnosti
2. Spodbujanje trajnostne mobilnosti (JPP, kolesarjenje, pešačenje)
3. Zamenjava energentov in tehnologij pogona

Pri tem je potrebno ukrepati v navedenem vrstnem redu. To ne pomeni, da se ne spodbuja k zamenjavi tehnologij in energentov, vendar je potrebno intenzivno delati na prvih dveh ravneh, da ne bo prišlo do mobilnostne revščine in na splošno slabše kakovosti življenja.

V okviru debate se je zelo jasno odrazila večplastnost problematike, ki jo je potrebno nasloviti celovito oziroma multidisciplinarno ter ob tem iskati učinkovite ukrepe, ki bodo dejansko pripomogli k izboljšanju trajnostne mobilnosti v Sloveniji.

Tabela 1: Prepoznana večplastnost problematike

»veliki« ukrepi	»majhni« ukrepi	novi ukrepi
izgradnja infrastruktura (ni bilo veliko debate glede virov, časovnice...)	delo od doma	MaaS (mobilnost kot storitev) car sharing
vzpostavitev upravljalca javnega prometa	povečanje promocije (npr. komu so namenjene nove kolesarske povezave...)	kako upoštevati avtonomna vozila Lisbon Study (https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_self-drivingcars.pdf) lastništvo
potni stroški - <i>Predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)</i> (https://www.care4climate.si/sl/knjiznica?pidPagerArticles=3)	pospešitev digitalizacije JPP (npr. vozni redi, potni stroški, izračun stroškov poti od A do B)	logistika z droni
pomen intermodalnosti pri JPP (vključevanje več deležnikov)	pomen mobilnosti v ustanovah, podjetjih (mobilnostni načrti, vrtci, šole...)	
rumeni pasovi - prednost JPP pred ostalim prometom,	ustrezno planiranje in umeščanje v prostor (parkirišča za avtomobile, stojala za kolesa, postajališča), drugi prometni ukrepi (npr. omejitve 30 km/h)	
fizično omejevanje avtomobilskega prometa	umeščanje objektov v prostor - regulacija zagotavljanja dostopnosti za vsa prometna sredstva (OPN, OPPN, DPN)	
večje upoštevanje vedenjske ekonomike	regulacija parkirnih prostorov	