

Zadeva: prispevek v razpravi na 49 seji Sveta za varstvo okolja na temo: Slovenija – nizkoogljična družba do 2025

1. Izhodišče

Promet je danes v vseh družbah pomemben dejavnik onesnaževanja okolja. Ker je dosegel tolikšno gostoto, da je pretočnost cest skoraj povsod postala omejitveni faktor, na onesnaževanje okolja bolj kot promet v smislu obsega (število in vrsta vozil) vplivajo zastoji na cestah, saj vozila v počasnih kolonah še bistveno bolj onesnažujejo okolje kot vozila pri normalni hitrosti.

Čprav dolgoročne rešitve problema ne vidimo v nadaljnjem omejevanju prometa, temveč v nadomeščanju vozil na pogon s fosilnimi gorivi z vozili na alternativne vire (akumulatorji, gorilne celice, vodik – ne pa goriva na rastlinska olja, ki je evidentno korak v slepo ulico!), postaja prometna regulativna (prometna politika) eden ključnih elementov izboljšanja ekološke situacije in s tem vsakega programa za čistejše okolje.

2. Nekaj dejstev

- 2.1 Slovenija danes izgubi več kot 1 mio delovnih ur (ljudi in strojev) samo na mejah s Hrvaško (in Madžarsko). Si predstavljate onesnaževanje, če bi 1 mio avtomobilskih motorjev, ki trošijo v počasnem premikanju več kot 50 l goriva na 100 km, na istem mestu delalo 1 uro?
- 2.2 Slovenija je imela pred leti eno boljših tehnoloških struktur transportnih vozil v Evropi (zahvaljujoč avstrijskemu šikaniranju), danes pa se ta struktura naglo poslabšuje – tudi zato, ker so sosednje države (Avstrija Italija, Nemčija) uvedle državne spodbude (pomoči) za nabavo ekološko čistejših vozil, Slovenija pa tega ne zmore. Obljuba Ministra za promet g. Žerjava, dana zbornicam 24 januarja letos, da bo v oktobru zagotovil subvencije za nabavo novih vozil (v obsegu približno 3.000 evrov na vozilo, registrirano v l 2008), se je izkazala za kapitalen političen nateg avtoprevoznikov.
- 2.3 Slovenska prometa politika z vrsto ukrepov, ki zasledujejo sekundarne cilje (npr. usmerjanje tovornih vozil skozi AC plačilne postaje) dosega velike negativne posledice na okolje, saj uzakonja ponekje bistveno daljše prometne povezave. Tako mora tovornjak, namenjen iz Kranja v Kamnik, po AC v Vižmarje, po Celovški cesti na severno obvoznico, skozi Trzin in Mengeš nazaj v Kamnik! Ali tovornjak z železniške postaje v ŠK. Loki pride v 4 km oddaljeno tovarno Termo samo po cesti skozi Medvode – Ljubljano – Vrhniko – Logatec – Žiri – Poljane – torej po cesti, dolgi 112 km.
- 2.4 Vlada RS je že v svojem drugem Akcijskem programu uvajanja elektronskega cestninjenja tovornjakov v prostem toku obljubila, da bo plačilne postaje na AC (ki

postajajo pomemben dejavnik onesnaževanja okolja!) odstranila do septembra letos. Hkrati je pripravila program dela za elektronsko cestninjenje, ki ga MZP ne izvaja.

2.5 AZ je v preteklosti večkrat predlagala MZP, da omeji tranzit zastarelih vozil preko RS. V ta namen smo predlagali ustanovitev »alpske in kraške ekološke cone«, za prevoze najbolj škodljivih vozil pa uvede ekološko takso. Tako zbrana sredstva bi lahko koristili za spodbujanje boljšega voznega parka slovenskih avtoprevoznikov in druge ekološke akcije.

Isto velja za vstop vozil v nekatera mesta, kjer bi z nalepkami zmanjšali število voženj in tako povečali pretočnost cest v mestih. Seveda pa to zahteva izboljševanje alternativnih možnosti – primestne železnice, cenejši mestni promet itd., itd.

3. Predlog ukrepov

Vlada RS naj takoj pripravi in sprejeme program zmanjšanja obremenitev, ki jih okolju povzroča promet. V tem programu naj najde ustrezne rešitve problemov, na katere sem opozoril v drugi točki, zlasti:

- 3.1 Uvedba elektronskega cestninjenja tovornjakov v prostem toku in odstranitev AC plačilnih postaj;
- 3.2 Spodbujanje zamenjave starih vozil za nova (subvencije);
- 3.3 Omejitev tranzita ekološko zastarelih vozil (uvedba ekoloških con);
- 3.4 Redefiniranje prometne politike v smislu iskanja najekonomičnejših prometnih povezav, ki so po pravilu tudi ekološko najmanj obremenjujoče;
- 3.5 Spodbujanje nove transportne logistike, ki bo zmanjšala delež »praznih km v transportu« ter omogočila hitrejšo dobavo blaga;
- 3.6 Preučitev možnosti uvedbe tranzitnih oprtnih vlakov v in iz Luke Koper v druge države;
- 3.7 Zakonsko opredelitev kabotaže z vidika okoljevarstvenih ciljev.

To so le nekateri izmed ciljev, v dobri prometni politiki uresničljivi prej kot v enem mandatnem obdobju.

Emil Milan Pintar
Ljubljana, 4.11.2008