

## Rezultati spletne ankete: Vizija trajnostni promet 2025, objavljeni 1.6.2018

Stranke so se do ciljev na področju trajnostnega prometa opredeljevale na naslednji način:

Podpiramo cilj:	
Ne podpiramo cilja:	
Do cilja se ne moremo opredeliti:	
Odgovor ni posredovan:	

Objavljamo rezultate strank, ki so odgovore posredovale do 31.5., Ker še pričakujemo odgovore preostalih strank, bomo končno verzijo rezultatov spletne ankete posredovali po prejemu odgovorov.

**1. CENA PROMETA VKLJUČUJE VSE ZUNANJE STROŠKE.** Okolju prijazno upravljanje mobilnosti je moč doseči le ob strogem upoštevanju in vključevanju vseh zunanjih stroškov. Potrebno je na podlagi že obstoječih modelov in študij izbrati kakovostno metodologijo merjenja zunanjih stroškov ter z njeno pomočjo stroške transparentno in javnosti razumljivo predstaviti ter jih preliči v ekonomske postavke (npr. skozi primerno cestninjenje ali zeleno javnofinančno reformo).

	Solidarnost	Slovenska ljudska stranka (SLS)	Nova Slovenija – krščanski demokrati (NSI)	Levica	Gibanje Zedinjena Slovenija	Stranka modernega centra (SMC)
Cilj 1: Do leta 2021 se vzpostavi sistem obračunavanja zunanjih stroškov. Do leta 2023 prava cena prometa vključuje vsaj 90 % zunanjih stroškov.						
Cilj 2: Do 2021 se za tovorna vozila plačilo cestnine razširi tudi na vzporedne ceste višjega reda.						
Cilj 3: Do leta 2021 se sprejmejo mehanizmi na ravni EU, ki v ceno blaga vključujejo tudi zunanje stroške transporta.						
Cilj 4: Do leta 2021 urediti in uzakoniti povračilo stroškov prevoza na delo za vse delavce na način, ki bo spodbujal rabo javnega prevoza.						

**2. PROSTORSKO IN PROMETNO NAČRTOVANJE JE POVEZANO IN TRANSPARENTNO.** Prostorsko in prometno načrtovanje bosta povezana, učinkovita in transparentna le z enakovrednim vključevanjem ljudi v zgodnje procese načrtovanja infrastrukturnih projektov. Integracija prometnega in prostorskega načrtovanja se kaže predvsem pri pripravi prostorskih planov in načrtov, ki upoštevajo prometne obremenitve in dostopnost z JPP. Priprava mobilnostnih načrtov že pri samem načrtovanju, umeščanju ali gradnji bi pomenila korak v smer k integriranemu prostorskemu in prometnemu načrtovanju.

	Solidarnost	Slovenska ljudska stranka (SLS)	Nova Slovenija – krščanski demokrati (NSI)	Levica	Gibanje Zedinjena Slovenija	Stranka modernega centra (SMC)
Cilj 1: Javnosti se v procese načrtovanja vključuje v zgodnejših fazah, predvsem pri pomembnejših infrastrukturnih projektih.						
Cilj 2: Poveže se stanovanjsko in prometno politiko skozi vključevanje prioritet prometne politike v stanovanjsko politiko in obratno.						
Cilj 3: Do leta 2019 se prometne tokove v mestnih središčih stabilizira. PLDP na mestnih vpadnicah pada za 3 % letno. V mestnih središčih se ukinjajo parkirne površine, in sicer za 3 % skupne površine parkirnih mest letno.						
Cilj 4: Slovenija je podpisnica Alpske konvencije, zato upošteva načela o novogradnji cest iz prometnega protokola alpske konvencije.						
Cilj 5: Sprejem in izvajanje Strategije prostorskega razvoja Slovenije za področje trajnostne mobilnosti.						

Cilj 6: Sprejem smernic za pripravljavce prostorskih aktov glede vključevanja mehanizmov za spodbujanje trajnostne mobilnosti v prostorskem načrtovanju kot so obveza izdelave mobilnostnega načrta za večje generatorje prometa, zagotavljanje dostopnosti z JPP, dostopnosti kolesarjev ter pešcev, maksimalni parkirni standardi, mešana raba, višje gostote itd.						
Cilj 7: Sprejem in izvajanje regionalnih celostnih prometnih strategij ter njihovo upoštevanje pri izdelavi regionalnih prostorskih planov.						

**3. SPREMINJANJE POTOVALNIH NAVAD SKOZI KONTINUIRANO OZAVEŠČANJE O POMENU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.** Stopnja motorizacije v Sloveniji je visoka (523 avtomobilov na 1000 prebivalcev v letu 2015) in avto še vedno pogosto predstavlja statusni simbol. Po drugi strani pa skupine ljudi, ki iz določenih razlogov ne vozijo avtomobila (šolarji, deloma študenti, starejši, gibalno ovirani, socialno šibki) nimajo enakih možnosti za vključevanje v družbo. Z ukrepi kot so izobraževalni program za mobilnost za osnovne in srednje šole, ozaveščevalni program za šole vožnje ter programi in medijske kampanje o trajnostni mobilnosti za širšo javnost je treba dvigovati ozaveščenost ljudi.

Cilj 1: Do leta 2021 se v sodelovanju z nevladnimi organizacijami in strokovnjaki izdelati celovit program ozaveščanja javnosti o trajnostni mobilnosti in NVO zagotoviti sistemsko podporo pri izvajanju.	Solidarnost	Slovenska ljudska stranka (SLS)	Nova Slovenija – krščanski demokrati (NSI)	Levica	Gibanje Zedinjena Slovenija	Stranka modernega centra (SMC)
Cilj 2: Vzpostavitev sistemske podpore aktivnostim ozaveščanja in izobraževanja, ki so usmerjene k dvigu kulture vožnje in varnosti v prometu.						
Cilj 3: Do leta 2021 se sprejeme predpis, ki mobilnostni načrt za večja podjetja, ustanove, šole in naselja, uvaja kot obvezen.						

**4. KOLESARJENJE IN PEŠAČENJE STA OSNOVA STEBRA MOBILNOSTI V MESTIH IN STRNJENIH NASELJIH.** Kolesarjenje in pešačenje predstavljata v strnjenih naseljih osnovo mobilnosti. Veliko pozornosti je potrebno nameniti ukrepom, ki zagotavljajo večjo varnost vsem udeležencem v prometu, s poudarkom na ranlivejših skupinah kot so pešci in kolesarji. Ob cestah v naseljih bi morali povsod zgraditi pločnike in kolesarske steze. Potrebno bi bilo prednostno odpraviti tako imenovane črne točke, ki predstavljajo za pešce ali kolesarje nevarne oziroma nepregledne odseke. Zelo pomembno je tudi vzpostavljanje in obnavljanje kolesarske infrastrukture, ki mora biti varna, udobna in vzdrževana v vseh vremenskih pogojih (posipanje, odstranjevanje snega, čiščenje površin). Šolski okoliši kot temelj trajnostne mobilnosti naj predstavljajo vzor varne in uporabnikom prijazne infrastrukture. Tako bo učencem zagotovljena možnost varnega in aktivnega prihoda v šolo.

	Solidarnost	Slovenska ljudska stranka (SLS)	Nova Slovenija – krščanski demokrati (NSI)	Levica	Gibanje Zedinjena Slovenija	Stranka modernega centra (SMC)
Cilj 1: Ob vsaki rekonstrukciji ali novogradnji cest v naselju se zgradi varne in udobne kolesarske površine, ki, če je možno, presegajo minimalne standarde za gradnjo.						
Cilj 2: Sprejetje in izvajanje Pravilnika o kolesarskih povezavah v RS.						
Cilj 3: Sprejetje in izvajanje državne strategije za kolesarjenje.						
Cilj 4: Osnovni način premikanja za krajše (do 2 km) poti v mestih je pešačenje. Slovenija kontinuirano spremlja napredek na področju pešačenja z mednarodnimi indeksi pešačenja.						
Cilj 5: Sprejetje in izvajanje državne strategije za pešačenje.						
Cilj 6: Do leta 2021 v vseh šolskih okoliših obstaja možnost varnega in aktivnega (peš, s kolesom) prihoda v šolo.						
Cilj 7: Do leta 2023 v šolo aktivno prihaja vsaj 80 % učencev, ki so od šole oddaljeni manj od 2 km.						
Cilj 8: Delež dijakov, študentov in delovno aktivnih prebivalcev, ki aktivno prihajajo v šolo/na delovno mesto se letno povečuje za 1 odstotno točko.						

Cilj 9: Zmanjšanje števila smrtnih žrtev ter hudo telesno poškodovanih med kolesarji za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot 7 kolesarjev, hudo telesno poškodovanih ne sme biti več kot 74.						
Cilj 10: Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci ter zmanjšanje teže posledic teh prometnih nesreč za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot 13 pešcev.						
Cilj 11: Povečati obseg kolesarjenja.						
Cilj 12: Do 2021 se v naseljih omeji hitrost na 30 km/h.						

**5. TEMELJITO SE PRENOVI JAVNI POTNIŠKI PROMET.** Povezave z javnim potniškim prometom marsikje še ne obstajajo ali pa so časovno nekonkurenčne in neuskklajene. JPP mora postati dostopen, uporaben in konkurenčen način prevoza za vse skupine prebivalstva. Prevzeti mora večji del dnevnih osebnih migracij v urbanih okoljih, kot tudi med urbani središči in periferijo. Storitve JPP morajo biti kakovostne in učinkovite (ustrezna hitrost, frekvenca, udobnost in dostopnost do postajališč, poenotenje voznih redov, intermodalnost), morajo pa biti tudi cenovno konkurenčne prevozu z osebnimi avtomobili. Srednja varianta projekcije slovenskega prebivalstva EUROPOP2008 predvideva porast deleža starih ljudi (65+) med skupnim prebivalstvom do leta 2060 na 33,4 % (SURS, 2010). Delež starejših je v podeželskih območjih večji kot v urbanih in te skupine prebivalstva se pogosto soočajo z mobilnostno revščino. Posebno pozornost je potrebno nameniti skupinam prebivalstva, ki si ne morejo privoščiti oziroma ne morejo voziti osebnega avtomobila, predvsem so to otroci, gibalno ovirani in starejši.

	Solidarnost	Slovenska ljudska stranka (SLS)	Nova Slovenija – krščanski demokrati (NSI)	Levica	Gibanje Zedinjena Slovenija	Stranka modernega centra (SMC)
Cilj 1: Do leta 2021 se doseže 30:70 'modal split' za potniški promet (vsaj 30 % potniških kilometrov doseženih z JPP) in do leta 2023 zagotoviti prevlado JPP nad osebnim prometom.						
Cilj 2: Vsa naselja s 500 ali več prebivalci so do leta 2021 povezana z regionalnimi središči z JPP, ki vozi v najmanj enournem intervalu, in katerega potovalni čas je primerljiv z avtomobilskim.						

Cilj 3: Do leta se 2021 zagotoviti učinkovito povezanost taktnih voznih redov različnih sredstev JPP.						
Cilj 4: Do leta 2021 se vzpostaviti intermodalne centre, kjer je možen enostaven in hiter prestop med različnimi sredstvi JPP (vlak, avtobus, kolo).						
Cilj 5: Nivo storitev JPP in uporabniške izkušnje se kontinuirano dviguje in je konkurenčen avtomobilu. Primer ukrepov: opremljenost postaj, dostopnost informacij, možnost uporabe brezžičnega interneta, spletno nakupovanje vozovnic, opremljenost voznih sredstev z informacijami o naslednjih postajališčih, času prihoda, odhoda, možnost prevoza koles.						
Cilj 6: Do leta 2021 se uredi varne dostope do vseh postaj javnega potniškega prometa.						
Cilj 7: Do leta 2021 se primerno opremiti vse postaje JPP in se jih prilagoditi gibalno oviranim in slepim ter slabovidnim.						
Cilj 8: Do leta 2023 so prevozi na zahtevo uveljavljena oblika mobilnosti na podeželju.						

#### 5.1. ŽELEZNICA JE VITALNA HRBTENICA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA.

	Solidarnost	Slovenska ljudska stranka (SLS)	Nova Slovenija – krščanski demokrati (NSI)	Levica	Gibanje Zedinjena Slovenija	Stranka modernega centra (SMC)
Cilj 1: Do leta 2026 so vsa regijska središča z Ljubljano povezana s kakovostnimi železniškimi povezavami, ki vozijo v rednih polurnih ali enournih intervalih, potovalni čas pa mora biti enak ali manjši kot z osebnim avtomobilom.						

Cilj 2: Do leta 2023 primestni vlaki prevzamejo 60 % dnevnih migrantov v večjih slovenskih mestih.						
Cilj 3: Vse večje železniške postaje in postajališča imajo urejena kolesarska parkirišča.						
Cilj 4: Vsi novi potniški vlaki, od vključno leta 2018 dalje, imajo prostor za 10-20 koles na garnituro.						
Cilj 5: Do sredine leta 2019 sprejeti novo Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa, ki bo predvidela vlaganja v regionalne železnice v obdobju 2020-2030 oziroma vključitev vlaganj v regionalne železnice kot dodaten ukrep v Operativnem programu.						

**5.2. ŽELEZNICA PREVZAME GLAVNINO TRANZITNEGA TOVORNEGA PROMETA.** Na ravni celotne Slovenije se 20,2 % voženj tovornega prevoza opravi po železnici in 79,8 % po cesti (podatek za leto 2014). V zadnjih letih smo sicer pričali vlaganjem v železniško infrastrukturo (Kočevska proga, 2. tir, odsek proti Madžarski, nakup novih vlakovnih garnitur), vendar le-to ni v sorazmerju z vlaganjem v cestno infrastrukturo. Vstop v EU je v Sloveniji zaznamoval tudi skokovit porast tranzitnega cestnega tovornega prometa. Cestni tovorni promet v primerjavi z železniškim tovornim prometom bolj obremenjuje cestne površine ter okolje. Potrebno je preusmerjati tovorni promet s cest na železnico in doseči vzdržno rabo cestnih površin ter zmanjšanje vplivov tovornega prometa na okolje.

	<b>Solidarnost</b>	<b>Slovenska ljudska stranka (SLS)</b>	<b>Nova Slovenija – krščanski demokrati (NSI)</b>	<b>Levica</b>	<b>Gibanje Zedinjena Slovenija</b>	<b>Stranka modernega centra (SMC)</b>
Cilj 1: S pravilno stimulacijo prevoznikov se do leta 2025 preusmeriti večino tovornega tranzitnega prometa na železnico.						
Cilj 2: Vlaganja v železniško infrastrukturo naj v naslednjih 6 letih presegajo vlaganja v cestno infrastrukturo.						

**6. UMIRJANJE PROMETA JE KLJUČNO ZA RAZVOJ TURISTIČNIH IN ZAVAROVANIH**

**OBMOČIJ.**Število prihodov in prenočitev turistov se z leti povečuje, v letu 2017 je bilo v Sloveniji skoraj 12 milijonov prenočitev turistov (SURs, 2018). Nekatera območja so že dosegla kritično raven obiska (Triglavski narodni park, Postojnska jama, Bled, Ljubljana ipd.). Naraščajoče turistične tokove je potrebno mobilnostno urejati. V številnih na turistične in prometne tokove bolj občutljivih območjih (zavarovana območja, gorska območja) je potrebno prednostno razvijati JPP in poskrbeti za umirjanje osebnega prometa. V letu 2015 se je 89 % Slovencev na letni ravni odločilo za zasebno potovanje z namenom prostega časa, od tega jih je kar 85 % za obliko mobilnosti uporabilo osebno prevozno sredstvo, le 8 % javni potniški promet (6 % avtobus, 2 % vlak). V višku turistične sezone julij–avgust (podatek za leto 2015) je delež tujih turistov po glavnem prevoznem sredstvu prihoda v Slovenijo znašal 68 % osebni avtomobil, kombi ali avtodom; 24 % letalo; 5 % avtobus; 2 % vlak in 1 % motorno kolo. Prometno razbremenitev zavarovanih območij je potrebno doseči s promocijo in modernizacijo javnega potniškega prometa, eden izmed ukrepov predstavlja tudi elektrifikacija JPP-ja. Z razvitim JPP Slovenija lahko postane ciljna država številnih turistov, v nasprotju s trenutnim stanjem, ko smo v veliki meri tranzitna turistična država.

	Solidarnost	Slovenska ljudska stranka (SLS)	Nova Slovenija – krščanski demokrati (NSI)	Levica	Gibanje Zedinjena Slovenija	Stranka modernega centra (SMC)
Cilj 1: Do leta 2021 se izdela državno strategijo umirjanja prometa za turistična območja oziroma je tematika obravnavana v regionalnih prometnih strategijah.						
Cilj 2: Do leta 2021 urediti promet v vseh alpskih dolinah, ki se soočajo s prometnimi pritiski.						
Cilj 3: Do leta 2021 predpisati dostopnost z JPP kot pogoj delovanja javnih kulturnih ustanov in zavarovanih območij.e besedilo odgovora						
Cilj 4: Do leta 2021 pričeti s trženjem produktov mehke mobilnosti kot sestavnega dela turistične ponudbe.						

**7. VZPOSTAVI SE OKOLJSKI MONITORING VZDOLŽ VEČJIH PROMETNIC.**Po vzoru vzpostavitve mreže merilnih postaj okoli termoeenergetskih objektov z namenom opazovati stanje onesnaženosti in ukrepati ob preseženih koncentracijah onesnaževal, je treba vzdolž obremenjenih prometnic, ter v mestnih središčih in na t.i. vročih točkah vzpostaviti stalno delujoč monitoring kakovosti zraka in stopnje hrupa ter sprejeti seznam ukrepov ob morebitnih prekoračitvah dovoljenih vrednosti.

	Solidarnost	Slovenska ljudska stranka (SLS)	Nova Slovenija – krščanski demokrati (NSI)	Levica	Gibanje Zedinjena Slovenija	Stranka modernega centra (SMC)



Sheet1

<p>Cilj 1: Do leta 2021 se vzpostavitvi reprezentativno mrežo merilnih postaj vzdolž državnih cest in drugih prometnih sistemov za merjenje onesnaženosti zraka in hrupa do leta 2021.</p>					
<p>Cilj 2: Mejne vrednosti hrupa so soglasno sprejete z lokalnim prebivalstvom. Izvajanje se ukrepi za znižanje hrupa v stanovanjskih območjih.</p>					
<p>Cilj 3: Mejne vrednosti koncentracije prašnih delcev iz prometa niso presežene na nobenem merilnem mestu.</p>					
<p>Cilj 4: Vzpostaviti sistemski vir financiranja ukrepov, ki na območjih s preseženimi vrednostmi onesnaževal in hrupa prispevajo k trajnem zmanjšanju preseženih vrednosti.</p>					