

Izhodišča prometne politike Republike Slovenije

Osnutek končnega poročila za cestni promet

| | |
|---|----|
| 2. Pregled pozitivne zakonodaje, ki se na področju cestnega prometa | 7 |
| 3. Preobratovni in poselitveni razvoj Slovenije kot izhodišče oblikovanja prometne politike | 15 |
| 4. Vpliv prihodnjega razvoja Slovenije na prometno politiko | 24 |
| 5. Vpliv pr... | 25 |
| 6. Nacionalna | 26 |
| 7. Sedanje | 28 |
| 8. Sedanje | 32 |
| 9. Kakšno | 34 |
| 10. Pregled | 41 |
| Sklep | |



Priloga : Prostorski vidiki prometne politike

April 1996

Prostorski inženirski projekt: dr. Tomaž Kavčič dipl. inž.

Poročilo pripravili:

dr. Boris Taler dipl. inž. (Ljubljana)



UNIVERZA V LJUBLJANI

Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo



PROMETNOTEHNIŠKI INŠTITUT

1000 Ljubljana, Jamova 2
Telefon ++ 386 61 176 85 85
Fax ++ 386 61 125 06 92



IZHODIŠČA PROMETNE POLITIKE REPUBLIKE SLOVENIJE

Osnutek končnega poročila za cestni promet

VSEBINA

| | |
|---|----|
| Uvod | 1 |
| 1. Izkušnje razvitih držav in priporočila EU v zvezi s prometno politiko | 2 |
| 2. Pregled pozitivne zakonodaje, ki ureja področje cestnega prometa | 7 |
| 3. Prebivalstveni in poselitveni razvoj Slovenije kot izhodišče oblikovanja prometne politike | 15 |
| 4. Vpliv strategije razvoja Slovenije na prometno politiko | 24 |
| 5. Vplivi prostorskega plana | 25 |
| 6. Nacionalni programi | 26 |
| 7. Sedanje stanje prometnih tokov in napovedi | 28 |
| 8. Sedanji modal split za mestni in primestni promet in napoved | 32 |
| 9. Kakšne cilje želimo doseči glede razvoja prometnih tokov in modal splita? | 44 |
| 10. Pregled ukrepov prometne politike | 51 |
| Sklep | |
| Priloga : Prostorski vidiki prometne politike | |
| Literatura | |

Predstojnik PTI in nosilec projekta: dr. Tomaž Kastelic dipl. ing.

Poročilo pripravili:

dr. Boris Gaberščik dipl. ing (priloga)
dr. Miha Juhart in dr. Peter Grilc (poglavje 2)
Peter Repousk dipl.ing. (poglavje 3)
mag. Peter Lipar dipl. ing. (poglavja 1,4,5,6,7,8,9,10)



Uvod in poglavitne ugotovitve

Slovenski parlament je v prejšnjem letu obravnaval dva pomembna dokumenta, ki urejmeta en segment prometne politike - to je načrtovanje in gradnja prometne infrastrukture ("hardware"). Ta dva dokumenta sta Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji in Nacionalni program izgradnje železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji. Obravnavan je bil tudi Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana Republike Slovenije, ki tudi neposredno in posredno vpliva na načrtovanje prometne politike v Sloveniji.

Poleg naštetih dokumentov so za nadaljnje planiranje prometne politike v Sloveniji pomembni tudi izsledki dveh študij, ki jih financira PHARE in Mednarodna banka za obnovo in razvoj. To sta študiji Strateška presoja vplivov na okolje za transportni sektor in Scenariji prometnih obremenitev (Transport Master Plan). Ti dve študiji sta povezani, saj bodo rezultati obremenitev služili za presojo vplivov na okolje. Obe študiji sta že v zaključni fazi, tako da bodo določeni rezultati že kmalu na voljo.

Ti osnovni dokumenti in morda še nekateri (med njimi vsekakor Strategija gospodarskega razvoja Slovenije, Prometne študije Ljubljane, Kopra, Maribora in Celja) bodo služili kot osnova za drugi segment prometne politike, ki je tudi predmet te naloge, to je normativni del s predlaganimi instrumenti in ukrepi za urejanje prometa kot dejavnosti ("software").

Vsak od naštetih dokumentov že vsebuje elemente prometne politike, saj se v prognozah praviloma vedno omenja več možnih scenarijev, ki so posledica posameznih ukrepov.

Iz prometnih prognoz sledi, da se bodo največji kapacitetni problemi pokazali v mestih (predvsem v Ljubljani in Kopru, manj v Mariboru in Celju), medtem ko na ostali cestni mreži ni pričakovati prometnih zastojev. To pomeni, da je potrebno rešitev teh težav iskati v spremembi izbire prometnega sredstva na potovanjih do 15 kilometrov, oziroma v izboljšanju primestnega in mestnega javnega prevoza.

Zavedamo se, da mora prometna politika služiti splošnim družbenim ciljem, zato mora slediti ciljem s področja okolja ter gospodarskega, socialnega in prostorskega razvoja. Večina dolgoročnih ukrepov prometne politike je povezano s prostorskim načrtovanjem. Zato so v naloge vključeni tudi ustrezni strokovnjaki s teh področij.

Pri določevanju konkretnih instrumentov prometne politike so nam bili v pomoč ukrepi, ki jih že ali pa jih še bodo izvajale države Evropske skupnosti. Predvsem so dragocene njihove izkušnje o učinkovitosti posameznih ukrepov in odzivu ljudi na cilje prometne politike glede sprememb mišljenja in obnašanja.

1. Izkušnje razvitih držav in priporočila EU v zvezi s prometno politiko

1.1 Angleška prometna politika (PPG13, March 1994)

Glavne značilnosti dokumenta:

A Prostorsko planiranje:

- lociranje novogradenj v bližino že obstoječih urbanih površin z namenom, da je vsa potrebna infrastruktura zlahka dosegljiva
- nova parcelacija naj bo na takih lokacijah, ki so dosegljive s sredstvi javnega prevoza
- izogibati se takšnemu razvoju zaselkov, ki bi generirali dodaten osebni promet
- planiranje nove industrije tako, da bodo delavci živeli v bližini delovnih mest

B Dodatni prometni ukrepi:

- vzpodbujanje drugih sredstev prevoza (peš, kolo, javni prevoz)
- zmanjšanje odvisnosti od osebnega vozila
- povečati atraktivnost mestnega centra v primerjavi z obmestnim razvojem

Z ukrepi je treba vplivati na:

- zmanjšanje števila parkirnih mest ali pa zvišanje cene parkiranja tam, kjer so možni dostopi z drugimi sredstvi prevoza
- izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje (umirjanje prometa, razsvetljava, urejenost okolja, povečanje varnosti, povečanje potrebnih površin na račun motornega prometa)
- javni prevoz (vzpodbujanje razvoja cestne železnice, avtobusnega prometa...)
- park and ride (ob železniški ali avtobusni postaji)

C Prometna infrastruktura

Potrebno je hkratno prostorsko planiranje in načrtovanje prometne infrastrukture. Nove prometne povezave morajo biti podvržene presoji vplivov na okolje in kritičnemu javnemu mnenju.

D Prednostne povezave

Gre predvsem za tranzitne koridorje, ki se naj jih ne uporablja kot ceste namenjene lokalnemu prometu (pomembno je prostorsko planiranje). Ti koridorji naj ne bodo v bližini naselij. Industrija, ki potrebuje večje prevoze, ne sme biti locirana v bližini mest ali naselij, vendar mora biti neposredno povezana s cestnim omrežjem.

1.2 Avstralske izkušnje pri planiranju prometne infrastrukture

Glavna poanta: s pomočjo prostorskega planiranja planirati izgradnjo boljših mest, ki bi bila manj odvisna od avtomobilskega prometa. Kritiki pravijo, da je povezava med življenjskim standardom in med povpraševanjem po zasebnem prostoru in uporabi avtomobila.

1.3 Nemška prometna politika

Integralni del nemške prometne politike predstavlja varstvo okolja. Posebni poudarek je na preselitvi vseh vrst prevozov s cest na železnice in na vodne poti. Varstvu okolja posvečajo veliko pozornost že pri samem načrtovanju nove infrastrukture.

Zelo se trudijo doseči dobro povezanost med različnimi vrstami prevozov, uveljavljajo park and ride sistem in načrtujejo kar 1500 kilometrov novih sodobnih kolesarskih poti.

Nemška avtomobilska industrija načrtuje okolju prijaznejša vozila, kaznovalna politika pa je zelo restriktivna in dosledna.

Z veliko pozornostjo skušajo racionalizirati potovanja do 15 kilometrov, ki predstavljajo velik odstotek vsakodnevnih voženj - cilj je njihova preusmeritev z osebne vozila na javni promet.

V zadnjem obdobju poteka proces privatizacije železnic in letalskega prometa. Od tega tudi pričakujejo ugodne rezultate glede spremembe modal splita.

Uvaja se čip kartica za vse oblike javnega prevoza - tudi z namenom popularizacije te vrste prevoza.

Vse bolj se uveljavlja najemanje vozil, ki so praviloma manjša in okolju prijaznejša.

Že okoli 800 kilometrov avtomobilskih cest je opremljeno s sistemom vodenja, ki omogoča optimalno vodenje prometnih tokov in tako prispeva k zmanjšanju zastojev in večji kapaciteti cest.

1.4 Nizozemska prometna politika

Ugotovitev: vplive močnega naraščanja motorizacije ni mogoče ublažiti z izgradnjo nove infrastrukture, ki le še dodatno generira promet. Potrebno je zmanjšati celotno število prevoženih kilometrov. Določili so še sprejemljivi obseg prometa glede na absorpcijo okolja (Environmental Capacity) in željeni modal split.

Ugotovili so, da je pri enakih dolžinah cestnega in železniškega prometa stopnja onesnaževanja okolja zaradi cestnega prometa več kot trikrat višja od onesnaževanja zaradi železniškega prometa.

Predstavili so "do nothing" scenarij in scenarij prekinitev trendov. V scenariju prekinitev trendov je bilo upoštevanih enako število potovanj kot v prvotnem scenariju. V scenariju prekinitev trendov je predvideno, da bo le še samo 10% privatnih in poslovnih potovanj opravljeno z osebnim avtomobilom, medtem ko jih je danes kar 75%. Za uresničitev tega pa je potrebno oblikovati nov sistem javnega transporta. Sistem je oblikovan iz treh komponent - primarni, sekundarni in terciarni na nacionalni, regionalni in urbani ravni. Klasifikacija javnih prometnih sredstev zahteva sodelovanje med različnimi prevoznimi podjetji in kvalitetno informiranost potnikov. Na osnovi novega modal splita bi bilo tako potrebno razširiti železniško omrežje za 30%.

Scenarij prekinitev trendov v primerjavi s prvotnim scenarijem omogoča privarčevanje 25,4 mio guldnov oziroma 3900 guldnov na gospodinjstvo do leta 2010.

1.5 Švicarske izkušnje

Koncept prometnega razvoja:

- koordinacija zasebnega in javnega prometa
- decentralizacija pri odločanju (zvezna vlada - kantoni)
- načelo "polluter pays"- internalizacija eksternih stroškov
- za blagovni promet veljajo posebne določbe
- namenska sredstva za javni in zasebni promet
- upravljanje z namenskimi sredstvi

Iz posebnih davkov na goriva se je pospeševal kombinirani transport in ukrepi za varovanje okolja in krajine.

Poudarjena je velika vloga prostorskega planiranja.

Zahteva se presoja primernosti ukrepov za omejevanje prometa.

Ukrepi rangirani po učinkovitosti cost - benefit:

1. zvišanje cen goriva
2. omejitev hitrosti
3. parkirne pristojbine
4. zapora centra za motorni promet
5. protihrupni ukrepi
6. spodbujanje javnega prometa
7. povečanje prometnih površin

Strategija naj bi uporabila kombinacijo akcijskih usmeritev in instrumentov ter dopolnilnih ukrepov kot so izgradnja hitre železnice, umirjanje prometa v naseljih, park and ride, bike and ride, peš poti...

Prostorsko planiranje lahko z različnimi instrumenti bistveno prispeva k zmanjšanju potrebe po mobilnosti.

1.6 Značilnosti prometne politike EU

Osnova - prost pretok storitev med članicami EU.

Skupna prometna politika naj pogojuje:

- enake konkurenčne pogoje za vse vrste prometa
- finančno avtonomijo prevoznih podjetij
- samostojni razvoj prevoznih podjetij
- prosta izbira prevoznega sredstva uporabnika
- uskladitev infrastrukturnih ukrepov med članicami EU

V dokumentu o oblikovanju skupnega trga EU (Bela knjiga) so cilji dopolnjeni:

- ustvarjanje prostega trga za prevoz blaga brez omejitev količin
- odprava ovir za konkurenčnost v cestnem prevozu blaga in poenotenje tehničnih normativov glede obremenitve vozil
- urejanje dajatev vključno z internalizacijo eksternih stroškov
- prosta ponudba storitev v potniškem cestnem prometu

Reguliranje cestnega prometnega razvoja v EU:

- usklajevanje tehničnih predpisov o opremi in kontroli vozil
- odprava omejitev v prometu blaga razen v kabotažnem prometu
- oblikovanje trga prometnih storitev

Vključevanje okolje varstvenih ciljev v prometno politiko EU:

Gre za doseganje cilja v dveh korakih - prvi naj bi temeljil na sedaj dostopnih tehnologijah, drugi pa bi temeljil na prihodnjem razvoju.

Zmanjševanje konfliktov med razvojem skupnega trga in varstvom okolja:

- vozila naj bodo opremljena z okolju prijazno tehnologijo
- udeleženci v prometu naj nosijo celotne stroške prometa - vključno s stroški obremenjevanja okolja
- vpliv izgradnje infrastrukture na okolje naj se zmanjša na minimum

Poglavitna ugotovitev: vsako prevozno sredstvo naj plača vse stroške, ki jih povzroča (poluter pays principle). Metode za izračunavanje teh stroškov se bodo mednarodno uskladile.

Potrebno je vplivati na javno mnenje, da se zave, da bo cena individualnega transporta v bodoče mnogo večja - to pa seveda v povezavi z izboljšanjem javnega prevoza na vseh nivojih.

1.7 Transport Structure Plan - dokument Nizozemskega ministrstva za promet, pripravljen za Evropsko skupnost kot priporočilo za izdelavo prometnih politik v državah v razvoju

Prometna politika je postavitvev legalno pravnih okvirjev, da s sonaravnim infrastrukturnim omrežjem omogočimo mobilnost in dostopnost z ohranitvijo človeku prijaznega okolja.

Strateški pristopi pri doseganju ciljev prometne politike se nanašajo na štiri poglavitna področja

| Ustavno pravno ogrodje | Sonaravna infrastr. mreža | Dostopnost | Človeku prijazno okolje |
|--|--|---|--|
| Določitev pravnega okvirja | Določitev funkcije in vrednosti posamezne infrastrukture | Pravilen odnos med povpraševanjem in zagotovljeno mobilnostjo | Izraba zemljišč - prostorski plan države |
| Decentralizacija vladne administracije in financ | Uveljavitev principa Koristi/ Plačaj | Alternativne možnosti dostopnosti | Tehnološke novosti |
| Spoštovanje zakonov | Revizija projektnih standardov in pravilna klasifikacija mreže | Določitev različnih vplivov | Sprememba organiziranosti prometa |
| Učenje in privajanje | | | Sprememba obnašanja |

Koraki pri implementaciji prometne politike

I. Glavni akterji:

- 1 - centralna vlada
- 2 - lokalna vlada (mestna ali občinska)
- 3 - prevozne organizacije
- 4 - uporabniki

II. Glavna področja na katere je treba vplivati

- 1 - Zakonodaja in finance (zakoni in izterjava, fondi)
- 2 - Znanost in tehnologija (planiranje, management)
- 3 - Sprememba obnašanja in vedenja

III. Glavne potrebne sposobnosti:

- 1 - organiziranje sistema odločanja (horizontalnega in vertikalnega)
- 2 - znanje in sposobnosti za nova spoznanja

Zaradi izdelave novega pravnega sistema je neizkaden tudi ustavne določbe pa kaže pogodbeni razmera v cestnem prometu urediti v novem zakonu. Obstoječi predpis je bistri dobro človeške (podobno kot pri zakonu o prevozih v cestnem prometu in pomorskem zakoniku), potrebne pa so tudi nekatere dopolnitve, redakcijske korekcije in modernizacije. Predvsem bi bilo treba poenotiti definicije na področju cestnega prometa, pri čemer je verjetno najprimernejše, da se izhaja iz zakona o prevozih v cestnem prometu. Besedilo bi bilo treba prilagoditi in modernizirati predvsem na področju sodobnih oblik kombiniranega transporta, upoštevaje razvojne pravne trende in razvoj tehnologije. Posebej pa opozarjamo na ureditev omejitve odgovornosti, kjer bi bilo treba obstoječe pristope nadomestiti s tistimi, ki so uveljavljeni v slovenski zakonodaji (vezava zneskov na ECU).

2.1.2 Zakon o notranjih zadevah

Uradni list SRS, št. 28-1391/80,

SRS 38-3027/88 (spremembe in dopolnitve), SRS 27-1491/89 (spremembe in dopolnitve), RS 8-412/90 (spremembe in razveljavitve), RS 19-793/91 (spremembe in dopolnitve), RS 4-246/92 (sprememba), RS 58-2119/93 (dopolnitev)

Ocene:

Predpis določa pristojnosti organov ministrstva za notranje zadeve, vključno s pristojnostmi, ki zadevajo odvijanje cestnega prometa (kontrola vstopa na državni meji, zagotavljanje varnosti in nemotenega odvijanja cestnega prometa). Predpis je temeljnega pomena za odvijanje cestnega prometa in zagotavlja ustrezne pogoje. Gre za eno temeljnih funkcij organov za notranje zadeve (proizvodna policija) in predpis zagotavlja pogoje za njeno permanentno izvajanje.

2. Pregled pozitivne zakonodaje, ki ureja področje cestnega prometa

Pregled zakonodaje zajema zakonske določbe, ki direktno ali indirektno urejajo vprašanja cestnega prometa.

2.1 Temeljni predpisi

2.1.2 Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu

Uradni list SFRJ, št. 2-18/74

Ocena:

Predpis ureja primarno in v večjem delu obligacijskopravno problematiko. Pri oblikovanju besedila je zakonodajalec izhajal iz mednarodne konvencijske ureditve, ki je v glavnem korektno prenešana. Kasneje je bil v bivši SFRJ sprejet še splošni obligacijskopravni predpis (zakon o obligacijskih razmerjih), ki ravno tako ureja prevozno pogodbo. Obe ureditvi sta v glavnem usklajeni in neskladja ne povzročajo težav. Upoštevati pa je treba, da je področje pogodbenega prava primarno dispozitivne narave in da se zakonske določbe uporabljajo samo, če med pogodbenimi strankami ni dogovorjeno drugače. Tudi nadomestitev zakona o obligacijskih razmerjih s slovenskim obligacijskim zakonikom stanja ne spreminja, ker v tem delu predlog zakonika v celoti povzema bivšo jugoslovansko ureditev.

Zaradi izdelanosti pravnega sistema in nenazadnje tudi ustavne določbe pa kaže pogodbeno razmerja v cestnem prometu urediti v novem zakonu. Obstoječi predpis je lahko dobro izhodišče (podobno kot pri zakonu o prevoznih v cestnem prometu in pomorskem zakoniku), potrebne pa so tudi nekatere dopolnitve, redakcijske korekcije in modernizacije. Predvsem bi bilo treba poenotiti definicije na področju cestnega prometa, pri čemer je verjetno najprimernejše, da se izhaja iz zakona o prevoznih v cestnem prometu. Besedilo bi bilo treba prilagoditi in modernizirati predvsem na področju sodobnih oblik kombiniranega transporta, upoštevaje razvojne pravne trende in razvoj tehnologije. Posebej pa opozarjamo na ureditev omejitve odgovornosti, kjer bi bilo treba obstoječe pristope nadomestiti s tistimi, ki so uveljavljeni v slovenski zakonodaji (vezava zneskov na ECU!).

2.1.2 Zakon o notranjih zadevah

Uradni list SRS, št. 28-1391/80,

SRS 38-2027/88 (spremembe in dopolnitve), SRS 27-1491/89 (spremembe in dopolnitve), RS 8-412/90 (spremembe in razveljavitve), RS 19-793/91 (spremembe in dopolnitve), RS 4-246/92 (sprememba), RS 58-2119/93 (dopolnitev)

Ocena:

Predpis določa pristojnosti organov ministrstva za notranje zadeve, vključno s pristojnostmi, ki zadevajo odvijanje cestnega prometa (kontrola vstopa na državni meji, zagotavljanje varnosti in nemotenega odvijanja cestnega prometa). Predpis je temeljnega pomena za odvijanje cestnega prometa in zagotavlja ustrezne pogoje. Gre za eno temeljnih funkcij organov za notranje zadeve (prometna policija) in predpis zagotavlja pogoje za njeno permanentno izvajanje.

2.1.3 Zakon o cestah

Uradni list SRS, št. 38-1687/81,

SRS 7-367/86 (spremembe in dopolnitve), SRS 37-1613/87 (spremembe in dopolnitve), SRS 2-162/88 (prečiščeno besedilo), RS 32-1350/93 (razveljavitev 1. odstavka 3. člena, 54., 55. in 56. člena)

Ocena:

Predpis je zastarel in že dalj časa teče postopek za njegovo prilagoditev novim razmeram.

Glede na naravo predpisa bi bilo utemeljeno, da bi ta rešil primarno vprašanja infrastrukture.

Verjetno pa v ta predpis ne sodijo določbe, ki urejajo vprašanje prevoza. Gre za določbe, ki se nanašajo na pojem in režim izrednega prevoza.

97. člen

Prevoz z vozili, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo s predpisi dovoljene osne obremenitve, skupno težo, širino, dolžino in višino, velja za izredni prevoz.

Za izredni prevoz se šteje tudi prevoz, pri katerem je vozilo samo ali skupaj s tovorom v mejah s predpisom dovoljenih mer, teže ali obremenitev, vendar pa prekoračuje kateregakoli od teh elementov, ki je na cesti ali njenem odseku omejen s prometnimi znaki.

Izredni prevoz po cesti se lahko opravi le, če je tovor nedeljiv in ga ni mogoče prepeljati po železnici ali z drugimi prometnimi sredstvi in če izpolnjuje posebne pogoje za varen in čim manj oviran cestni promet.

98. člen

Za izredni prevoz je potrebno dovoljenje, s katerim se določijo način in pogoji prevoza ter višina povračila za izredno uporabo cest.

Dovoljenje za izredni prevoz izda organizacija za redno vzdrževanje cest, na območju katere se tak prevoz prične.

99. člen

Podrobnejše predpise o izvajanju izrednih prevozov izda republiški upravni organ, pristojen za promet v soglasju z republiškim upravnim organom, pristojnim za notranje zadeve.

V tej zvezi lahko opozorimo tudi na neustrezno ureditev mednarodnega izrednega prevoza. Ker zakon o prevozih v cestnem prometu ni v celoti uredil materije bivšega federalnega predpisa, kaže tudi za to vrsto izrednih prevozov uporabiti splošna pravila tega zakona. Glede na lokalno pristojnost za izdajo dovoljenj, pa je to po našem mnenju neprimerna rešitev (prej pristojnost zveznega upravnega organa za promet).

2.1.4 Zakon o prevozihi v cestnem prometu

Uradni list RS, št. 72-2594/94,

RS 18-1/95 (popravek)

Ocena:

Gre za osnovni predpis s področja cestnega prevoza. Zakon je relativno nov, vendar lahko ugotovimo, da je zakonodajalec pri tem izhajal iz bivših republiških in federalnih predpisov. V določeni meri gre za njihovo sintezo glede na spremenjene temelje državne ureditve. Novosti, ki jih besedilo prinaša, gredo predvsem v smeri liberalizacije cestnega prevoza in postopkov za izvajanje. Pri tem ne gre prezreti, da država prenaša določene kompetence s paradržavnih institucij na asociacije subjektov, ki se ukvarjajo z gospodarsko dejavnostjo.

Predpis tudi ni problematičen z vidika mednarodnopravnih obveznosti Republike Slovenije, saj iz zakonskih določb povsem jasno izhaja, da se za posamezne tuje prevoznike primarno uporablja pravni režim, ki izhaja iz bilateralnega sporazuma.

V zvezi s tem predpisom je treba ponovno opozoriti na problem izrednih prevozov in naše stališče k temu vprašanju (gl. supra).

Prav tako kaže opozoriti, da bi bilo mogoče v ta predpis vgraditi regulative za nadzor odvijanja mednarodnega prevoza blaga s posebnimi ukrepi proti tujim prevoznikom, ki niso iz držav, s katerimi ima RS podpisana bilateralne sporazume.

2.2 Predpisi, ki vplivajo na odvijanje cestnega prometa

2.2.1 Zakon o javnih shodih in javnih prireditvah

Uradni list SRS, št. 20-169/73,

SRS 42-1872/86 (spremembe), RS 8-412/90 (sprememba)

Določba:

15. člen

V postopku za dovoljenje javne prireditve mora organizator izkazati, da naprave in tehnična sredstva, ki jih uporablja, niso nevarna za življenje in zdravje udeležencev ali drugih oseb, da udeleženci lahko hitro in brez nevarnosti zapustijo prostor, kjer je prireditev, da obratovanje naprav ne moti okolice, ne ovira cestnega prometa, in da je prireditveni prostor zadostno oddaljen od objektov, v katerih se uporablja odprt ogenj ali so spravljene lahko vnetljive ali eksplozivne snovi.

V svojem dovoljenju lahko pristojni organ naloži organizatorju določene ukrepe za večjo varnost ljudi in premoženja ter za vzdrževanje reda.

20. člen

20. člen

Vodja shoda mora takoj prekiniti shod oziroma prireditev, če pride do nereda, ki ga rediteljska služba ne more odpraviti, ali do nereda, ki ogroža osebno varnost ljudi, javni red in mir, varnost prometa ali družbeno in zasebno premoženje.

Ocena:

Predpis ureja organizacijo javnih shodov in prireditev. Za organizacijo se zahteva bodisi dovoljenje bodisi priglasitev javne manifestacije. Za izdajo dovoljenja so v upravnem postopku pristojni organi za notranje zadeve, ki morajo v postopku zagotoviti, da manifestacija ne ovira cestnega prometa. Vsakršno oviranje prometa je razlog za takojšnjo prekinitvev javne manifestacije, kar je obveznost vodje javne manifestacije.

Splošno lahko ugotovimo, da je predpis zastarel, vendar je prilagoditev predpisa potrebna predvsem v funkciji uresničevanja ustavno zagotovljene pravice do svobode zborovanja. Z vidika prometne politike in odvijanja cestnega prometa pa bi bilo treba v tem predpisu jasno določiti pogoje za to:

- da se javna manifestacija lahko odvija na cesti, kar posledično nujno pomeni tudi oviranje prometa
- način ukrepov, da se prepreči oviranje cestnega prometa, če za takšno odvijanje javne manifestacije ni dovoljenja (pristojnosti organov)

2.2.2 Zakon o eksplozivnih snoveh, vnetljivih tekočinah, plinih ter o drugih nevarnih snoveh
Uradni list SRS, št. 18-1145/77

Določba:

23. člen

Organizacija ali oseba, ki razstreljuje v bližini ceste, železnice, naftovoda, plinovoda, vodovoda, električnega ali telefonskega voda ali drugih podobnih objektov mora o tem predhodno obvestiti organizacijo oziroma organ, ki upravlja ustrezní objekt in za notranje zadeve pristojni občinski upravni organ.

Ocena:

Predpis ureja obveznosti subjekta, ki opravlja dejavnost razstreljevanja v bližine ceste. Določba je načeloma ustrežna, morda pa bi jo kazalo dopolniti s splošnim pogojem, da je treba razstreljevanje opraviti v času in na način, ki najmanj omejuje in otežkoča odvijanje prometa po cestah.

2.2.3 Zakon o ureditvi določenih vprašanj s področja varnosti železniškega prometa
Uradni list SRS, št. 28-1402/81, SRS 36-1/81 (popravek), SRS 38-1699/86 (spremembe in dopolnitve)

Določbe:

Križanje železniških prog s cestami

20. člen

Križanje proge s cesto se izvaja v dveh nivojih z nadvozom ali podvozom, ali pa v istem nivoju s cestnim prehodom.

21. člen

Križanje proge s cesto mora biti izvedeno z nadvozom ali podvozom:

1. če se proga križa z magistralno cesto;
2. če se proga križa z javno cesto ali drugo cesto, ki ni javna cesta, v primeru, če je cestni promet zelo gost, železniški promet pa zelo močan, kakor tudi če to terjajo posebni pogoji na mestu križanja, posebni tehnični razlogi ali razlogi varnosti prometa;
3. če se proga na postajnem prostoru med uvoznimi kretnicami križa s katerokoli javno cesto ali drugo cesto oziroma potjo, ki ni javna cesta.

22. člen

Križanje proge s cesto v istem nivoju mora biti zaradi varnosti prometa zavarovano z zapornicami ali polzapornicami ali svetlobnimi in zvočnimi napravami, ki napovedujejo približevanje vlaka, ali z enimi in drugimi, in sicer:

1. kjer se križa glavna železniška proga z regionalno ali mestno cesto oziroma cesto v naselju;
2. kjer se križa cesta z glavno železniško progo na kateri je dovoljena hitrost večja od 100 km na uro.

Z napravami iz prejšnjega odstavka morajo biti zavarovana tudi preostala križanja železniške proge s cesto, če ni potrebne preglednosti s ceste na železniško progo.

Na preostalih križanjih železniške proge s cestami morajo biti postavljeni predpisani prometni znaki.

23. člen

Kdaj mora biti križanje železniške proge s cesto izvedeno z nadvozom ali podvozom v smislu 2. točke 21. člena tega zakona in kdaj mora biti križanje železniške proge s cesto v istem nivoju zavarovano v smislu 1. točke prvega odstavka in v smislu drugega odstavka 22. člena tega zakona, ugotavlja posebna komisija.

Komisijo iz prejšnjega odstavka imenuje Republiški komite za promet in zveze. V komisiji morajo biti predstavniki Republiškega prometnega inšpektorata, pristojnega organa za notranje zadeve, železniške transportne organizacije, upravljalca ceste in občine.

Ureditev zavarovanj križanj železniških prog s cestami na podlagi mnenja strokovne komisije iz prejšnjega odstavka izvedeta železniška transportna organizacija in upravljalca ceste.

24. člen

Križanje železniške proge s cestami se morajo znižati na najnujnejše število, in sicer tako, da dve cesti ali več cest ali poti usmeri na skupni cestno-železniški prehod.

Republiški komite za promet in zveze lahko, če je to potrebno zaradi varnosti železniškega prometa in cestnega prometa, prepove uporabo obstoječega cestno-železniškega prehoda, če je v bližini zagotovljena možnost takega prehoda.

Predpis v nadaljevanju ureja breme stroškov izgradnje oziroma vzdrževanje zahtevanega načina križanja ceste in železniške proge.

Ocena:

Predpis določa formiranje komisije za določanje načina prečkanja ceste in železniške proge. Predpis formalno ni prilagojen spremembam v ureditvi uprave, vendar po našem mnenju to ne predstavlja posebnih težav. Pomemben je z vidika načrtovanja prometa in gradnje cestne infrastrukture.

2.2.4 Zakon o prevozu nevarnih snovi

Uradni list SFRJ, št. 27-526/90,
SFRJ 45-2/90 (popravek)

64. člen

Pri prevozu nevarnih snovi v cestnem prometu se uporabljajo poleg varnostnih ukrečev za prevoz nevarnih snovi, ki so predpisani v tem zakonu, tudi določbe Evropskega sporazuma o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga.

Ocena:

Predpis ureja pogoje za prevoz naslednjih nevarnih snovi: eksplozivne snovi, plini, vnetljive tekočine, vnetljive trdne snovi, oksidirajoče snovi, strupi, gabljive in kužne snovi, radioaktivne snovi, jedke snovi in druge nevarne snovi. Za nekatere od naštetih kategorij (eksplozivne snovi, strupi in radioktavnne snovi) se za prevoz zahteva posebno dovoljenje. Predpis našteva splošne in posebne ukrepe za prevoz glede na vrsto nevarne stvari in način transporta (cesta, železnica, plovba, letalo).

62. člen

Besedilo predpisa ni eksplicitno usklajeno s spremembami v državnem in upravnem sistemu, vendar ob upoštevanju splošnih določil ustave njegova izvedba ni problematična. Zaradi zahtev ustave o nadomestitvi predpisov bivše SFRJ, ga je treba v primernem roku nadomestiti. Pri tem se lahko postavijo predvsem višji varnostni standardi kot jih določajo mednarodne obveznosti RS. Z vidika mednarodnih obveznosti predpis ni problematičen, saj se konvencijska ureditev neposredno uporablja (Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (ADR), skupaj z aneksoma A in B)

Predpis velja za načrtovanje prometne politike z vidika načrtovanja tranzitnega prometa.

2.2.5 Zakon o lokalni samoupravi

Uradni list RS, št. 72-2629/93, RS 6-289/94 (odločba ustavnega sodišča - delna razveljavitev), RS 45-1778/94 (odločba ustavnega sodišča - delna razveljavitev), RS 57-2035/94 (spremembe in dopolnitve), RS 14-677/95 (spremembe in dopolnitve), RS 20-905/95 (razveljavitev tretjega odstavka 99.a člena), RS 63-2924/95 (obvezna razlaga 19. člena), RS 73-3384/95 (odločba ustavnega sodišča)

Določbe:

Določbe:

22. člen

Pristojnost mestne občine, da v okviru nalog, ki se nanašajo na razvoj mesta ureja mestni promet.

77. člen

Država lahko z zakonom prenese določene zadeve v izvorno pristojnost pokrajine, med drugim tudi s področja prometa in zvez.

Ocena:

Določbi sta pravna podlaga za prenos pooblastil na področju prometne politike na organe lokalne samouprave.

2.3 Predpisi

2.3.1 Zakon o Spominskem parku Trebče

Uradni list SRS, št. 1-4/81,

SRS 42-1860/86 (spremembe), RS 8-412/90 (sprememba prvega odstavka 20. člena)

Določba:

8. člen

Poleg prepovedi, navedenih v prejšnjem členu, je na ožjem območju prepovedano tudi;

- površinsko odvajanje voda na zemljišča v splošni rabi ali ob njih;

- locirati (odpirati) javna odlagališča za komunalne in druge odpadke;

- uporabljati ceste za tranzitni promet nevarnih snovi.

Ocena:

Predpis vpliva na načrtovanje prometne politike z vidika načrtovanja tranzitnega prometa.

Omejitev je glede na namen in naravo lokavije parka primerna in potrebna.

2.3.2 Zakon o Triglavskem narodnem parku

Uradni list SRS, št. 17-936/81,

SRS 18-1/81 (popravek), SRS 42-1856/86 (spremembe), RS 8-412/90 (sprememba 18. člena)

12. člen

Na celotnem območju narodnega parka je prepovedano:

1.-21- izpuščeno

22. uporabljati ceste za tranzitni promet nevarnih snovi;

23.- dalje - izpuščeno

Ocena:

Predpis vpliva na načrtovanje prometne politike z vidika načrtovanja tranzitnega prometa.

Omejitev je glede na namen in naravo lokavije parka primerna in potrebna.

2.3.3 Obrtni zakon

Uradni list RS, št. 50-1868/94

Določba:

5. člen

(5) Ne glede na prvi odstavek tega člena se opravljanje prevozniške dejavnosti v cestnem prometu šteje kot obrti podobna dejavnost le, če jo opravlja prevoznik kot fizična oseba na podlagi pridobljene licence kot samostojni podjetnik posameznik.

Ocena:

Določba je pomembna zaradi načina opravljanja prevozne dejavnosti in neposredno vpliva na obliko statusnega organiziranja prevoznikov.

V končnem poročilu bodo natančneje obravnavani še naslednji starejši multilateralni sporazumi in nekateri novejši:

Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (ADR)

Uradni list SFRJ MP 59/72

Aneksa A in B k ADR

Uradni list SFRJ MP 61/70

Protokol, s katerim se dopolnjuje tretji odstavek 14. člena ARD

Uradni list SFRJ MP 8/77

Konvencija o cestnem prometu

Uradni list SFRJ MP 6/78

Evropski sporazum, ki dopolnjuje konvencijo o cestnem prometu

Uradni list SFRJ MP 8/77

Konvencija o pogodbi o mednarodnem cestnem prevozu potnikov in prtljage (CVR)

Uradni list SFRJ MP 8/77

Konvencija o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga (CMR)

Uradni list SFRJ MP 11/58

Večja in funkcionalnost prometne infrastrukture bosta še naraščala, tako zaradi gospodarske rasti kot tudi zaradi izhodišča prometne politike o ne pretrganem lizenju fizičnega obsega po zaključku selajjih investicij (1,2).

Poleg omejevanja javne porabe ter s tem povezanega krčenja proračunskih sredstev bo eden poglavitnih dejavnikov razvoja, vrednotenja in omejevanja prometnega sistema integracija v evropske politične in gospodarske tokove.

Osnovna izhodišča skupne evropske prometne in regionalno-razvojne politike slone na razvoju in usklajevanju naslednjih makrosistemov (3):

- izgradnja uravnoteženega policentričnega urbanega sistema evropskih mest kot nosilcev gospodarske in socialne rasti;
- izgradnja omrežja učinkovite in okoljsko sprejemljive infrastrukture s povratkom na železniškem omrežju;
- razvoj sistema enakih in usklajenih možnosti pridobivanja znanja in uporabe informacij (infrastruktura) ter
- skrb za naravno in kulturno dedščino.

Vsa področja so bodisi neposredno bodisi posredno povezana z razvijeno prometno infrastrukturo. Republika Slovenija je s podpisanimi konvencijami zavezana k gradnji mednarodnih pomembnih povezav v sistemu hitrih železnic ter avtocest do leta 2015 oziroma 2000. Alokacija omejenih projektov pa ne bo delovala celotnega vpliva prometa na prostor in okolje. Zavezanost med partnerji in ministrstva uvajajo prometno politiko s države kot vpliva makroregionalnih sistemov na razvoj Slovenije kot celote. Kot posledice prometnega se bodo pojavile naslednje posledice:

3. Prebivalstveni in poselitveni razvoj Slovenije kot izhodišče oblikovanja prometne politike

3.1 Uvod

Demografski razvoj oziroma značilnosti ter razvoj prometne mreže sta vzajemno prepletena dejavnika prostorskega in regionalnega razvoja. Že uvodni dokumenti in metodologije ugotavljanja regionalne razvitosti naselij in območij v Sloveniji iz začetka sedemdesetih let so vsebovali kriterije z obeh področij. Prometna infrastruktura je bila tedaj vrednotena predvsem kot del regionalne infrastrukturne opremljenosti za doseganje ciljev kot npr. izboljšanje pogojev za delo, zaposlovanje ter gravitacijo v zaposlitvene in oskrbne centre višjega ranga. Zlasti analiza osnovne opremljenosti območja s prometno mrežo je v pogojih slovenske drobnonaselbinske poseljenosti kazala na vlogo tega dela infrastrukture za ohranjanje poselitve, kulturne krajine ter osnovnih ekonomskih možnosti prebivalstva.

Temeljna vloga prometnega omrežja ter komunikacij nasploh v sodobnih prostorskih razvojnih trendih ohranja nezmanjšan pomen, pojavljajo pa se številne fizične, finančne, tehnološke in ekološke omejitve. V primeru, da bi razvoj prometnega omrežja spontano sledil deloma deloma nekontroliranemu in stihijskemu razvoju poselitve v Sloveniji, bi sicer ohranjal služecho funkcijo (v stalni koliziji z ostalimi prostorsko intenzivnimi dejavnostmi ter osnovnimi ekološkimi standardi), izgubljal pa bi kreativno moč pri oblikovanju prostorske organizacije družbe.

Vloga in funkcionalnost prometne infrastrukture bosta še naraščala, tako zaradi gospodarske rasti kot tudi zaradi izhodišča prometne politike o ne pretiranem širjenju fizičnega obsega po zaključku sedanjih investicij (1,2).

Poleg omejevanja javne porabe ter s tem povezanega krčenja proračunskih sredstev bo eden pglavitnih dejavnikov razvoja, vrednotenja in omejevanja prometnega sistema integracija v evropske politične in gospodarske tokove.

Osnovna izhodišča skupne evropske prostorske in regionalno-razvojne politike slone na razvoju in usklajevanju naslednjih makrosistemov (3):

- izgradnja uravnoteženega policentričnega urbanega sistema evropskih mest kot nosilcev gospodarske in socialne rasti;
- izgradnja omrežja učinkovite in okoljsko sprejemljive infrastrukture s povdarkom na železniškem omrežju;
- razvoj sistema enakih in usklajenih možnosti pridobivanja znanja in uporabe informacij (infostruktura) ter
- skrb za naravno in kulturno dediščino.

Vsa področja so bodisi neposredno bodisi posredno povezana z razvojem prometne infrastrukture. Republika Slovenija je s podpisanimi konvencijami zavezana k gradnji mednarodno pomembnih povezav v sistemu hitrih železnic ter avtocest do leta 2015 oziroma 2000. Aplikacija omenjenih projektov pa ne bo definirala celotnega vpliva prometa na prostor in družbo. Zato sodi med pglavitne momente snovanja prometne politike države ocena vpliva makroprometnih sistemov na razvoj Slovenije kot celote. Kot posebej pomembna se bodo pojavila naslednja vprašanja:

- funkcionalna povezanost vseh slovenskih regij na prometni makrosistem kot stimulator gospodarskega razvoja;
- vzporedni (regionalni in lokalni) prometno-komunikacijski sistemi kot dopolnilo in delna alternativa razvoju;
- skladen regionalni razvoj in manj razvita območja (demografsko ogrožena, kraška, hribovita,...);
- skladno načrtovanje prometne infrastrukture in naselbinskega sistema;
- izogibanje ekološkim in zgoštitvenim problemom zaradi nesmotrne rabe prometnih sredstev in načinov, zlasti v gosto naseljenih urbaniziranih območjih.

3.2 Poglavitne značilnosti demografskega in poselitvenega razvoja slovenije

3.2.1 Stanje

Za poselitev Slovenije sta bila že od nekdanje značilna nizka stopnja urbaniziranosti ter drobnonaselbinski sistem. Še po drugi svetovni vojni je bila Slovenija pretežno agrarna in podeželska. Delež prebivalstva, živečega v mestih, se je postopoma dvigal, a še vedno znaša le dobro polovico:

Tabela 1:

| | |
|------|--------|
| 1961 | 36,1 % |
| 1971 | 44,6 % |
| 1981 | 48,9 % |
| 1991 | 50,5 % |

Povprečna velikost naselja v Sloveniji znaša okrog 330 prebivalcev, vendar je večina podeželskih naselij manjših:

Tabela 2: Naselja po velikosti leta 1991

| Št. preb. | Št. naselij |
|-------------|-------------|
| 1-49 | 1573 |
| 50-99 | 1331 |
| 100-199 | 1385 |
| 200-499 | 1113 |
| 500-999 | 282 |
| 1000 in več | 197 |

Vir: 4

Med okrog 60 mesti jih ima le 15 več kot 10000 prebivalcev. Vaška oziroma podeželska naselja v številnih primerih, zlasti na hribovitih območjih, niso strnjena, pač pa sestavljena iz številnih zaselkov in samotnih kmetij. Naselbinskih enot je realno več kot 30 na sto kvadratnih kilometrov, med območji pa so velike razlike, saj so hribovita območja severne, južne in zahodne Slovenije redko poseljena. Komunikacijska mreža med naselbinskimi enotami je zaradi tega razvejana in bo ne glede bodoče koncepte prebivalstvenega in prostorskega razvoja taka ostala.

Zgodovinsko je za demografski razvoj Slovenije značilna počasna rast prebivalstva, ki se v zadnjih 130 letih, predvsem zaradi močnega odseljavanja, ni podvojilo. Hitrejša rast se prične z industrializacijo po drugi svetovni vojni, še zlasti, ko je Slovenija postala imigracijsko področje delovne sile iz drugih predelov nekdanje Jugoslavije. Močni migracijski viški so značilni zlasti za sredino šestdesetih ter drugo polovico sedemdesetih let.

Prostorski populacijski razvoj v zadnjih desetletjih ni bil homogen, saj so prebivalstveno hitro naraščala zaposlitvena središča z neposredno okolico. Vir rasti prebivalstva so bile migracije deagrariziranega prebivalstva s podeželja. Za slovensko urbanizacijo oziroma urbaniziranost sta značilna predvsem dva pojava (karte 1, 2, 3 in 4):

- hitra rast manjših mestnih naselij ter industrijskih središč, medtem ko so večja naselja naraščala razmeroma počasi;
- visoka stopnja suburbanizacije, ki jo lahko opredelimo kot enega najintenzivnejših in najboljšežnejših prostorsko-demografskih procesov.

Policentrični koncept politike, sprejet v začetku sedemdesetih let, je preprečil zelo močne koncentracije prebivalstva v večjih mestih ter vsaj deloma, ne glede na gospodarsko in socialno slabo zasnovano politiko podeželja, do neke mere obdržal poselitev in kulturno krajino v bolj odročnih predelih. Ne glede na to smo bili priča oblikovanju več socioekonomsko in demografsko različnih območij, v veliki meri pogojenih s prometno povezanostjo in možnostjo dnevne migracije na delo ali v šolo (5):

- zgostitvena območja v okolici večjih urbanih naselij, ki so se z okoliškimi manjšimi centri povezala v širše urbane aglomeracije z elementi metropolitanizacije, prostor med njimi pa zapolnjujejo suburbanizirana podeželska naselja s prevlado novejših individualne stanovanjske gradnje; obsežnejša zgostitvena območja so zlasti ljubljansko, ki se povezuje z Gorenjsko, Obala, Maribor z delom Podravja, Spodnja Vipavska dolina z Novo Gorico, Celjska kotlina, Novomeška kotlina; območje obsega 17 % površine in ima 52,4 % prebivalstva države ter 63 % delovnih mest (karta 5)

- urbanizirana območja so zgostitvenim po osnovnih karakteristikah sorodna, le da so manj obsežna (predstavljajo jih prostorsko manjša in izolirana razvojna središča, ki pa so pogosto pomembna inovacijska jedra za razvoj podeželja), dinamika socioekonomskega razvoja je nižja; obsegajo 10 % površine, 22 % prebivalstva ter 24,2 % delovnih mest;

- stagnirajoče podeželje obsega 24 % teritorija in ima 13,7 % prebivalstva; predstavljajo ga manjša naselja s povprečno 100 do 200 prebivalci, z visokim deležem kmečkega prebivalstva; kolikor toliko ugodna demografska struktura se vzdržuje zaradi ne prevelike oddaljenosti do centralnih naselij in dnevno migracijo delovne sile;

- depresijsko podeželje predstavlja skoraj polovico površine (49 %) in ima le 11,9 % slovenskega prebivalstva; gre za manjša naselja (večinoma 100 ali manj prebivalcev) z neugodno starostno strukturo; območje je še v veliki meri agrarno z neugodno posestno strukturo in ostarelo kmečko delovno silo (karta 6); v veliki meri gre za hribovita in odročna naselja, ki so v zadnjih desetih letih izgubila 12, v zadnjih tridesetih pa 33 % prebivalstva.

Na 27 % ali dobri četrtini površine z dinamičnim gospodarskim razvojem živi 74,4 % prebivalstva, kar pomeni gostoto 300 prebivalcev na kvadratni kilometer. Prebivalstvo se je, predvsem zaradi doseljavanja, v zadnjih desetih letih povečalo za okrog 5, v zadnjih tridesetih letih pa za okrog 50 %. Na razvojno dinamičnih območjih je 87,2 odstotka delovnih mest.

Sinergetski učinki kažejo, da se bo koncentracija družbenega življenja, gospodarstva, investiranja, znanstveno-tehnološkega napredka vedno bolj koncentrirala prav na tem območju, podeželje z nerešeno agrarno politiko in slabo demografsko sestavo pa bo še naprej nazadovalo, tako relativno kot absolutno.

Med slovenskimi regijami so razlike precejšnje:

Tabela 3: Delež prebivalcev po slovenskih regijah, ki živi v conah različnega demografskega razvoja (l. 1991):

| Regija | Koncentracija p. | Stagnacija p. | Upadanje št. p. |
|----------------|------------------|---------------|-----------------|
| Pomurje | 49 | 9 | 42 |
| Mariborska r. | 75 | 7 | 18 |
| Koroška | 77 | 6 | 16 |
| Celjska r. | 74 | 8 | 18 |
| Zasavje | 85 | 6 | 9 |
| Sp. Posavje | 51 | 16 | 33 |
| Dolenjska | 68 | 12 | 20 |
| Ljubljanska r. | 84 | 4 | 12 |
| Gorenjska | 87 | 8 | 6 |
| Goriška | 64 | 9 | 27 |
| Ob.-kraška | 64 | 17 | 19 |

Vir: 4

Največji delež površine z depopulacijskimi značilnostmi imajo Goriška (72 % predvsem hribovitega in goratega Zgornjega in Srednjega Posočja), Pomurje (65 %) ter Posavje (60 %). V zadnjih dveh primerih gre predvsem za agrarna in deloma hribovita območja, ki so bolj oddaljena od občinskih in zaposlitvenih središč.

3.2.2 Prognoza in možni scenariji

Glede na opisane trende prostorskega prebivalstvenega razvoja lahko definiramo naslednje scenarije (5):

- spontan razvoj z ohranjanjem ali celo večanjem razvojnih razlik in kakovosti življenja med urbanimi conami in podeželjem ter vse bolj dominantno vlogo Ljubljane v odnosu do drugih zgostitvenih območij;
- desurbanizacija; proces širjenja urbanega življenja v suburbani obliki ("razlivanje" mesta v prometno dostopno in infrastruktarno opremljeno podeželsko okolico) z razvojem celotnega spektra komunikacijske in prometne tehnologije;
- oblikovanje razvojnih osi na regionalni in nadregionalni ravni; modificirana spontana varianta, ki se naslanja na medsebojno povezana, v hierarhičen sistem urejena centralna naselja;
- utrditev policentričnega modela razvoja; zagotavljanje enako kakovostnih pogojev za delo, bivanje in izobraževanje za celotno prebivalstvo ob hkratnem upoštevanju lokalnih in regionalnih identitet ter varovanju kulturne in naravne dediščine; koncept je pogojen z

modernizirano prometno in komunikacijsko infrastrukturo, ki omogoča polurno dostopnost do krajev zaposlitve, šolanja in oskrbe.

Slednji koncept je eno od osnovnih izhodišč prostorskega in regionalnega razvoja Evrope. Istočasno je tudi področje, ki je pogosto bolj deklarativno kot metodološko prisotno. Neredko je postavljeno kot blažilo ali protiutež načrtovanemu razvoju makroomrežij, ki bodo opredeljevala cone pospešenega razvoja in ob premajhnem upoštevanju skladnega razvoja tudi nove regionalne razlike.

Ena od dilem prostorskega razvoja Slovenije v fazi mednarodnih integracij je prav odnos med oblikovanjem urbanih razvojnih polov kot edinih območij, ki bodo sposobna na svojih potencialih slediti mednarodnim razvojnim tokovom ter načinom zmanjševanja razlik v kakovosti bivanja med temi območji in malimi mesti ter podeželjem. Prav v zvezi s tem se, še posebej v mednarodni planerski teoriji in deloma praksi (3, 5), uveljavlja termin "sustainable development", kar po eni strani pomeni samonosilni razvoj območja (v pomenu izrabe endogenih možnosti), po drugi strani pa decentralizacijo poselitvenega razvoja in odgovornost do sonaravnega gospodarjenja.

3.2.3. Dnevna migracija delovne sile

Dnevna migracija delovne sile je pomemben indikator vloge in razvitosti prometnega sistema. Prav tako ne predstavlja zgolj fizikalne mobilnosti zaposlenih, pač pa je kompleksen socialni, gospodarski in prostorski proces. Dnevna migracija v Sloveniji se je v zadnjih nekaj letih strukturno precej spremenila, zlasti kar se tiče obsega, še posebej pa načina dnevnega migriranja. Statistični podatki o dnevni migraciji so povzeti po rezultatih popisa prebivalstva leta 1991, ko je delež dnevnih migrantov znašal 60,3 % zaposlenih ali 452707 oseb (karta 7). Število dnevnih migrantov je leta 1996 nižje kot pred petimi leti, zlasti zaradi povečane brezposelnosti. Brezposelnost ni prizadela vseh območij in panog enako močno. Med brezposelnimi je veliko število nekdanjih dnevnih migrantov z nižjo stopnjo strokovne izobrazbe s podeželja, pogosto iz manj razvitih in demografsko ogroženih območij. Še posebej pa se je spremenil način dnevnega migriranja, predvsem močan porast dnevnih migrantov, ki uporabljajo lastno motorno vozilo namesto sredstev javnega potniškega prometa. Pri dnevni migraciji z vlakom ni bistvenih sprememb, zaradi gneče v prometnih konicah ponekod celo rahlo narašča. Delež avtobusnega prevoza pa naj bi se po nekaterih ocenah zmanjšal za okrog polovico. Vzroki so deloma v nefunkcionalnosti in neprilagodljivosti voznih redov, deloma pa v nizki ceni bencina. Tabelarni pregled kaže naslednje značilnosti dnevne migracije leta 1991:

Tabela 4: Delež dnevnih migrantov med zaposlenimi po conah demografskega razvoja:

| | |
|------------------------|----|
| Zgostitvena območja | 47 |
| Urbanizirana območja | 44 |
| Stagnirajoče podeželje | 57 |
| Depresijsko podeželje | 64 |

Tabela 5: Poklicna izobrazba dnevnih migrantov (%):

| | |
|------------------------------------|------|
| Nekvalificirani | |
| polkvalificirani | 23,6 |
| KV, VK, nižja in srednja izobrazba | 61,4 |

višja in visoka 13,1

Tabela 6: Sektor dejavnosti zaposlenih (%)

| | |
|----------|------|
| Primar | 2,9 |
| Sekundar | 48,2 |
| Terciar | 24,3 |
| Kvartar | 24,2 |

Tabela 7: Čas potovanja v eno smer (%):

| | |
|------------|------|
| 0-14 minut | 18,5 |
| 15-29 | 35,1 |
| 30-44 | 26,4 |
| 45-59 | 5,8 |
| 60 in več | 14,2 |

Tabela 8: Način potovanja (%):

| | |
|----------------|------|
| Peš, kolo | 7,6 |
| Motorno kolo | 1,6 |
| Motorno vozilo | 44,2 |
| Avtobus | 42,5 |
| Vlak | 3,4 |

Dnevna migracija je veliko obsežnejša (ne glede na upadanje v zadnjih letih) v gospodarsko in demografsko depresivnih območjih. To kažejo tudi podatki, da je nadpovprečen delež dnevnih migrantov med slabše izobraženo delovno silo ter predvsem v tistih sektorjih dejavnosti, kjer je nižje kvalificiranega kadra več. Pojav je povezan s koncentracijo visoko kvalificirane delovne sile v urbanih jedrih. To pa še posebej povdarja vlogo dnevnih zaposlitvenih tokov za manj razvita območja, saj dnevna migracija ni homogen pojav, pač pa lahko definiramo vsaj dva tipa:

- dnevna migracija na območjih velike funkcijsko-gravitacijske prepletenosti z bogato ponudbo delovnih mest in razvito prometno infrastrukturo;
- dnevna migracija na manj razvitih območjih z manjšo in manj pestro ponudbo delovnih mest, ki so od kraja bivanja bolj oddaljena, ter razmeroma slabo urejenim javnim potniškim prometom.

Pri načinu potovanja, bolj kot je razvidno iz tabele, prevladuje uporaba osebnega avtomobila, zelo nizek pa je delež uporabe vlaka. Uporaba avta je povezana tudi z željo po racionalni porabi časa, saj 70 % dnevnih migrantov porabi za pot v eno smer manj kot 30 minut. Za avtobus in vlak znašata ustrezna odstotka 35 oziroma 18. Več kot eno uro za pot porabi 44 % dnevnih migrantov z vlakom, 23 % z avtobusom in 6 z osebnim avtom.

3.2.4 Dnevna šolska migracija

Dnevna šolska migracija se številčno in strukturno v zadnjih letih po popisu ni bistveno spremenila.

Tabela 9: Delež (%) dnevnih migrantov med osnovnošolci, srednješolci in študenti:

| | |
|--------------|------|
| Osnovnošolci | 38,5 |
| Srednješolci | 71,3 |
| Študenti | 36,4 |

Kategorije so si med seboj različne, saj pri osnovnošolcih velja načelo bližine šole, srednješolci in študenti pa se za izobraževanje pogosto odločajo selektivno, ne glede na lokacijo izobraževalne ustanove. V tabelo so pri zadnjih dveh vključeni tudi tedenski migranti. Visok je delež dnevnih migrantov med osnovnošolci, ki ga povečini tvorijo otroci iz manjših, prometno odmaknjenih krajev na podeželju, kjer šole ni ali pa so to podružnične šole, ki ne pokrivajo vseh osem let izobraževanja. 37 % osnovnošolcev porabi za pot do šole več kot pol ure. Delež je bistveno višji pri srednješolcih (76 %) in študentih (76 %), vendar se čas povečuje predvsem na račun tedenskih migrantov. Dominantna oblika dnevne migracije je z avtobusom (57 % osnovnošolcev, 80 % srednješolcev in 73 % študentov). Pogostejša kot pri delovni migraciji je uporaba vlaka (13 % srednješolcev in 10 % študentov).

3.3 Naselbinski in prebivalstveni razvoj in opredelitev globalnih ciljev za prometno politiko

a) Tako razvoj omrežja urbanih aglomeracij kot osnovnih prometnih koridorjev sledita istim gospodarskim trendom ter zasedata isti prostor. Ker so vse dejavnosti prostorsko zelo intenzivne, bo tudi razvoj prometne infrastrukture, ne glede na predvidene omejitve v bodoči izgradnji, prostorske zgoščitve še povečal. Isti prometni sistem služi, deloma pa bo tako tudi v bodoče, mednarodnemu prometu, lokalnemu prebivalstvu pri opravljanju dnevne migracije in oskrbe, interni slovenski komunikaciji, tako na področju potniškega kot blagovnega prometa. Nujno bo definirati vzroke in jedra zgoščitve ter oblikovati sistem stalnega spremljanja in hitrega reagiranja na probleme. Nujen je čim večji prehod na javni potniški promet ter na železnico.

b) Tako razvoj urbanega kot prometnega sistema ne sme zaradi učinkov koncentracije kapitala, kadrov, delovnih mest, izobraževalnih možnosti ter investicij poglobiti razvojnih razlik med metropolitanskimi conami (Ljubljana, Maribor, Celje, Obala, Nova Gorica, Novo mesto) ter manjšimi urbani in zaposlitvenimi središči, ki so generator razvoja na lokalnih danostih (karta 8). Vzpostaviti je potrebno komunikacijske sisteme na nižjih nivojih, ki bodo makrosistem dopolnjevali, istočasno pa omogočali zmanjševanje nepotrebnih zgoščevanj prebivalstva in prometa v osrednjih žariščih. Potrebno bo vzpostaviti regionalne in lokalne povezave (S-J Primorske, horizontalna povezava v južni Sloveniji,...).

c) Posodabljanje prometne infrastrukture ter predvsem javnega (cestnega in železniškega) potniškega prometa na podeželskih, prometno manj dostopnih, demografsko ogroženih območjih, kar naj deluje v vlogi izenačevanja v kakovosti življenja na vseh območjih Slovenije. Zagotoviti je potrebno trajno poselitev ter ohranjanje kulturne krajine, racionalnega razvoja kmetijstva in spremljajočih storitvenih dejavnosti, biološke raznovrstnosti, varovanja okolja ter preprečiti potencialno špekulacijo z zemljišči.

d) Prometno politiko bo treba graditi skladno in vzporedno z urbanističnim načrtovanjem naselij. Nizka stopnja kontrole inšpekcijskih služb ter preveč liberalna politika z zemljišči sta marsikje povzročili divjo in nekontrolirano urbanizacijo, ki obremenjuje zemljišča, kviri fiziognomijo pokrajine ter zaradi velike razpršenosti povzroča težave pri komunalni in prometni ureditvi.

e) Potrebno je smotrno urediti in prilagoditi sisteme voznih redov za potrebe regionalnega prebivalstva, še posebej tam, kjer je delovanje javnega potniškega prometa na ali pod mejo rentabilnosti, saj bi s tem prizadeli podeželsko prebivalstvo, še posebej pa mlade, ostarele, bolne in gospodinje.

f) V politiko razvoja je potrebno vključiti pobude in interese oblikovanja prometne politike s strani lokalne samouprave ter koordinacijo na pokrajinski ravni. Posebno pozornost je potrebno posvetiti razhajanjem na področjih lokalne samouprave, državne uprave in panožnih gospodarskih politik.

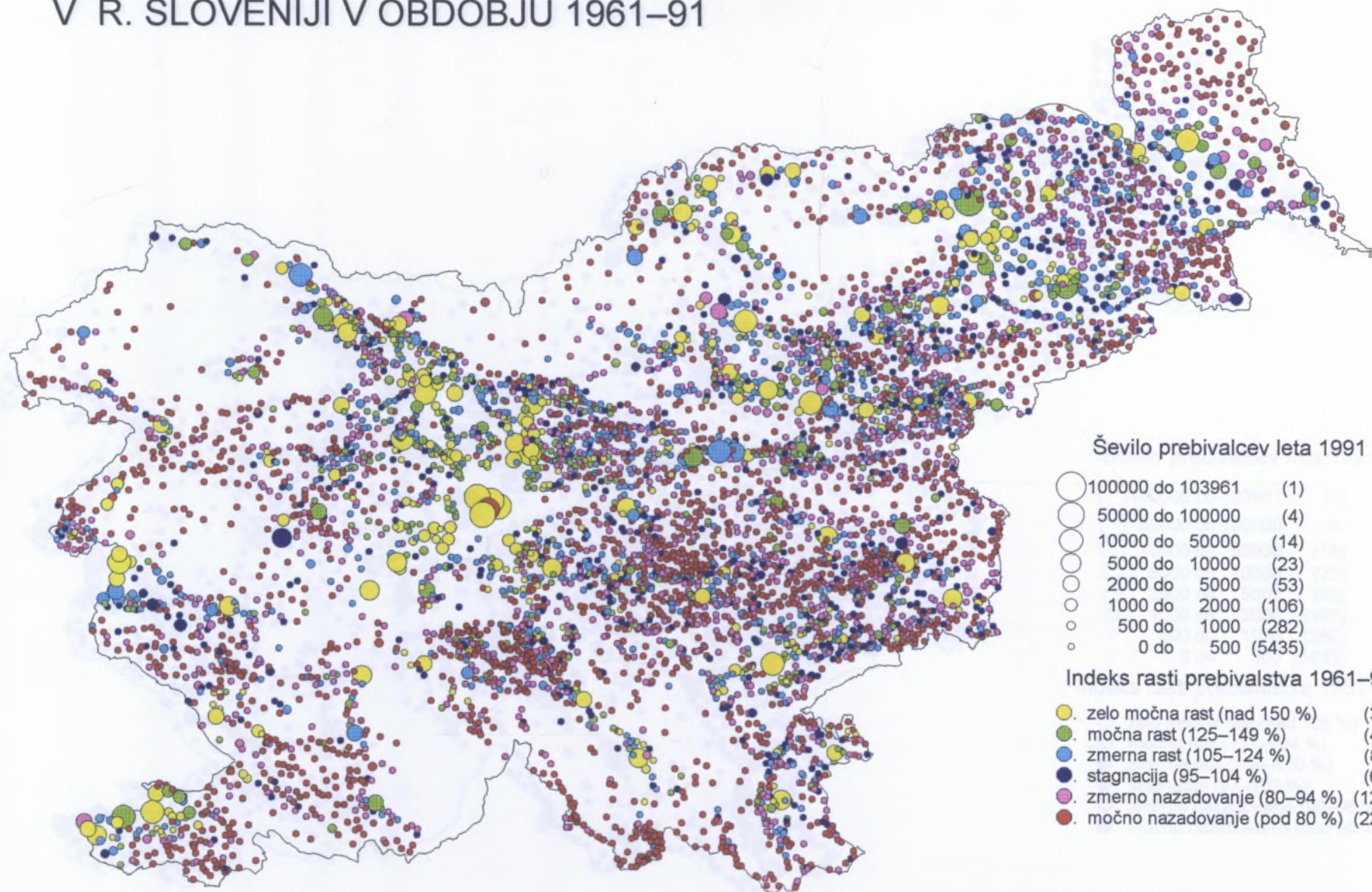
g) Zaradi kompleksnosti in dinamičnosti prometnega sistema ter širokih povezav z drugimi področji družbenega delovanja bo potrebno na znanstveno-tehnološkem področju organizirati sistem nenehnega spremljanja dogajanj, povezanih s prometno politiko, ter analizo stanja nosilcev in drugih kreatorjev posamičnih segmentov prometne politike.

h) Pri vlogi prometne politike in uresničevanju njenih ciljev za družbeni razvoj je poleg splošnih državnih ciljev potrebno poudariti in krepiti zavest o pomenu za razvoj in ohranjanje slovenske etnične identitete in regionalnih identitet.

Literatura in viri:

1. Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (NPRSZI). Uradni list RS VI/13, 1996.
2. Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA). Uradni list RS VI/13, 1996.
3. Principles for a European Spatial Development Policy. 4.10.1994, Leipzig.
4. Popis prebivalstva, gospodinjstev, stanovanj in kmečkih gospodarstev v Republiki Sloveniji v letu 1991. Državni urad za statistiko.
5. Ravbar, M., 1995: Zasnova poselitve v luči regionalnega razvoja Slovenije. IB 11-12, XXIX.
6. Ravbar, M. et al., 1995: Zasnova poselitve v Sloveniji. Inštitut za geografijo, Ljubljana.
7. Informal Meeting of Ministers Responsible for Regional Policy and Spatial Planning. Madrid, 30 November/1 december 1995.

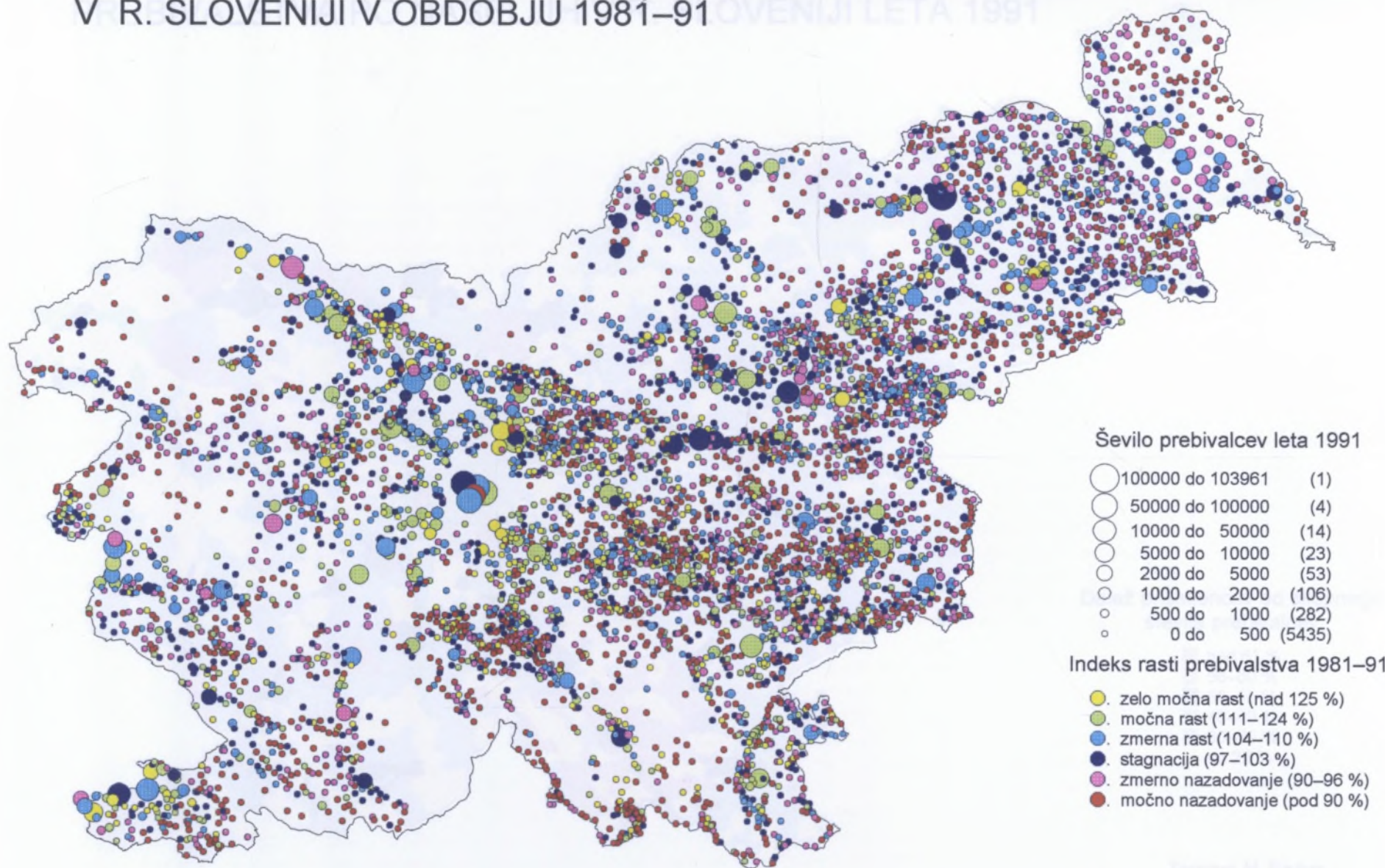
GIBANJE ŠTEVILA PREBIVALCEV PO NASELJIH V R. SLOVENIJI V OBDOBJU 1961–91



Povzeto po: Zasnova poselitve v Sloveniji
(IGU 1995)

Zasnova: M. Ravbar
Kartografija: I. Sajko
IGU 1995
Vir: Zavod RS za statistiko

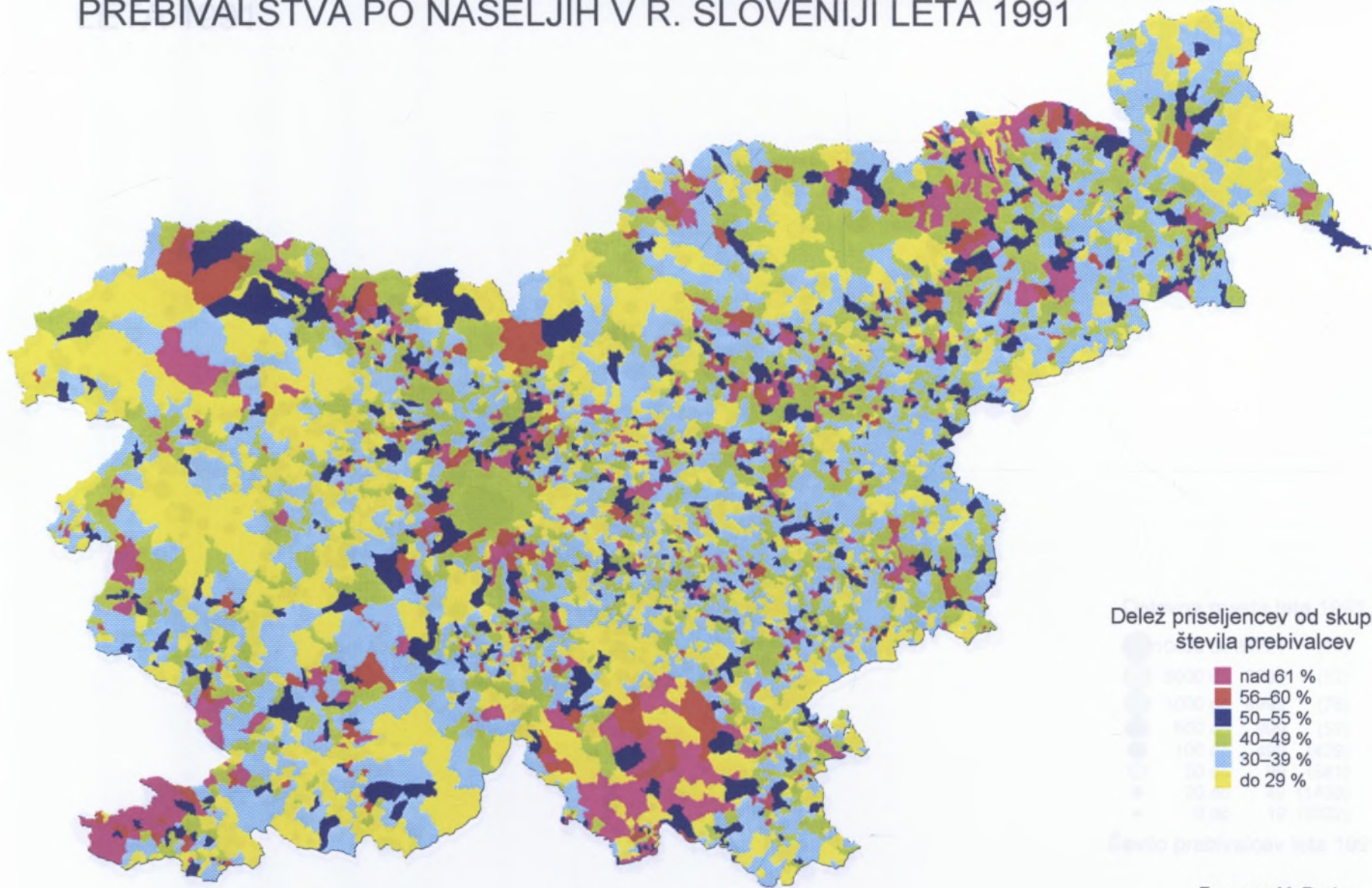
GIBANJE ŠTEVILA PREBIVALCEV PO NASELJIH V R. SLOVENIJI V OBDOBJU 1981–91



Povzeto po: Zasnova poselitve v Sloveniji
(IGU 1995)

Zasnova: M. Ravbar
Kartografija: I. Sajko
IGU 1995
Vir: Zavod RS za statistiko

MOBILNOST PREBIVALSTVA NA PODLAGI DELEŽA PRISELJENEGA PREBIVALSTVA PO NASELJIH V R. SLOVENIJI LETA 1991



Delež priseljencev od skupnega
števila prebivalcev

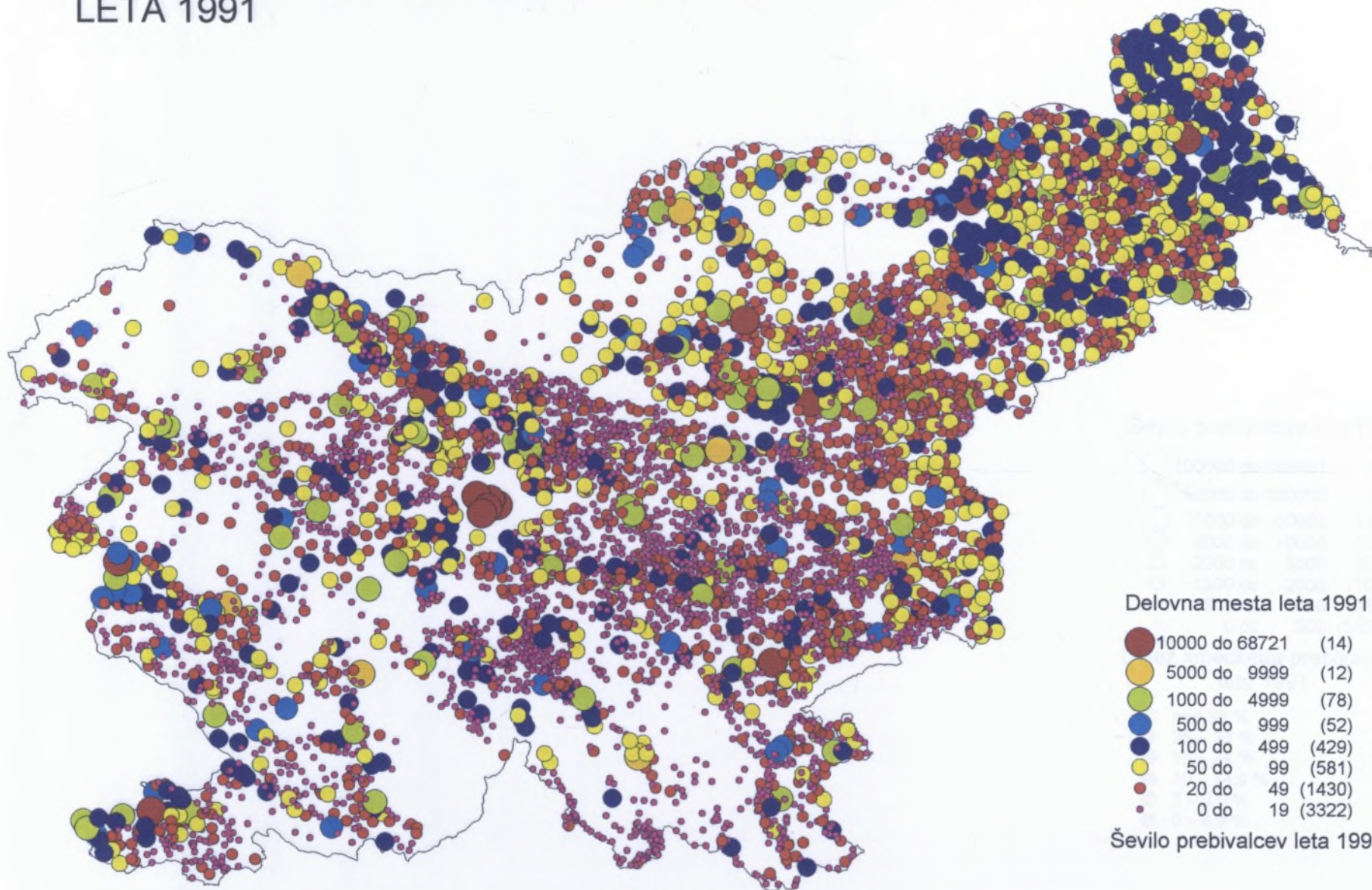
- nad 61 %
- 56–60 %
- 50–55 %
- 40–49 %
- 30–39 %
- do 29 %

Povzeto po: Zasnova poselitve v Sloveniji
(IGU 1995)

Zasnova: M. Ravbar
Kartografija: I. Sajko
IGU 1995

Vir: Zavod RS za statistiko
ROTE: MOP-GIC

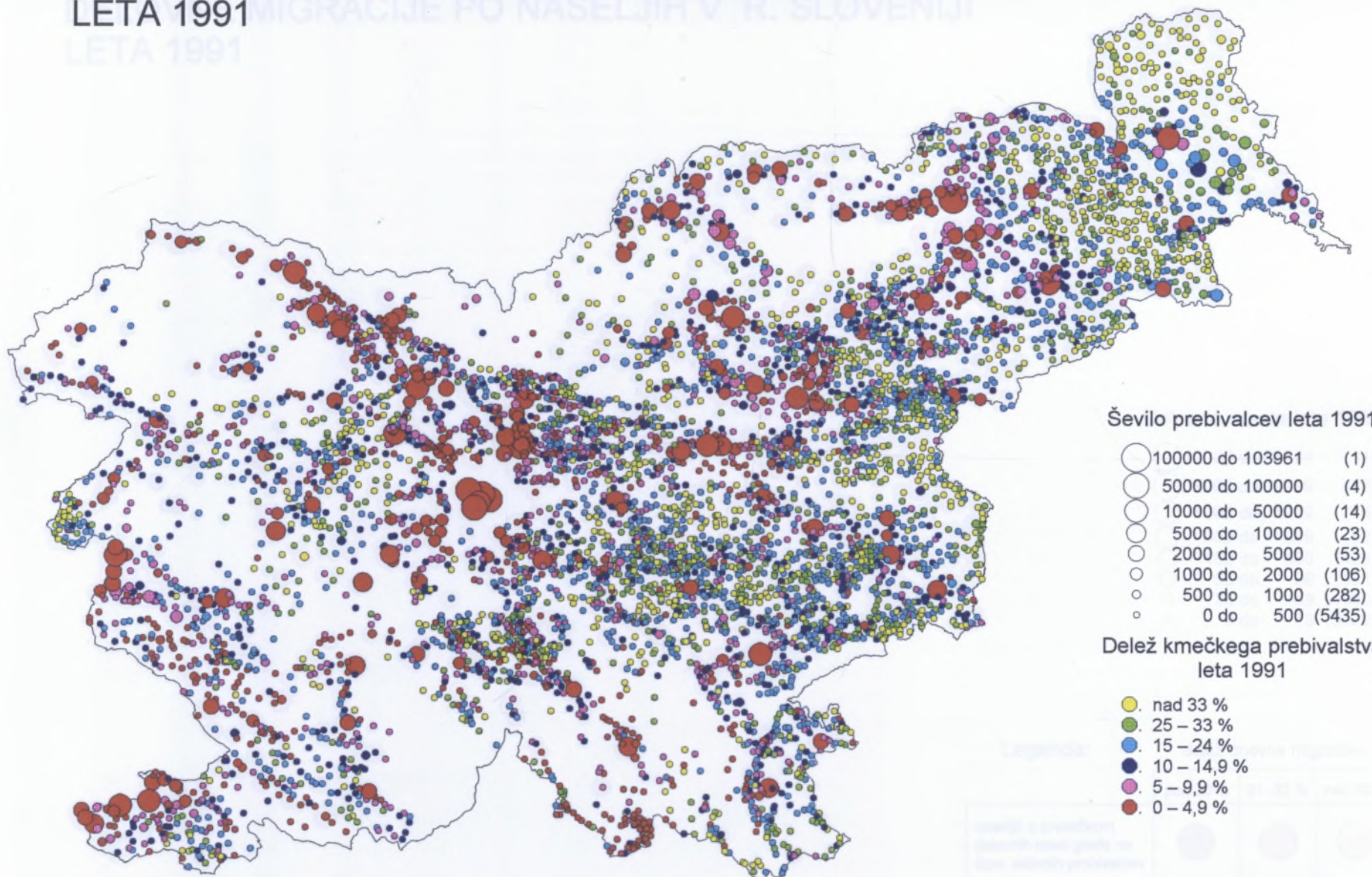
ŠTEVILO DELOVNIH MEST PO NASELJIH V R. SLOVENIJI LETA 1991



Povzeto po: Zasnova poselitve v Sloveniji
(IGU 1995)

Zasnova: M. Ravbar
Kartografija: I. Sajko
IGU 1995
Vir. Zavod RS za statistiko

DELEŽ KMEČKEGA PREBIVALSTVA V R. SLOVENIJI LETA 1991



Število prebivalcev leta 1991

| | | |
|---|------------------|--------|
| ○ | 100000 do 103961 | (1) |
| ○ | 50000 do 100000 | (4) |
| ○ | 10000 do 50000 | (14) |
| ○ | 5000 do 10000 | (23) |
| ○ | 2000 do 5000 | (53) |
| ○ | 1000 do 2000 | (106) |
| ○ | 500 do 1000 | (282) |
| ○ | 0 do 500 | (5435) |

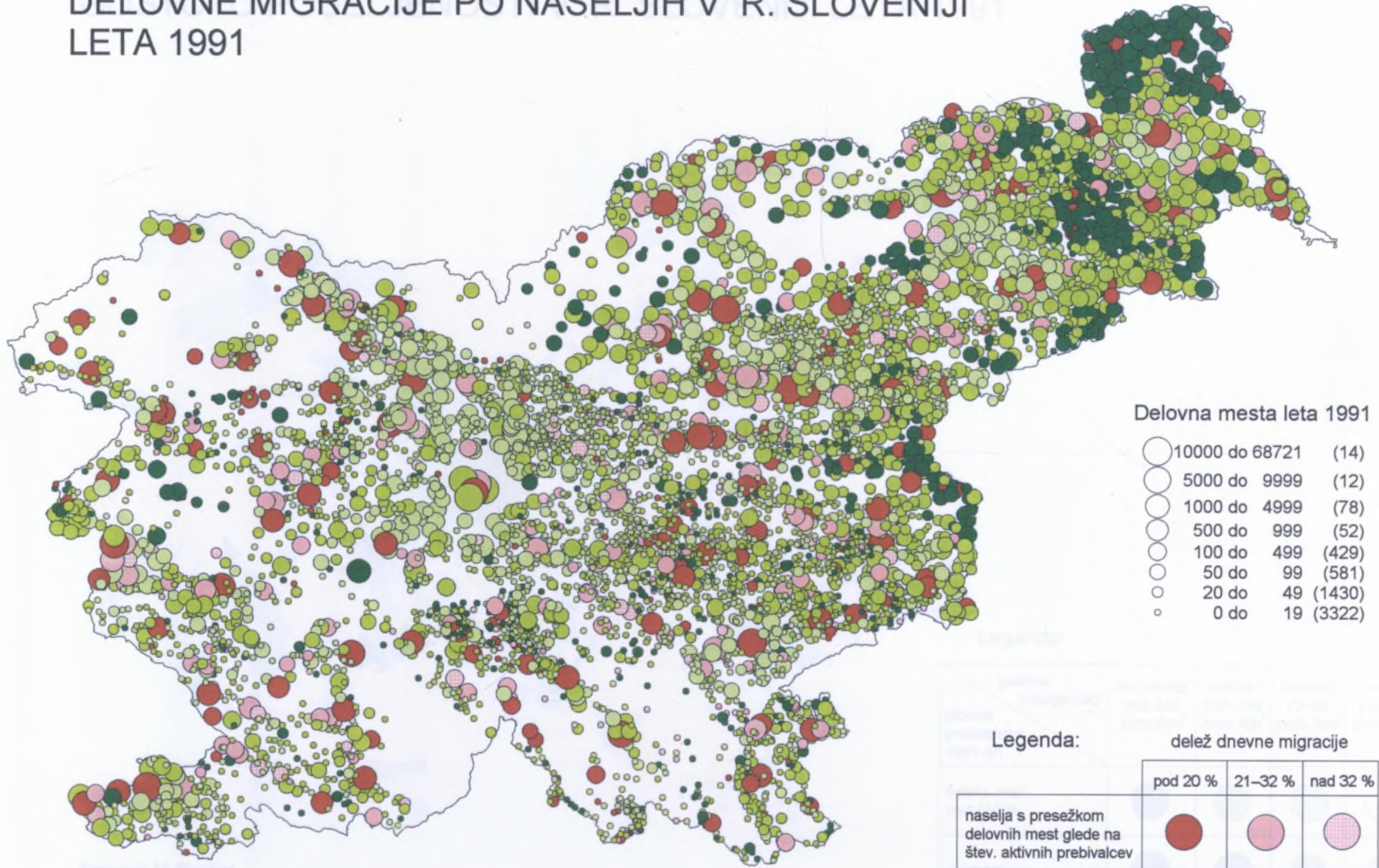
Delež kmečkega prebivalstva leta 1991

| | |
|---|-------------|
| ● | nad 33 % |
| ● | 25 - 33 % |
| ● | 15 - 24 % |
| ● | 10 - 14,9 % |
| ● | 5 - 9,9 % |
| ● | 0 - 4,9 % |

Povzeto po: Zasnova poselitve v Sloveniji
(IGU 1995)

Zasnova: M. Ravbar
Kartografija: I. Sajko
IGU 1995
Vir: Zavod RS za statistiko

MOBILNOST PREBIVALSTVA NA PODLAGI DNEVNE DELOVNE MIGRACIJE PO NASELJIH V R. SLOVENIJI LETA 1991



Delovna mesta leta 1991

| | | |
|---|----------------|--------|
| ○ | 10000 do 68721 | (14) |
| ○ | 5000 do 9999 | (12) |
| ○ | 1000 do 4999 | (78) |
| ○ | 500 do 999 | (52) |
| ○ | 100 do 499 | (429) |
| ○ | 50 do 99 | (581) |
| ○ | 20 do 49 | (1430) |
| ○ | 0 do 19 | (3322) |

Legenda:

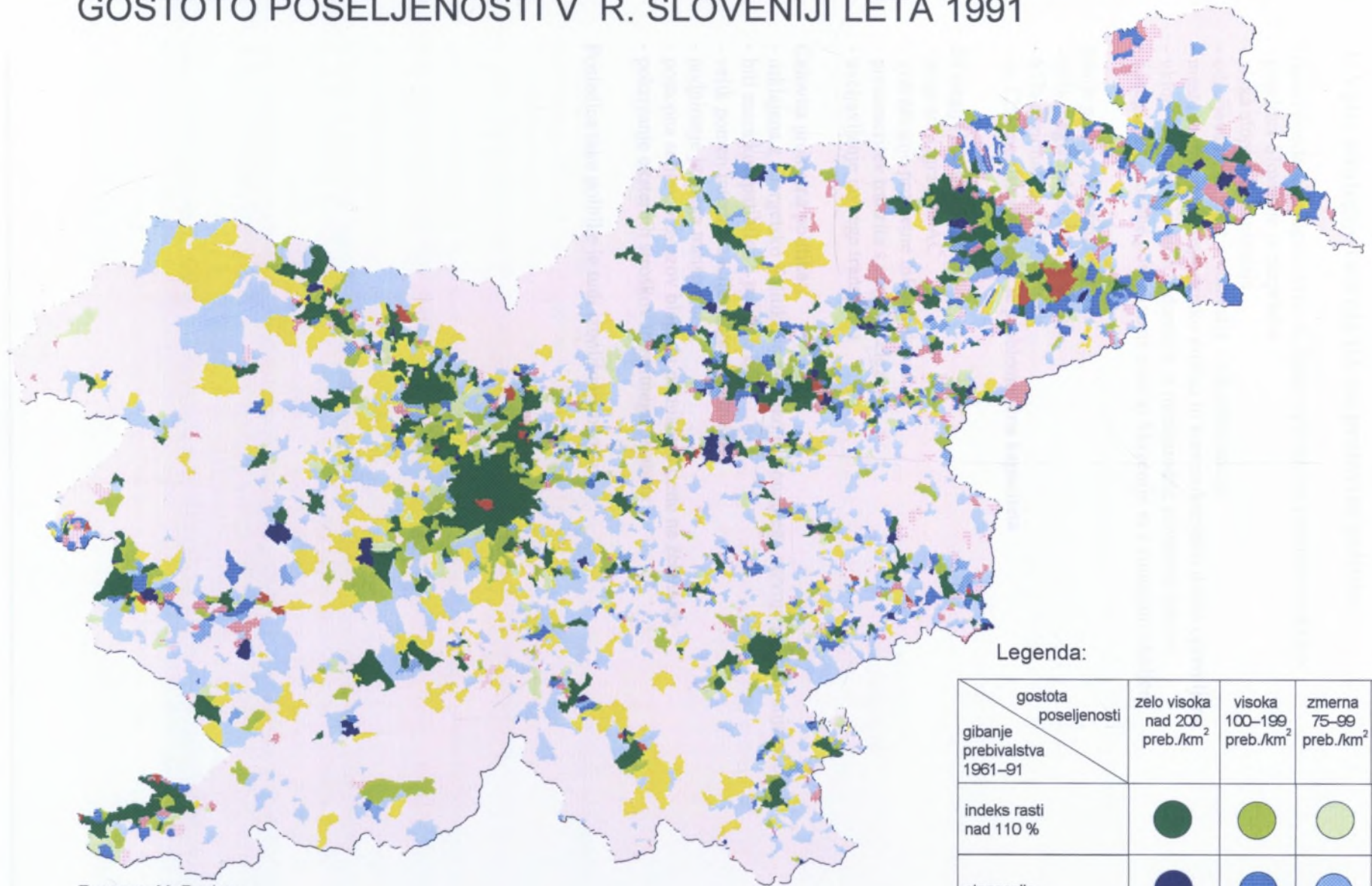
delež dnevne migracije

| | pod 20 % | 21–32 % | nad 32 % |
|--|----------|---------|----------|
| naselja s presežkom delovnih mest glede na štev. aktivnih prebivalcev | ● | ● | ● |
| naselja s primanjkljajem delovnih mest glede na štev. aktivnih prebivalcev | ● | ● | ● |

Zasnova: M. Ravbar
Kartografija: I. Sajko
IGU 1995
Vir: Zavod RS za statistiko

Povzeto po: Zasnova poselitve v Sloveniji
(IGU 1995)

TIPOLOGIJA NASELIJ GLEDE NA RAZVOJ PREBIVALSTVA IN GOSTOTO POSELJENOSTI V R. SLOVENIJI LETA 1991



Legenda:

| gostota poseljenosti | zelo visoka nad 200 preb./km ² | visoka 100-199 preb./km ² | zmerna 75-99 preb./km ² | nizka pod 74 preb./km ² |
|------------------------------------|---|--|--|--|
| gibanje prebivalstva 1961-91 | ● | ● | ● | ● |
| indeks rasti nad 110 % | ● | ● | ● | ● |
| stagnacija | ● | ● | ● | ● |
| indeks rasti pod 90 % | ● | ● | ● | ● |

Zasnova: M. Ravbar
Kartografija: I. Sajko
IGU 1995
Vir: Zavod RS za statistiko
ROTE: MOP-GIC

Povzeto po: Zasnova poselitve v Sloveniji
(IGU 1995)

4. Vpliv strategije razvoja RS na prometno politiko

Glavni poudarki in ugotovitve, ki lahko vplivajo na prometno politiko:

- poselitev Slovenije je razpršena
- nizka stopnja urbanizacije
- odseljevanje iz mest v obmestja - suburbanizacija
- mesta morajo biti gospodarsko močna in komunikacijsko dobro opremljena
- vklop vseh regij in mest v domače in mednarodne prometne tokove
- doseganje prometne povezanosti znotraj Slovenije in z zunanjim okoljem

Stanje prometne infrastrukture:

- 60% magistralnih cest je slabih
- 65% regionalnih cest je slabih
- na 12% magistralnih cest je problematična kapaciteta

Strategija razvoja prometa:

- program izgradnje AC
- vzdrževanje prometne infrastrukture
- preusmeritev tranzita s cest na železnice
- uveljavljanje javnega transporta

Celovita prometna politika:

- usklajena z energetske politiko in politiko regionalnega razvoja in varovanja okolja
- biti mora kompatibilna s politiko EU
- velik pomen internalizacije eksternih stroškov
- podpiranje javnega transporta
- postopna selitev prevozov blaga in potnikov s ceste na železnico
- pokrivanje eksternih stroškov tranzitnega prometa

Posledica take politike je tudi izboljšanje okolja.

5. Spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Republike Slovenije - vpliv na prometno politiko

Glavni poudarki:

- z daljinskimi in hitrimi cestami in železnicami je treba povezati predvideni policentrični sistem slovenskih regionalnih središč med seboj in navzven v homogen cestni in železniški sistem
- mednarodne prometne povezave morajo služiti potrebam med regionalnega povezovanja med središči najširšega regionalnega pomena (Ljubljana, Maribor, Koper), pa tudi širšega pomena in centrov nacionalnega razvoja in nikakor ne smejo biti le koridorji namenjeni tranzitu
- pri uveljavljanju interesov Republike Slovenije za boljšo vključitev v evropsko prometno mrežo je treba izkoristiti njeno središčno geografsko lego v evropskem prostoru
- z oblikovanjem prometnih rešitev je treba prispevati k zmanjšanju negativnih teženj tako k preveliki koncentraciji kot tudi k preveliki razpršenosti poselitve ter družbene in gospodarske infrastrukture v Republiki Sloveniji
- prispevati je treba k racionalizaciji trajne izgube naravnih in kulturnih dobrin, zmanjšanju ostalih negativnih vplivov na okolje na najmanjšo možno mero ter upoštevanju omejitve in meril prostora Republike Slovenije

Cilji razvoja prometa so:

- izgrajevanje optimalnega strukture prometnega omrežja in čim boljša povezanost z mednarodnim prometnim sistemom (omogočiti uravnotežen razvoj, dosegati čim boljše prometne dostopnosti)
- izboljšanje kakovosti prometnih storitev in znižanje transportnih stroškov
- racionalna raba energije
- zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje

Za zagotavljanje izvajanja politik, strategij in razvojnih nalog prostorskega razvoja se v zasnovi prometnega omrežja zasledujejo naslednje usmeritve razvoja prometa:

- v infrastrukturno fizičnem pomenu: kompleksnost, varnost, humanost prometa
- v infrastrukturno funkcionalnem pomenu: raznovrstnost in multifunkcionalnost

Z zasnovo prometnih vozlišč se vzpodbuja tudi razvoj javnega potniškega prometa. Vozlišča so tam, kjer so vsem najlažje dosegljiva.

Zaradi posebnega poudarka na razvoju integralnega transporta je poleg primarnih transportnih vozlišč (Ljubljana, Maribor, Koper) ter regionalnih transportnih vozlišč (Celje, Novo mesto, Sežana, Vrtojba, Nova Gorica in Otiški vrh) opredeljena tudi posodobitev in izgradnja novih prometnih terminalov tako, da bodo zgrajeni v vseh središčih širšega regionalnega pomena. S temi vozlišči se bo slovensko prometno gospodarstvo vključevalo tudi v mednarodno delitev dela z organiziranjem prostih carinskih con in izvoznega zbirnega prometa. V okviru teh središč bodo zgrajene tudi regionalne in lokalne javne skladiščno pretovorne zmogljivosti. Opredeljeno je omrežje državnih kolesarskih povezav I., II., in III. reda in lokalne kolesarske povezave IV. reda. Omrežje je zasnovano na ločevanju kolesarskega in motornega prometa in je navezano na postajališča javnega potniškega prometa oziroma na parkirišča motornega prometa.

6. Nacionalni programi

6.1 Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji

Prednostne razvojne smeri so se že v preteklosti izoblikovale v smereh "cestnega križa", ki povezuje najpomembnejše gospodarske centre v Sloveniji ter se navezuje na avto cestno omrežje sosednjih dežel.

Cilji nacionalnega programa:

1. Strateški:

- vzpodbuditi gospodarski razvoj
- izboljšati prometno varnost
- zagotoviti notranjo povezanost države
- zagotoviti povezavo s širšim evropskim prostorom

2. Strukturni:

- zagotoviti in povečati neposredne ekonomske učinke
- zmanjšati negativne prometne vplive na okolje
- omogočiti širše gospodarske, socialne in turistične koristi

Napoved prometa:

- notranji promet bo v naslednjih letih naraščal s podobno intenzivnostjo kot v preteklem 10 letnem obdobju
- mednarodni promet v smeri proti jugovzhodu se bo po normalizaciji razmer na Balkanu ponovno intenziviral
- mednarodni promet jugozahod - severovzhod bo še nadalje naraščal

Kapacitete cestnega omrežja:

Kapacitetna analiza obstoječih cest v smereh bodočih avtocest kaže, da so že v osnovnem letu prometne razmere kritične na 8% dolžine omrežja, na naslednjih 5% dolžine pa se približujejo kritičnim. Še več kritičnih mest pa bi dobili, če bi v analizo vključili tudi odseke skozi naselja. V planskem obdobju 20 let pa bi bile prometne razmere, v primeru da ne bi gradili novih avtocest, kritične približno na polovici obravnavanega omrežja.

Vpliv avtocest na okolje:

- pozitiven v splošnem zmanjšanju negativnih vplivov prometa v območju obstoječih cest, ki jih avtoceste razbremenijo
- negativen glede na nov poseg v prostor

6.2 Nacionalni program prometne varnosti Republike Slovenije

Po merilih Evropske skupnosti, na območju katere umre v prometnih nesrečah manj kot 150 oseb na leto na milijon prebivalcev, v prometno najbolj varnih državah pa manj kot 100, sodi Slovenija med države z velikim številom žrtev v prometnih nesrečah. Po tem kriteriju prometne varnosti se uvršča med Portugalsko s 300 mrtvimi in Belgijo, Francijo ter Španijo z 200 mrtvimi na leto na milijon prebivalcev.

V cestnem omrežju je v Sloveniji 206,4 km (1,4%) avtocest, 1326,3 km (9,0%) magistralnih, 3396,0 km (23,1%) regionalnih in 9786,0 km (66,5%) lokalnih cest.

Porazdelitev prometa pa je bila v letu 1994 naslednja:

- 10% avtoceste
- 30% magistralne
- 18% regionalne
- 42% lokalne

Pomembni prometni faktorji, ki vplivajo na prometno varnost so:

- pomanjkanje smernic za tehnično urejanje prometa
- heterogenost sistema cestnega omrežja, ki dopušča prepletanje tranzitnega in lokalnega prometa ne glede na namen ceste in prevelika variiranja v hitrostih in masah vozil
- neustreznost voznih in tehničnih elementov
- raznolikost in neprimernost tehničnih rešitev
- dvoumnost in nejasnost prometnih ureditev
- neustrezna in nezadostna prometna signalizacija
- nezadostna javna razsvetljava

Temeljni cilj je, da Slovenija do leta 2000 doseže raven prometne varnosti, ki bo primerljiva z varnostjo v državah Evropske skupnosti, kar pomeni zmanjšanje števila žrtev v prometnih nesrečah na največ 350 mrtvih in 5300 poškodovanih.

Uveljavitev kaznovalnega sistema je eden temeljnih pogojev za izboljšanje prometne varnosti.

Poleg ostalih instrumentov je predlagana tudi opredelitev prometne politike, ki bo zagotavljala optimalno distribucijo prometa, bolj homogene in predvidljive prometne tokove ter uskladitev prostorskega in cestnega planiranja.



IZHODIŠČA ZA PROMETNO POLITIKO

Napoved prometa za leto 2012





IZHODIŠČA ZA PROMETNO POLITIKO

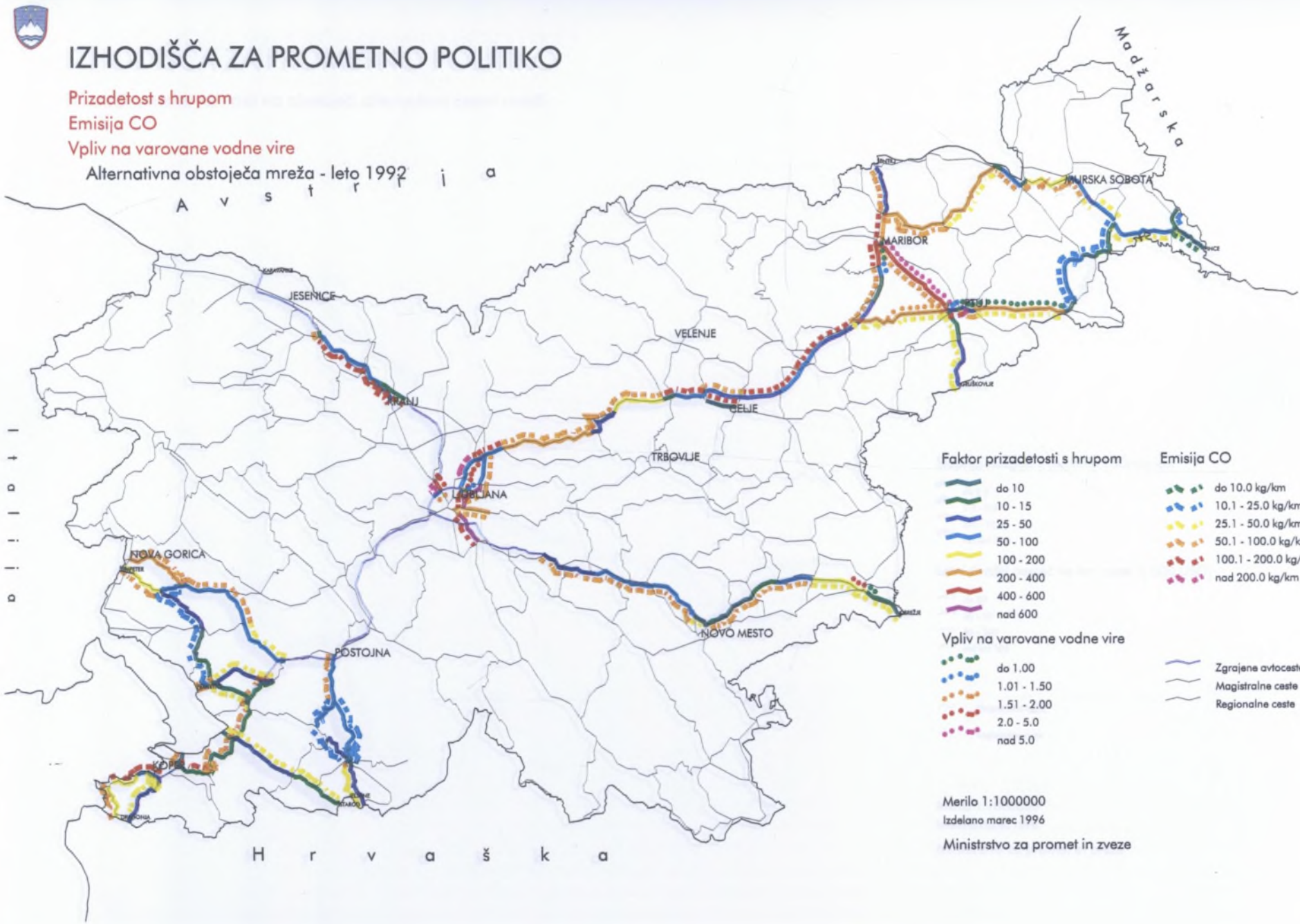
Prizadetost s hrupom

Emisija CO

Vpliv na varovane vodne vire

Alternativna obstoječa mreža - leto 1992

A v s t r i j a



Faktor prizadetosti s hrupom

- do 10
- 10 - 15
- 25 - 50
- 50 - 100
- 100 - 200
- 200 - 400
- 400 - 600
- nad 600

Emisija CO

- do 10.0 kg/km
- 10.1 - 25.0 kg/km
- 25.1 - 50.0 kg/km
- 50.1 - 100.0 kg/km
- 100.1 - 200.0 kg/km
- nad 200.0 kg/km

Vpliv na varovane vodne vire

- do 1.00
- 1.01 - 1.50
- 1.51 - 2.00
- 2.0 - 5.0
- nad 5.0

- Zgrajene avtoceste
- Magistralne ceste
- Regionalne ceste

Merilo 1:1000000

Izdelano marec 1996

Ministrstvo za promet in zveze

H r v a s k a





IZHODIŠČA ZA PROMETNO POLITIKO

Prikaz prometne varnosti na obstoječi alternativni cestni mreži





IZHODIŠČA ZA PROMETNO POLITIKO

Razmerje prometne obremenitve v merodajni uri s kapaciteto ceste (V/C)
Obstoječa alternativna cestna mreža - promet 2012



Legenda

- do 0.5 (V/C) - dobro
- 0.51 do 0.8 - še ustrezno
- 0.81 do 1.0 - slabo
- več kot 1.0 - neustrezno

- Zgrajene avtoceste
- Magistralne ceste
- Regionalne ceste

Opomba:
Kapacitetne analize cest skozi naselja niso vključene

Merilo 1:1000000

Izdelano marec 1996

Ministrstvo za promet in zveze



7. Sedanje stanje prometnih tokov in napovedi

7.1 Študija SCT Projekt nizke zgradbe, d.o.o., Ljubljana, maj 1994 - tudi osnova za nacionalni program

Napoved prometa je izdelana na podlagi predpostavk:

- dosedanja razvojna trendi
- v smeri proti Hrvaški ni pričakovati tako intenzivnega prometa kot je bil pred osamosvojitvijo

Osnova za napoved je torej sedanje stanje (1994) in sedanja razvojna smer prometa.

Faktorji rasti za domača osebna vozila so bili določeni na podlagi:

- predvidenega povečanja števila delovnih mest
- predvidene rasti motorizacije
- predvidenega povečanja mobilnosti na osebni avto

Faktorji rasti za domača vozila od leta 1992 do leta 2020

| območje | faktor rasti del. mest | faktor rasti motorizacije | faktor rasti mobilnosti na avto | skupni faktor rasti |
|-----------|------------------------|---------------------------|---------------------------------|---------------------|
| gorenjsko | 1,310 | 1,475 | 1,250 | 2,415 |
| ljubljsko | 1,310 | 1,384 | 1,250 | 2,266 |
| primorsko | 1,310 | 1,331 | 1,250 | 2,180 |
| štajersko | 1,310 | 1,635 | 1,250 | 2,677 |
| dolenjsko | 1,310 | 1,590 | 1,250 | 2,604 |

Faktorji rasti za ostale vrste vozil

| tip vozila | faktor rasti 2012/1992 | povprečna letna rast 2012-2020 | faktor rasti 2020/2012 | faktor rasti 2020/1992 |
|-------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|------------------------|
| osebni tuji | 3,0 | 3,0% | 1,267 | 4,181 |
| avtobusi | 1,36 | 1,0% | 1,083 | 1,473 |
| tov. domači | 1,30 | 1,0% | 1,083 | 1,408 |
| tov. tuji | 1,90 | 2,0% | 1,172 | 2,127 |

Rezultati napovedi z obstoječimi trendi kažejo na precejšnjo pričakovano rast motornega prometa. Po teh rezultatih bi se leta 2020 že več kot 80% vseh potnikov prepeljalo z osebnimi vozili in le še manj kot 20% z javnimi prometnimi sredstvi.

Največje obremenitve so pričakovane na cestah prometnega križa. Po količinah izstopajo ljubljanske obvoznice in cesta Srmin - Koper.

Nekaj značilnih obremenitev na določenih prerezih (AC + obst. cesta)

| Odsek | Promet 1992 | Promet 2020 |
|-------------------------|----------------|-----------------|
| Lj.-Vrhnika | 17.227 + 6.571 | 39.376 + 16.012 |
| Lj. - južna obvoznica | 15.130 | 42.335 |
| Lj. - zah. Obvoznica | 33.300 | 59.400 |
| Lj. - vzhodna obvoznica | - | 58.000 |
| Naklo | 8.300 | 28.600 |
| Blagovica - Vransko | 10.500 | 25.100 + 2400 |
| Celje - Maribor | 9.580 | 30.500 |
| Maribor - Šentilj | 10.100 | 36.500 + 4.100 |
| Grosuplje - Trebnje | 7.100 | 25.700 |
| Postojna - Razdrto | 13.700 + 1.130 | 31.300 + 2.700 |
| Srmin - Koper | 28.000 | 80.600 |

Če upoštevamo kapacitetne izračune po HCM, kjer je kapaciteta štiri pasovne avtoceste od 45.000 do 60.000 vozil na dan je glede na rezultate problematična prepustnost le na cesti Srmin - Koper, ljubljanske obvoznice pa bi bile nekje na meji zmogljivosti. Na vseh ostalih cestah glede prepustnosti teoretično ne bi smelo biti težav.

7.2 Študija Transport Master Plan - prognos Basel in Prometni inštitut Ljubljana

V času nastajanja vmesnega poročila študija TMP še ni zaključena. Na voljo je le vmesno poročilo, ki podaja osnovna izhodišča razvoja prometnih tokov in delne podatke za scenarij nadaljevanja obstoječih trendov.

Vrsta potovanj in prevoženo blago za leto 1994

| Tip prevoza | Domači | Ciljno-izvorni | Tranzit |
|-----------------|--------|----------------|---------|
| Prevoz potnikov | 90% | 7% | 3% |
| Cestni blagovni | 87% | 11% | 2% |
| Želez. Blagovni | 38% | 35% | 27% |

Modal split za leto 1992

| | Potniški promet | | Železniški promet | |
|----------------|-----------------|-------|-------------------|-------|
| | mio potnikov | % | 1000 ton | % |
| Cestni prevozi | 646 | 98,1 | 28,164 | 57,0 |
| - osebni | 500 | 76,0 | | |
| - javni | 146 | 22,2 | | |
| Želez. Prevozi | 12 | 1,8 | 13,045 | 26,4 |
| Zračni | 0,3 | 0,0 | 313 | 0,6 |
| Vodni | 0,013 | 0,0 | 7,903 | 16,0 |
| Skupaj | 658,3 | 100,0 | 49,425 | 100,0 |



IZHODIŠČA ZA PROMETNO POLITIKO

Razmerje prometne obremenitve v merodajni uri s kapaciteto ceste (V/C)

- rast prometa po današnjih trendih

Cestna mreža in promet 2020



Legenda:

- V/C > 1.00
- V/C od 0.81 do 1.00
- V/C od 0.51 do 0.80

Merilo 1:1000000

Izdelano marec 1996

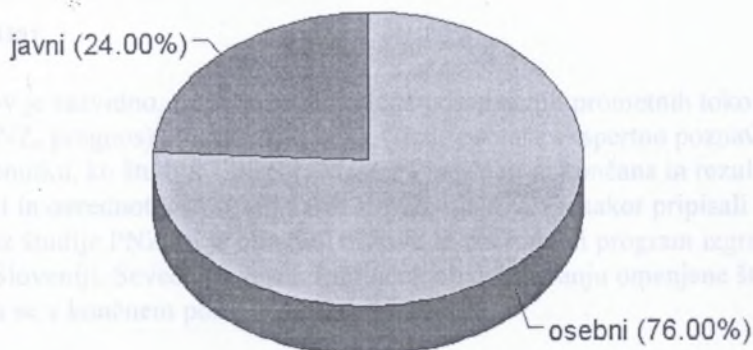
Ministrstvo za promet in zveze



Izbira prometnega sredstva 1992

Potniški promet

| | | |
|---------------|-----|-----|
| Tranzit | 18% | 82% |
| Tuji promet | 10% | 90% |
| Domači promet | 22% | 78% |



Vir: prognos

Modal split za potniški promet na celotnem prometnem omrežju leta 1993 - število prepeljanih potnikov

| | Osebni prevoz | Javni prevoz |
|---------------|---------------|--------------|
| Domači promet | 78% | 22% |
| Tuji promet | 90% | 10% |
| Tranzit | 82% | 18% |

Modal split za blagovni promet na celotnem omrežju 1993 - v tkm

| | Cesta | Železnica |
|----------------|-------|-----------|
| Domači promet | 87% | 13% |
| Ciljno izvorni | 54% | 46% |
| Tranzit | 7% | 93% |

Modal split za potniški promet na celotnem prometnem omrežju leta 2015 - število prepeljanih potnikov po scenariju današnjih trendov

| | Osebni prevoz | Javni prevoz |
|---------------|---------------|--------------|
| Domači promet | 90% | 10% |
| Tuji promet | 95% | 5% |
| Tranzit | 85% | 15% |

Modal split za blagovni promet na celotnem omrežju 2015 - v tkm po scenariju današnjih trendov

| | Cesta | Železnica |
|----------------|-------|-----------|
| Domači promet | 89% | 11% |
| Ciljno izvorni | 51% | 49% |
| Tranzit | 16% | 84% |

Tranzitni prometni tokovi v Ljubljani

7.3 Komentar

Iz rezultatov je razvidno, da se napovedi glede posameznih prometnih tokov pri obravnavanih študijah (PNZ, prognos) precej razlikujejo. Glede na naše ekspertno poznavanje problematike bi v tem trenutku, ko študija Transport Master Plan še ni dokončana in rezultati še niso javno prezentirani in ovrednoteni s strani naših strokovnjakov, vsekakor pripisali večjo kredibilnost podatkom iz študije PNZ, ki je bila tudi osnova za nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Seveda pa se tak zaključek ob dokončanju omenjene študije še lahko spremeni in se v končnem poročilu korigira.

| delo | čas (min) |
|----------------|-----------|
| delo in vožnja | 1,34 |
| postajno | 1,11 |
| nakup | 1,35 |
| drugo | 1,41 |
| skupaj | 1,28 |

Taka povprečna zasedenost je na ravni evropskega povprečja.

Vsako avto opravi povprečno 2.585 vožnj na delovni dan, 2.032 na soboto in 1.906 na nedeljo. Vsako kolo opravi le povprečno 0,43 vožnji na dan.

Avto povprečno prevozi 14.798 km na leto.

Modal split za potovanja znotraj mesta na delovni dan

| prometno sredstvo | delo | šola | ostalo | skupaj |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|
| peš | 11,01 | 41,17 | 28,66 | 28,34 |
| kolo | 7,53 | 12,45 | 10,38 | 10,26 |
| motor | 0,57 | 0,81 | 0,56 | 0,68 |
| os. Avto - voznik | 48,00 | 5,72 | 35,20 | 32,64 |
| os. Avto - sopotnik | 4,79 | 7,12 | 10,14 | 8,92 |
| javni promet | 24,11 | 32,73 | 14,96 | 21,16 |
| skupaj | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

Modal split leta 1977 in 1994 v Ljubljani

| prometno sredstvo | leto 1977 | leto 1994 |
|-------------------|-----------|-----------|
| peš | 25,30 | 28,34 |
| kolo | 6,70 | 10,26 |
| motor | 5 | 0,68 |
| osebni avto | 14,00 | 41,38 |
| javni promet | 34,00 | 21,16 |
| skupaj | 100,00 | 100,00 |

Modal split - Zbirna Ploščina in Ljubljani

8. Sedanji modal split za mestni in primestni promet in napoved

8.1 Raziskava potovalnih zakonitosti v Ljubljani (PNZ, avgust 1994)

Nekaj najbolj pomembnih podatkov:

Trajanje potovanja znotraj Ljubljane

| kazalec | trajanje (min) |
|-----------------------------------|----------------|
| trajanje povprečne poti | 19,72 |
| porabljen čas za potovanja na dan | 51,27 |

Zasedenost osebnih avtomobilov na delovni dan

| namen potovanja | zasedenost avtomobila (potnikov/avto) |
|-----------------|---------------------------------------|
| delo in šola | 1,24 |
| poslovno | 1,11 |
| nakup | 1,35 |
| drugo | 1,41 |
| skupaj | 1,28 |

Taka povprečna zasedenost je na ravni evropskega povprečja.

Vsak avto opravi povprečno 2,585 voženj na delovni dan, 2,032 na soboto in 1,306 na nedeljo.

Vsako kolo opravi le povprečno 0,43 voženj na dan.

Avto povprečno prevozi 14.798 km na leto.

Modal split za potovanja znotraj mesta na delovni dan

| prometno sredstvo | delo | šola | ostalo | skupaj |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|
| peš | 11,01 | 41,17 | 28,66 | 26,34 |
| kolo | 7,53 | 12,45 | 10,38 | 10,26 |
| motor | 0,57 | 0,81 | 0,66 | 0,68 |
| os. Avto - voznik | 48,00 | 5,72 | 35,20 | 32,64 |
| os. Avto - sopotnik | 8,79 | 7,12 | 10,14 | 8,92 |
| javni promet | 24,11 | 32,73 | 14,96 | 21,16 |
| skupaj | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

Modal split leta 1977 in 1994 v Ljubljani

| prometno sredstvo | leto 1977 | leto 1994 |
|-------------------|-----------|-----------|
| peš | 25,30 | 26,34 |
| kolo | 6,70 | 10,26 |
| motor | - | 0,68 |
| osebni avto | 34,00 | 41,56 |
| javni promet | 34,00 | 21,16 |
| skupaj | 100,00 | 100,00 |

Modal split v Zurichu, Hannoveru in Ljubljani

| prometno sredstvo | Zurich | Hannover | Ljubljana |
|----------------------|--------|----------|-----------|
| peš | 28,0 | 23,0 | 27,0 |
| kolo | 7,0 | 16,0 | 10,0 |
| motor | 1,0 | 0,0 | 1,0 |
| osebni avto-voznik | 21,0 | 30,0 | 32,0 |
| osebni avto-sopotnik | 6,0 | 9,0 | 10,0 |
| javni promet | 37,0 | 22,0 | 20,0 |
| skupaj | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

8.2 Zasnova primestnega javnega prometa v Ljubljani (PNZ, marec 1995)

Javni promet ima nekaj tipičnih značilnosti:

- regionalni ali primestni javni promet ni izoliran od ostalih vrst prometa, ampak je pomemben člen v verigi uslug vseh oblik javnega prometa
- značilno je mešano obratovanje - primestni javni promet deluje znotraj mesta in izven njega
- primestni javni promet obsega različne ravni uslug - močni tokovi v mesta in povezava redko naseljenih podeželskih območij

8.2.1 Nekaj primerjav

Sedanji modal split v Zurichu in v Ljubljani (povprečje)

| prometno sredstvo | delež opravljenih potovanj z os. avt in javnim prevoz. | |
|-------------------|--|-----------|
| | Zurich | Ljubljana |
| osebni avto | 42% | 64% |
| javni promet | 58% | 36% |
| skupaj | 100% | 100% |

Modal split za notranji in primestni promet na delovni dan, leto 1994

| prometno sredstvo | delež opravljenih potovanj z os. avt in javnim prevoz. | |
|-------------------|--|------------------|
| | notranji promet | primestni promet |
| osebni avto | 66% | 65% |
| javni promet | 34% | 35% |
| skupaj | 100% | 100% |

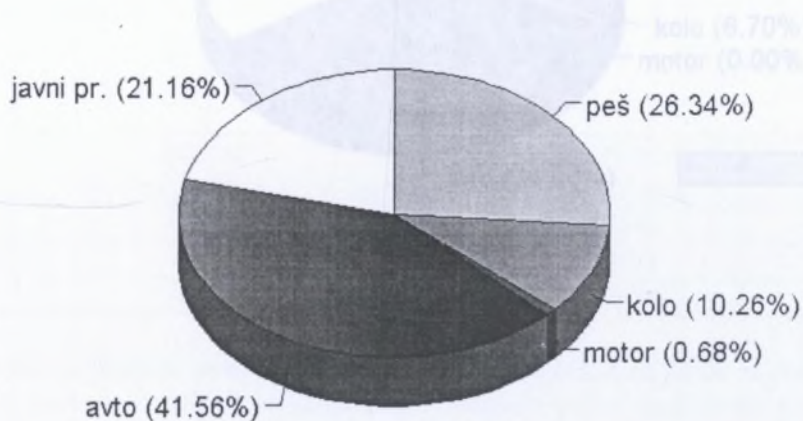
Modal split povprečnega primestnega prometa je približno enak kot tisti, ki je v mestu, torej že danes neugoden.

Modal split notranjega prometa v Ljubljani 1994

| prometno sredstvo | delovna potovanja | šolska potovanja | ne delovna potovanja | skupaj |
|-------------------|-------------------|------------------|----------------------|--------|
| os. Avto | 70% | 28% | 73% | 66% |
| javni p. | 30% | 72% | 27% | 34% |
| skupaj | 100% | 100% | 100% | 100% |

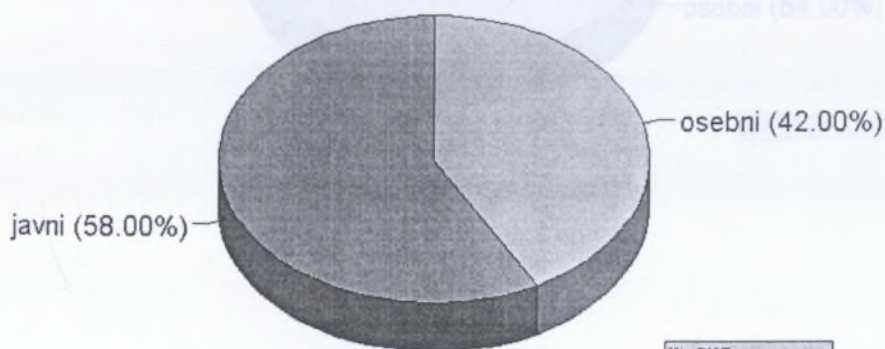
Modal split se razlikuje glede na namen potovanj in usmerjenost voženj. Za potovanja proti mestnemu središču ljudje pogosteje uporabljajo javni promet kot proti drugim delom mesta.

Izbira prevoznega sredstva 1994 v Ljubljani



Vir: PNZ

Izbira prometnega sredstva v Zurichu



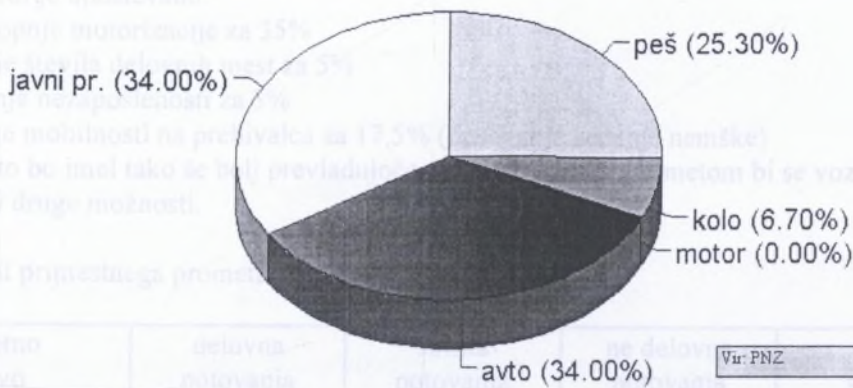
Vir: PNZ

| prometno sredstvo | delovna potovanja | šolska potovanja | ne delovna potovanja | skupaj |
|-------------------|-------------------|------------------|----------------------|--------|
| os. avto | 60% | 23% | 76% | 65% |
| javni p. | 40% | 77% | 24% | 35% |
| skupaj | 100% | 100% | 100% | 100% |

Izbira prometnega sredstva 1977 v Ljubljani

Pri varovanih je upoštevano:

- povečanje mobilnosti na preovalca za 17,5% (v primerjavi s nemške)
- osebni avto bi imel tako se bi prevladujoče v prometom bi se vozili le tisti, ki ne bi imeli druge možnosti.



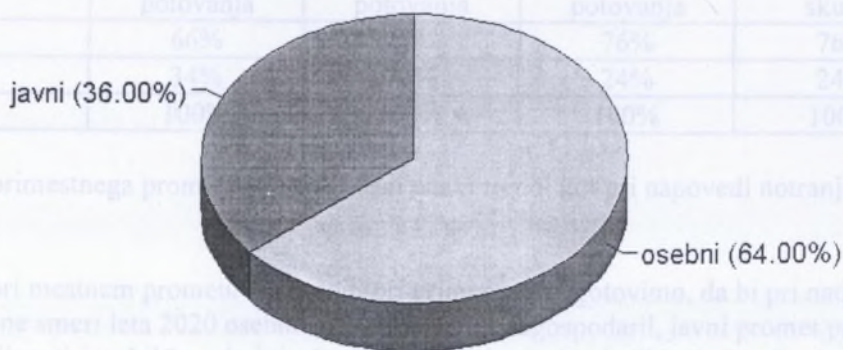
| prometno sredstvo | delovna potovanja | šolska potovanja | ne delovna potovanja | skupaj |
|-------------------|-------------------|------------------|----------------------|--------|
| os. Avto | 60% | 23% | 76% | 65% |
| javni p. | 40% | 77% | 24% | 35% |
| skupaj | 100% | 100% | 100% | 100% |

Modalni spiliti primestnega prometa v Ljubljani ob nadaljevanju trendov leta 2020

Izbira prometnega sredstva 1994 Potniški promet

Modalni spiliti primestnega prometa v Ljubljani ob nadaljevanju trendov leta 2020

| prometno sredstvo | delovna potovanja | šolska potovanja | ne delovna potovanja | skupaj |
|-------------------|-------------------|------------------|----------------------|--------|
| os. Avto | 60% | 23% | 76% | 76% |
| javni p. | 40% | 77% | 24% | 24% |
| skupaj | 100% | 100% | 100% | 100% |



Pri napovedi primestnega prometa v Ljubljani ob nadaljevanju trendov leta 2020

Podoben kot pri mestnem prometu, da bi pri nadaljevanju sedanje razvojne smeri leta 2020 osebni avto bi prevladujoče v prometom bi se vozili le tisti, ki ne bi imeli druge možnosti.

Modal split notranjega prometa v Ljubljani ob nadaljevanju trendov leta 2020

| prometno sredstvo | delovna potovanja | šolska potovanja | ne delovna potovanja | skupaj |
|-------------------|-------------------|------------------|----------------------|--------|
| os. Avto | 77% | 33% | 83% | 76% |
| javni p. | 23% | 67% | 17% | 24% |
| skupaj | 100% | 100% | 100% | 100% |

Pri napovedi je upoštevano:

- porast stopnje motorizacije za 35%
- povečanje števila delovnih mest za 5%
- zmanjšanje nezaposlenosti za 3%
- povečanje mobilnosti na prebivalca za 17,5% (doseganje sedanje nemške)

Osebni avto bo imel tako še bolj prevladujočo vlogo. Z javnim prometom bi se vozili le tisti, ki ne bi imeli druge možnosti.

Modal split primestnega prometa v Ljubljani 1994

| prometno sredstvo | delovna potovanja | šolska potovanja | ne delovna potovanja | skupaj |
|-------------------|-------------------|------------------|----------------------|--------|
| os. Avto | 60% | 23% | 76% | 65% |
| javni p. | 40% | 77% | 24% | 35% |
| skupaj | 100% | 100% | 100% | 100% |

Modal split se razlikuje glede na namen in usmerjenost in se razlikuje glede na primestna področja, kar je posledica različnih socialnih in prometnih pogojev posameznih območij. Na splošno pa tako kot pri notranjem prometu prevladuje osebni avto. Najmanj se potniki poslužujejo vlakov, tudi tam, kjer so postaje dostopne peš.

Modal split primestnega prometa v Ljubljani ob nadaljevanju trendov leta 2020

| prometno sredstvo | delovna potovanja | šolska potovanja | ne delovna potovanja | skupaj |
|-------------------|-------------------|------------------|----------------------|--------|
| os. Avto | 66% | 27% | 76% | 76% |
| javni p. | 34% | 73% | 24% | 24% |
| skupaj | 100% | 100% | 100% | 100% |

Pri napovedi primestnega prometa so upoštevani enaki trendi kot pri napovedi notranjega prometa.

Podobno kot pri mestnem prometu lahko tudi pri primestnem ugotovimo, da bi pri nadaljevanju sedanje razvojne smeri leta 2020 osebni avto popolnoma zagospodaril, javni promet pa bi kljub povečani mobilnosti izgubil še nekaj tisoč potnikov na dan in bi služil le tistim, ki nimajo druge možnosti.

Vzroki za takšne razmere:

- naraščajoča motorizacija
- nizka cena goriva
- nerestriktivna politika do avtomobilistov (predvsem glede parkiranja)
- neprimerna sedanja tehnologija mestnega in primestnega prometa

Posledice takšne politike:

- nedostopnost
- ohromljenost mestne regije
- gospodarske posledice
- prostorske posledice (velika poraba prostora, disperzna poselitev)
- socialne, ekološke in varnostne posledice

8.2.2 Razmere na mestnih in primestnih cestah

Letna stopnja naraščanja prometa je med 3 in 16 odstotkov. Promet najpočasneje narašča v območju mestnega središča, najhitreje pa na avtocestni obvoznici.

Faktorji rasti zunanjega prometa pri nadaljevanju sedanjih trendov ($f=2020/1994$)

| smer | ciljno - izvorni promet | | tranzitni promet |
|---------------|-------------------------|-----------|------------------|
| | primestni | daljinski | |
| Štajerska | 1,65 | 2,19 | 2,21 |
| Litija | 1,65 | 2,01 | 2,01 |
| Dolenjska | 1,65 | 1,83 | 1,94 |
| Ig | 1,65 | 1,77 | 1,77 |
| Primorska | 1,65 | 1,70 | 1,98 |
| Polhov Gradec | 1,65 | 1,79 | 1,79 |
| Gorenjska | 1,65 | 1,89 | 2,01 |

Posledice takšnega porasta prometa bi bile naslednje:

- prekoračena kapaciteta vseh pomembnejših mestnih in primestnih cest
- zmanjšanje voznih hitrosti
- nedostopnost mestnega središča z avtom
- prekoračena kapaciteta na avtocestnih obvoznicah

8.2.3 Razmere na parkiriščih

Po današnjih ugotovitvah primanjkuje v mestnem centru okoli 5000 parkirnih mest. Če bi se nadaljeval sedanji trend, bi v mestu potrebovali okoli 15000 dodatnih parkirišč, od tega v samem mestnem središču kar okoli 5500. To pomeni, da bi bilo potrebno leta 2020 v mestnem središču zagotoviti kar okoli 10000 dodatnih parkirnih mest, za kar bi potrebovali kar 25 ha prostora. Ker tega prostora ni na razpolago, bi bilo potrebno dodatna parkirišča zagotoviti le v parkirnih hišah. Eno parkirno mesto v podzemni parkirni hiši stane od 30.000 DEM do 70.000 DEM. Tako bi 8 ur parkiranja stalo od 12 do 20 DEM, dodati pa bi bilo treba še vse eksterne stroške.

8.2.4 Sedanja ureditev primestnega javnega prometa

Od potovanj, ki se opravijo z javnim prometom, je 87% opravljenih z avtobusi in 13% z vlaki. Kapacitete avtobusov so prekoračene, kar pomeni, da je udobnost avtobusov nesprejemljivo nizka. Potovalni čas z vlakom je povsod krajši kot z avtobusom, vendar je čas hoje pri vlakih večji kot pri avtobusih. Kljub prekoračitvam kapacitet je potovalni čas z osebnim avtomobilom najkrajši.

8.2.5 Ugotovitve ključnih problemov

Ob nadaljevanju sedanjih trendov so problemi naslednji:

- mestno jedro bi bilo zaradi nizkih vozniških hitrosti praktično nedostopno za osebni in javni motorni promet
- kljub dodatnim prometnim površinam bi se gospodarnost prometnega sistema še poslabšala
- potreba po dodatnih parkirnih površinah
- avtobusni promet je zaradi dolgih potovalnih časov popolnoma nekonkurenčen
- vlaki imajo nizko pogostnost voženj, šibko gravitacijsko zaledje, slabo so povezani z lokalnim javnim prometom
- primestni in mestni javni promet nista urejena tako, da bi omogočala združitev vseh prometnih zvrsti v intregelno celoto

8.2.6 Nadaljnja strategija razvoja

Dejansko rešitev predstavlja le strategija pospeševanja mestnega in primestnega javnega prometa. Ta strategija omogoča spremembo modal splita v korist javnega prometa.

Modal split notranjega prometa za celotno mesto, če pospešujemo mestni javni promet leto 2020

| prometno sredstvo | delovna potovanja | šolska potovanja | nedelovna potovanja | skupaj |
|-------------------|-------------------|------------------|---------------------|--------|
| os. Avto | 53% | 29% | 72% | 61% |
| javni p. | 47% | 71% | 28% | 39% |
| skupaj | 100% | 100% | 100% | 100% |

Največja sprememba je mogoča le za delovna potovanja proti središču mesta, za ostala pa ne. Radikalna sprememba glede delovnih potovanj v mesto je utemeljena s ponudbo visoko kakovostnega javnega prometa in z restriktivnimi ukrepi na račun osebnega avtomobila.

Modal split primestnega javnega prometa, če se pospešuje primestni in mestni javni promet za leto 2020

| prometno sredstvo | delovna potovanja | šolska potovanja | nedelovna potovanja | skupaj |
|-------------------|-------------------|------------------|---------------------|--------|
| os. Avto | 47% | 24% | 74% | 63% |
| javni p. | 53% | 76% | 26% | 37% |
| skupaj | 100% | 100% | 100% | 100% |

Modal split primestnega javnega prometa je mogoče občutneje spremeniti le, če imamo na voljo dva visoko kakovostna sistema javnega prometa - mestnega in primestnega.

8.2.7 Vpliv izbora prometnega sredstva pri pospeševanju javnega prometa na ceste in parkirišča

V tem primeru bodo razmere na cestah leta 2020 približno iste, kakršne so danes.

Največje izboljšanje stanja bi dosegli glede na potrebe po parkiriščih, saj bi bile te potrebe celo manjše, kot so danes.

8.2.8 Temeljni razvojni cilji

Temeljni cilji so:

- spodbujanje in usmerjanje skladnejšega razvoja mesta
- povečanje dostopnosti vsem slojem prebivalstva
- omogočanje večje izbire prometnih sredstev in zmanjšanje odvisnosti od osebne avtomobila
- omogočanje gospodarnejše in energetske varčnejše delovanje regije
- zmanjšanje negativnih vplivov na okolje in izboljšanje prometne varnosti
- omogočanje razvoja regije in njenega prometnega sistema tudi v bodočnosti

8.3 Prometna študija Koper

(Invest biro Koper, Omega consult Ljubljana, november 1992)

Občina Koper je poseljena z nadpovprečno gostoto, saj živi povprečno skoraj 167 prebivalcev na km², slovensko povprečje pa je le 99 prebivalcev na km². V občini Koper prebiva 2,29% vseh prebivalcev Slovenije, ki ustvarijo 2,7% vsega družbenega produkta. Prebivalstvo zelo intenzivno narašča, največ v obdobju od 1961 do 1971, ko je bila stopnja rasti 21,3%. V primerjavi z ostalo Slovenijo je stopnja rasti prebivalstva višja za skoraj 100%.

Stopnja rasti osebnih avtomobilov v občini Koper je bila v obdobju 1986-90 20%, kar je slabih 9 odstotnih točk več od slovenske stopnje rasti motorizacije. Še večja pa je razlika v primerjavi števila osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev, saj je v občini Koper leta 1990 to število večje skoraj za 50%.

Stopnja rasti prebivalstva 1991/1981

| Koper | Slovenija |
|-------|-----------|
| 8,1 | 4,4 |

Gostota prebivalstva osebe/km²

| Koper | Slovenija |
|-------|-----------|
| 166,9 | 99,1 |

Stopnja motorizacije avto/1000 prebivalcev

| | Koper | Slovenija |
|------|-------|-----------|
| 1988 | 372 | 270 |

| | | |
|------|-----|-----|
| 1989 | 391 | 278 |
| 1990 | 406 | 280 |

Za občino Koper sta najpomembnejši in tudi najbolj perspektivni dejavnosti promet in trgovina ter storitvena dejavnost, vezana nanju.

Opremljenost gospodinjstev z avtomobili je tudi zelo visoka in večja od slovenskega povprečja.

Število avtomobilov na gospodinjstvo

| | |
|-------|-----------|
| Koper | Slovenija |
| 1,06 | 0,90 |

Možni so naslednji scenariji razvoja :

- pomorska usmeritev s pristaniščem Koper
- večji poudarek na turističnem razvoju
- Obala - regija s poudarkom na nacionalnih slovenskih interesih
- Obala in posamezna lokalna območja kot naravne in kulturne vrednote

Razvoj luke Koper bo poleg povečanja prometa odvisen tudi od bodoče zakonske podlage in ukrepov s področja ekologije in varstva okolja - morja.

8.3.1 Javni potniški promet

Avtobusni promet opravlja funkcijo mestnega, primestnega in skupaj z železnico, medkrajevnega prometa. Posebne ankete o uporabi javnega prevoza ni bila narejena, iz štetih petnajst urnih volumnov pa je mogoče sklepati na naslednji modal split za leto 1992:

| | |
|---------------------------------------|--|
| Uporaba osebne prevoznega sredstva | Uporaba javnega prevoznega sredstva |
| 75% | 25% |

8.3.2 Mirujoči promet

V študiji je bilo na osnovi štetja ugotovljeno, da v Koprju dnevno parkira (velja za leto 1992) skupno okoli 13.400 vozil, ki ima na voljo približno 10.700 parkirnih mest. To pomeni, da kar 2.700 vozil (20%) ne dobi prostora za parkiranje oziroma nepravilno parkira.

8.3.3 Prognoza

Napoved rasti prometa temelji na naslednjih dejstvih:

- geopolitična lega
- bližnja okolica (Italija, Hrvaška)
- pomorska usmeritev
- turistični razvoj
- možnosti za priliv tujega kapitala
- razvoj Koprja za potrebe regije

Stopnja rasti prometnih teženj

| vrsta vozil | povpr. letna stopnja rasti | faktor povečanja 1991 - 2011 |
|---------------|----------------------------|------------------------------|
| osebni domači | 3,5% | 1,9897 |
| osebni tuji | 3,5% | 1,9897 |
| avtobusi | 2,0% | 1,4959 |
| tovornjaki | 2,5% | 1,6386 |

8.4 Prometna študija mesta Maribor (SCT, IBT, KIM, ZUM, februar 1985)

Ta prometna študija je sorazmeroma stara, vendar novejša s tematiko, ki je zanimiva za načrtovanje prometne politike, ne obstaja. Delana je na osnovi anket iz leta 1977 in 1982.

Izbira prometnega sredstva 1982

| Prometno sredstvo | Lastništvo avtomobila | |
|---------------------------|-----------------------|----------|
| | nelastniki | lastniki |
| osebni avto | 1% | 28% |
| javno prevozno sredstvo | 43% | 32% |
| ostalo (peš, kolo, motor) | 56% | 40% |

Izbira prometnega sredstva 1977

| Prometno sredstvo | Lastništvo avtomobila | |
|---------------------------|-----------------------|----------|
| | nelastniki | lastniki |
| osebni avto | 3% | 37% |
| javno prevozno sredstvo | 45% | 27% |
| ostalo (peš, kolo, motor) | 52% | 36% |

V času izvajanja ankete leta 1982 so nastopili izredni ukrepi - omejitve prodaje naftnih derivatov, uvedba depozita za potovanje v tujino.

Iz primerjave je razvidno, da se je leta 1982 delež potovanj z osebnimi avtomobili zmanjšal za 10% lastnikom in 2% nelastnikom, povečalo pa se je število ostalih potovanj (peš, kolo, motor, moped) za 4% lastnikom in nelastnikom osebnega avtomobila.

Primerjava je zanimivi predvsem zato, ker ti izredni ukrepi leta 1982 lahko delno kažejo na obnašanje ljudi po uveljavitvi določenih ukrepov prometne politike.

8.5 Prometna študija Celje (Cestno Prometni Inštitut Maribor, sept. 1995)

V Celju motorni promet vztrajno narašča. Množična raba osebnih avtomobilov se odraža v porastu motorizacije in njenih vplivov, kar povzroča niz problemov, s katerimi se vsakodnevno srečujemo v urbanih okoljih. V okviru te prometne študije so bili analizirani dinamični motorni, javni avtobusni in mirujoči promet za bazno leto 1994 in prognoze za leto 2004 in 2014.

8.5.1 Dinamični promet

Motorni promet je dosegel že nivo, ko je potrebno začeti izvajati ustrezne ukrepe na cestnem omrežju in na področju prometne politike. Najvišje obremenitve znašajo cca. 20.000 vozil na dan.

8.5.2 Avtobusni javni promet

Delež avtobusnega javnega prometa v vsoti vseh potovanj je razmeroma nizek. Ugotovljeno je bilo, da kar 70,8% nelastnikov in 25,5% lastnikov osebnih vozil opravi potovanja z "ostalimi prevoznimi sredstvi" med katerimi so motorno kolo, kolo in hoja. To pomeni, da javni avtobusni promet ni najbolje prilagojen potrebam Celjanov.

8.5.3 Mirujoči promet

Staro mestno jedro je dobro urejeno. Za vse je dovolj parkirišč. Primanjkljaj parkirnih prostorov je za zaposlene in za vožnje občanov vezane na storitve v mestu. Ta primanjkljaj znaša skupno 1.946 mest.

8.5.4 Bodoče stanje

Glede na različne variante izgrajenosti bodočega cestnega omrežja bodo največje prometne obremenitve od 24.000 do 40.000 vozil.

8.5.5 Strateške usmeritve

Potrebni so naslednji ukrepi:

- gradnja novih prometnic
- preusmeritev tranzitnega prometa na obvoznice
- ureditev javnega prometa
- načrtovanje parkirnih hiš
- celovita rešitev semaforizacije
- ureditev kolesarskega prometa in s tem sprememba modal split

8.5.6. Ugotovitve, ki se nanašajo na modal split:

Število vseh potovanj na dan

| os. avto | MJPP | JPP | Vlak | Kolo | Peš |
|----------|------|------|------|------|-------|
| 66,3% | 5,2% | 3,1% | 0,9% | 3,6% | 20,9% |

Potovanja lastnikov osebnih avtomobilov

| os. avto | MJPP | JPP | Vlak | Kolo | Peš |
|----------|------|------|------|------|-------|
| 72,6% | 4,3% | 2,2% | 0,8% | 2,7% | 17,4% |

Potovanja nelastnikov osebnih vozil

| os. avto | MJPP | JPP | Vlak | Kolo | Peš |
|----------|-------|------|------|-------|-------|
| 18,4% | 12,7% | 9,7% | 1,5% | 10,4% | 47,2% |

8.6 Komentar

Glede zanesljivosti rezultatov posameznih študij vsekakor ni pomislekov na prometni študiji Ljubljane in na prometno študijo Celja.

Prometna študija Kopa eksplícitno ne vsebuje podatkov o modal splitu, tako da so prikazani rezultati izpeljani iz štetja prometa, dejstvo pa je, da se izbira prometnega sredstva bistveno ne razlikuje od ljubljanskega primera.

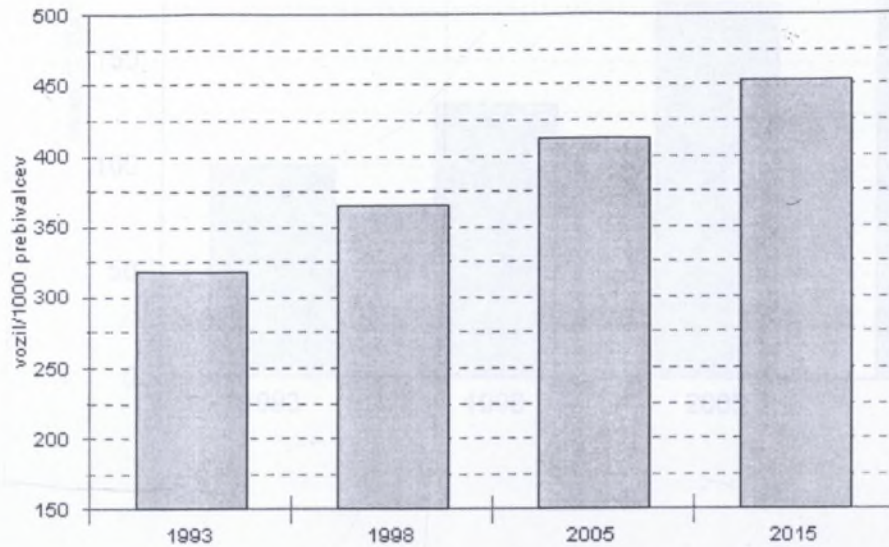
Še najmanj zanesljivi so podatki iz prometne študije Maribor, saj je ta študija najstarejša in uporablja podatke iz netipičnega leta 1982, ko so bile uvedene restrikcije pri potovanjih. Današnje stanje modal splita v Mariboru je, po mnenju prometnih ekspertov, podobno kot v Ljubljani.

Uporabnost podatkov iz naštetih in prikazanih prometnih študij je po našem mnenju dovolj natančno za razmišljanje o ukrepih prometne politike.

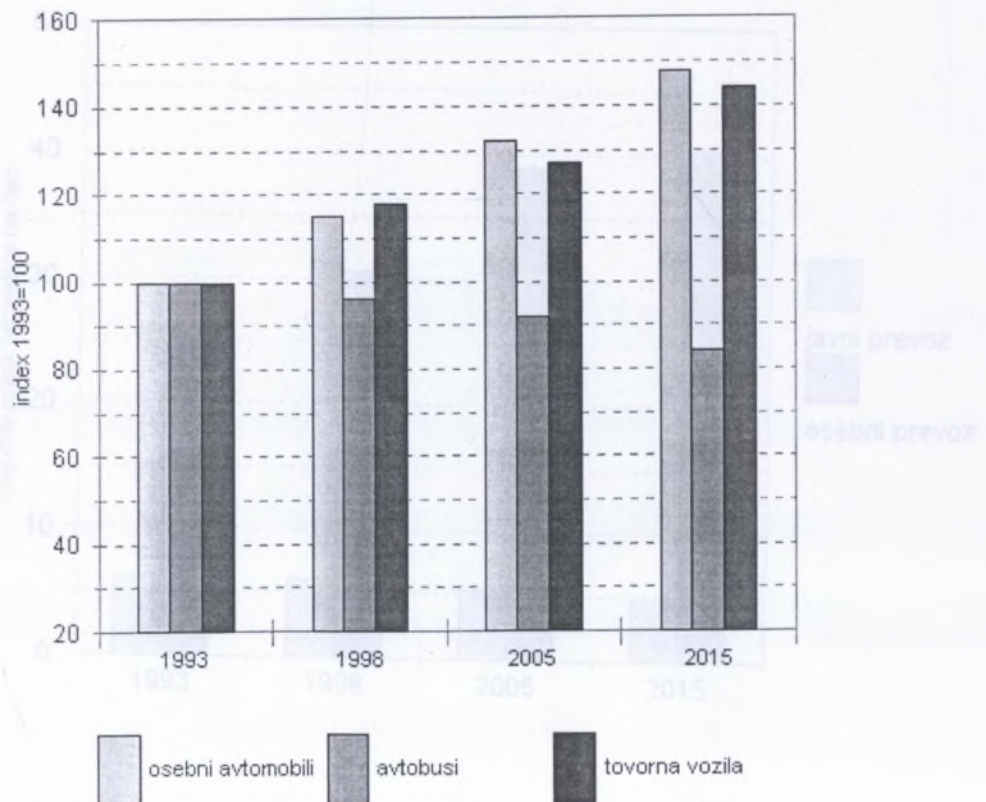
9. Kakšne cilje želimo doseči glede razvoja prometnih tokov in modal splita?

9.1 Kaj lahko pričakujemo ob razvoju današnjih trendov?

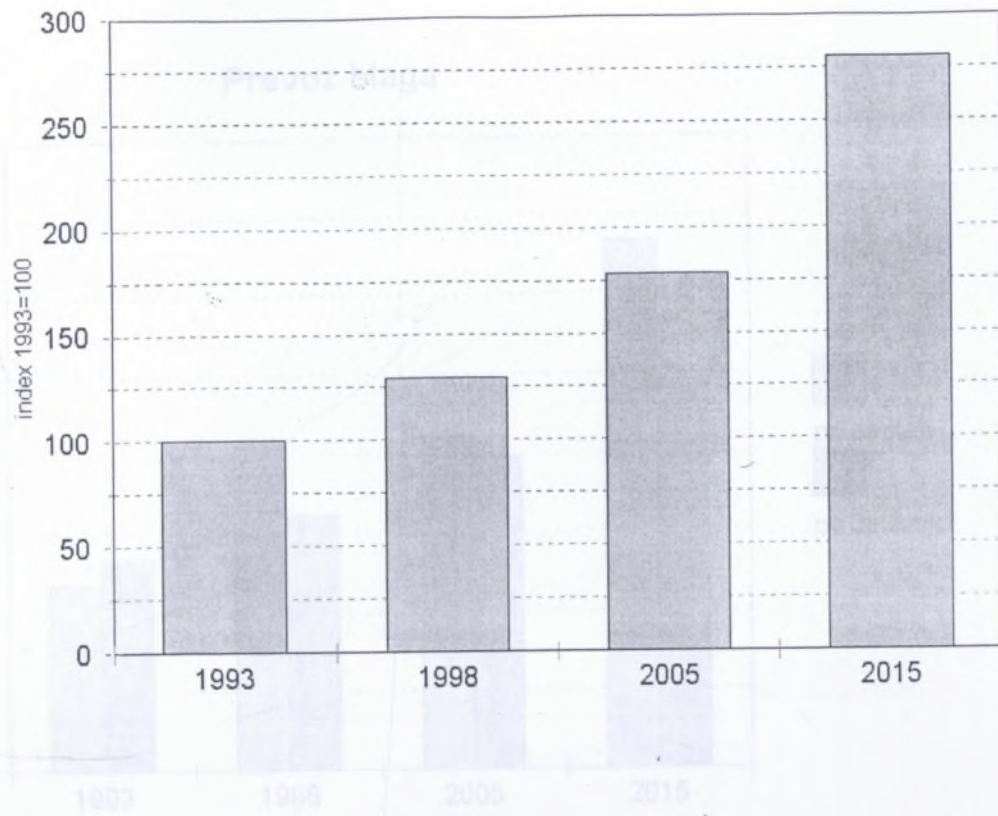
Razvoj motorizacije



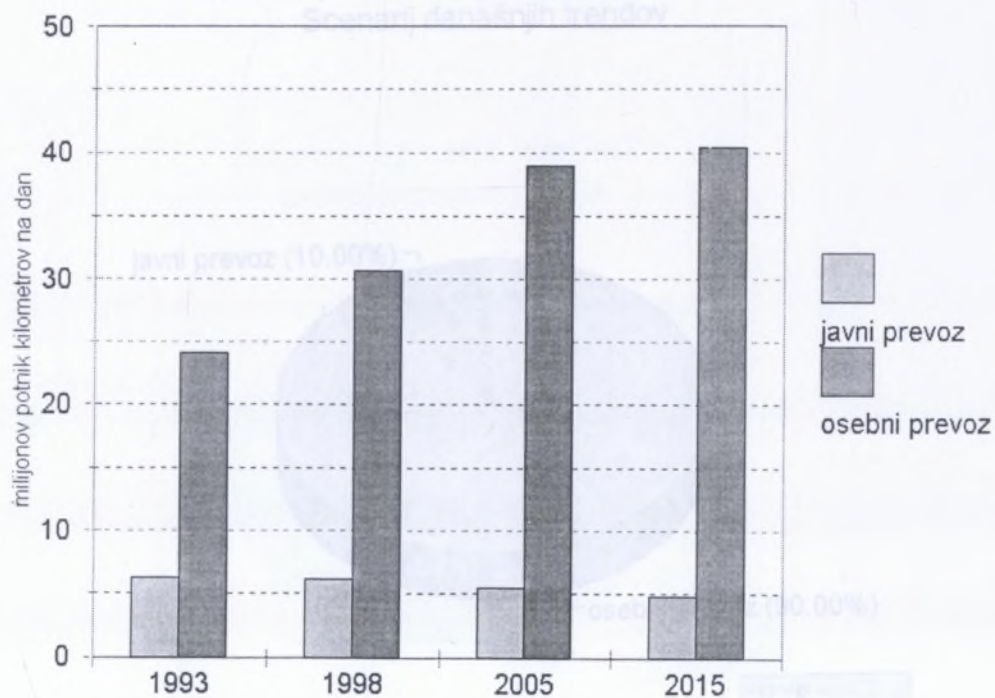
Razvoj motornih vozil od 1993 do 2015



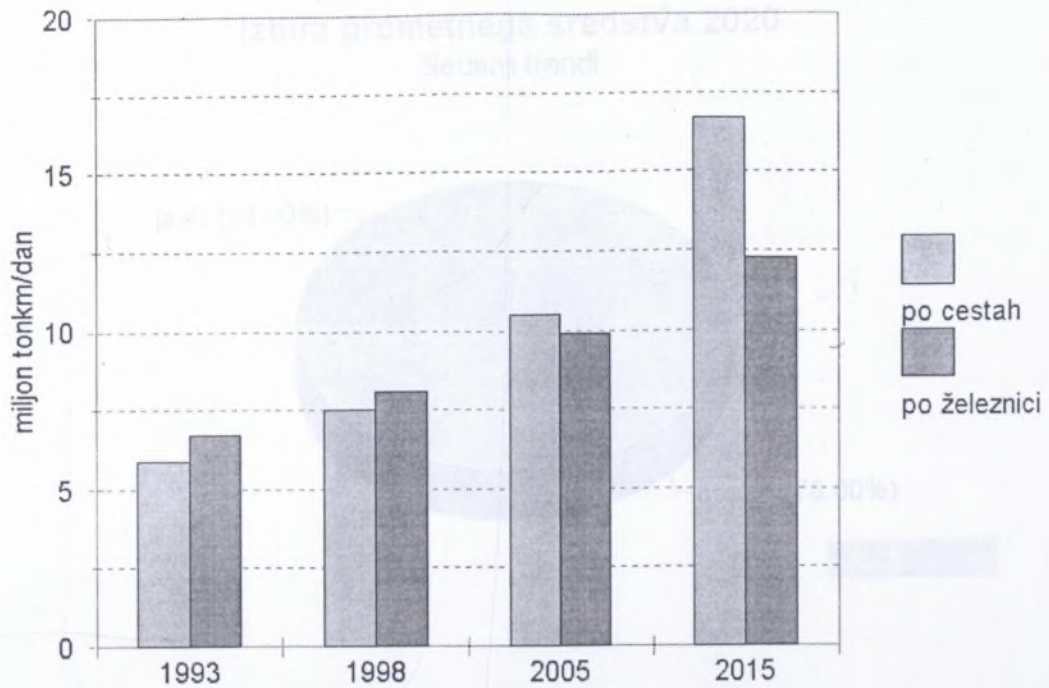
Porast tovarnega prometa



Prevoz potnikov

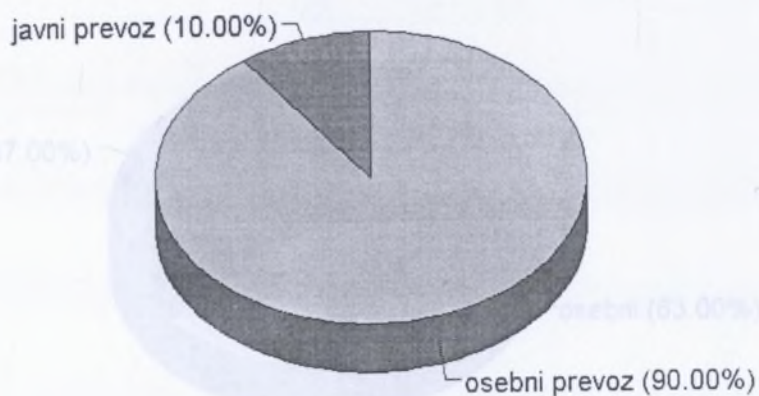


Prevoz blaga



Izbira prevoznega sredstva 2015

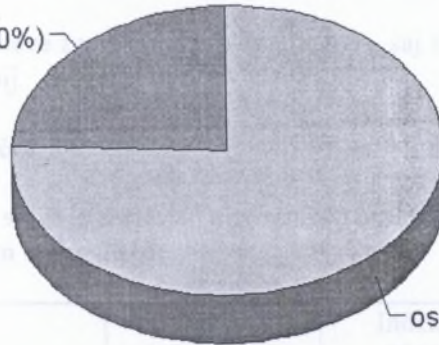
Scenarij današnjih trendov



Izbira prometnega sredstva 2020

Sedanji trendi

javni (24.00%)



osebni (76.00%)

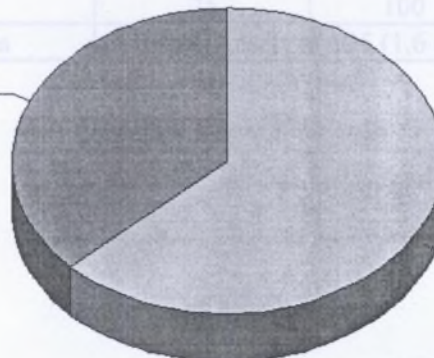
| | 1990 | 2010 |
|-------------------------|----------------|----------|
| Okoliš | | |
| NOx | 100 | 25 |
| CO ₂ | 100 | 25 |
| Širup v mestih | 100 | 30 |
| Širup ob cesti | 100 | 100 |
| Ayto kilometri | 100 | 130 |
| Osebe kilometri | 100 | 130 |
| Yotorni promet | | |
| Po cestah | 100 (1992-11) | 150 |
| Po železnici | 100 (1992-89) | 280 |
| Zamude | 100 (1992-300) | 0 |
| Prometna varnost | | |
| Mrtvi | | |
| Polkodovani | 100 | 50 |
| Mirajoči promet | | |
| Stevilo park. mest | | 100 |
| Zarodenost avtoizobilja | | 1,6 os.) |

Vir: PNZ

Željeno razmerje leta 2020

Ukrepi prometne politike

javni (37.00%)



osebni (63.00%)

Vir: PNZ

V tej fazi je pomembno, da si je potrebno zastaviti določene cilje, ki bodo spremenili naše življenjske navade glede dostopnosti in mobilnosti. Iz izkušenj držav, ki že izvajajo določene ukrepe prometne politike lahko izvemo, da je praktično nemogoče z gotovostjo napovedati učinke posameznega ukrepa. Tu je potrebno dodati, da po vsej verjetnosti enaki ukrepi nimajo istih učinkov v različnih okoljih. Zato je nujno treba po implementaciji ukrepov prometne politike vzpostaviti sistem monitoringa, ki ne bo samo spremljal dogajanj ampak bo tudi pravočasno ukrepal, če bo ugotovljeno, da se posamezni cilji ne dosegajo.

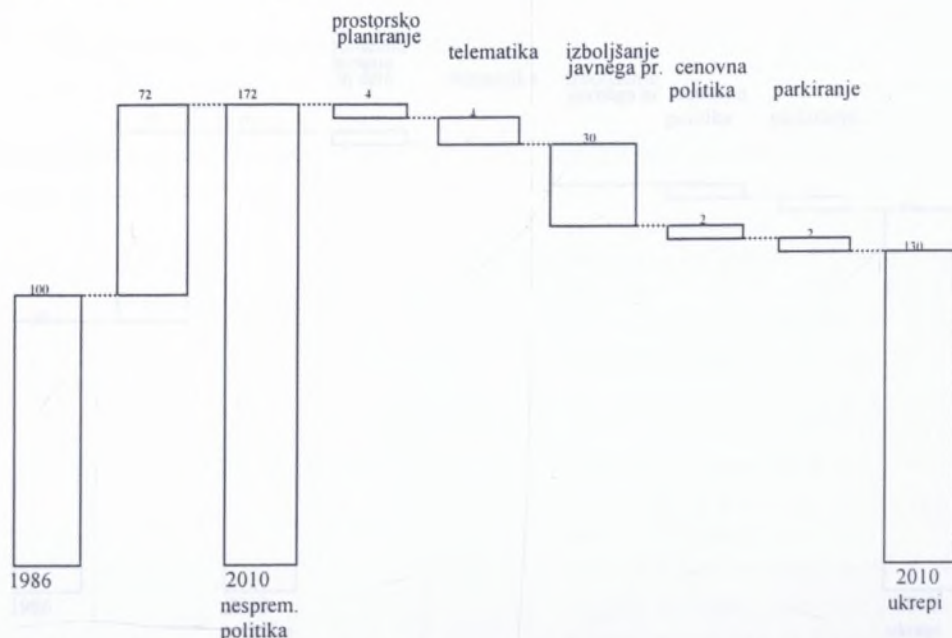
Glede varovanja okolja so zahteve že zadovoljivo opredeljene, saj so postavljeni maksimalni dovoljeni nivoji hrupa in emisij.

9.2 Kakšne cilje želimo doseči ?

Za primerjavo nekaj ciljev, ki si jih je zastavilo nizozemsko prometno ministrstvo leta 1992 z bazičnim letom 1986 in ciljnim letom 2010:

| | Indeks 1986 | Indeks 2010 |
|------------------------------|-----------------|----------------|
| Okolje | | |
| NOx | 100 | 25 |
| CxHy | 100 | 25 |
| CO2 | 100 | 80 |
| Hrup v mestih | 100 | 50 |
| Hrup ob cesti | 100 | 100 |
| Avto kilometri | 100 | 130 |
| Osebe kilometri | 100 | 130 |
| Tovorni promet | | |
| Po cestah | 100 (1992-115) | 150 |
| Po železnici | 100 (1992 - 89) | 280 |
| Zamude | 100 (1992-200) | 0 |
| Prometna varnost | | |
| Mrtvi | 100 | 50 |
| Poškodovani | 100 | 60 |
| Mirujoči promet | | |
| Število park. mest | 25 | 100 |
| Zasedenost avtomobila | 100 (1,2 os.) | 125 (1,6 os.) |

Rezultati ukrepov prometne politike na mobilnost v prometnih konicah (v potovalnih kilometrih)



Rezultati ukrepov prometne politike na mobilnost javnega prevoza

Iz teh primerov je razviden pristop nizozemskih načrtovalcev prometne politike. Vendar je potrebno vedeti, da so posamezni ukrepi in ukrepi le cilj oziroma želja. Leta 1995 so pregledali dotadnja rezultata in ugotovili, da so ukrepi neustrezni, zato se pripravljajo na revizijo ukrepov.

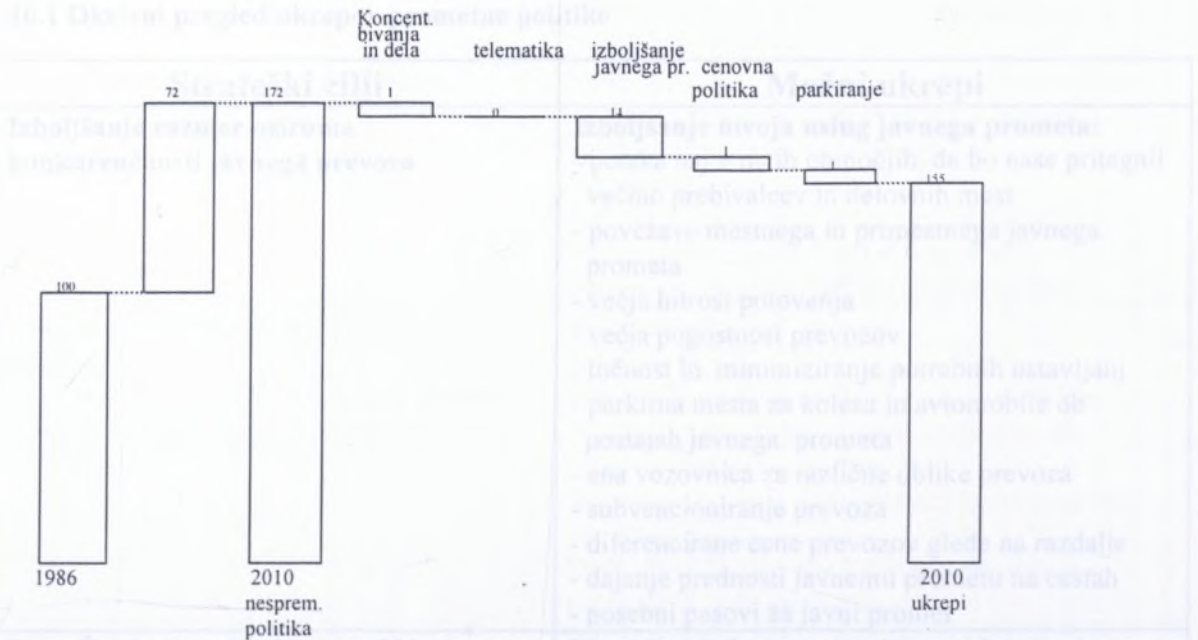
Glede na trenutno stanje prometnih tokov in motorizacije lahko sklepamo, da se Slovenija nahaja nekje na nivoju zahodnoevropskih držav, ko so se začele načrtovati prometna politika.

Menimo, da si lahko vsi državljanji prizadevamo za boljše stanje, ki jih lahko kasneje gledamo kot rezultat, in sicer:

- dokončanje prometne infrastrukture
- posodabljanje javnega mestnega prometa
- prioriteta železničarstvu
- minimiranje nepotrebnih vozovj
- ustvarjanje prometnih sredstev, ki so prijaznejša naravi
- racionalizacija obstoječih prometnih sistemov
- izboljšanje informacijskih sistemov, prometne logistike
- postavitve pravih cenovne politike (cena energije, cestne pristojbine, kazni)

Za doseganje teh ciljev je na voljo ukrepi, ki so opisani v naslednjem poglavju.

Rezultati ukrepov prometne politike na splošno mobilnost



Iz teh primerov je razviden pristop nizozemskih načrtovalcev prometne politike. Vendar je potrebno vedeti, da so posamezni odstotki pri različnih ukrepih le cilj oziroma želja. Leta 1995 so pregledali dotedanje rezultate in ugotovili da ne ustrezajo popolnoma napovedim, zato se pripravljajo na revizijo ukrepov.

Glede na trenutno stanje prometnih tokov in motorizacije lahko sklepamo, da se Slovenija nahaja nekje na nivoju zahodnoevropskih držav, ko so le te začele načrtovati prometno politiko.

Menimo, da si lahko v prvi fazi zastavimo podobne cilje, ki jih lahko kasneje, glede na dosežene delene rezultate, korigiramo.

Osnovni cilji bi morali biti naslednji:

- dokončanje prometne infrastrukture
- posodabljanje javnega potniškega prometa
- prioriteta železniškemu prevozu
- minimiziranje nepotrebnih voženj
- uporabljanje prometnih sredstev, ki so prijaznejša naravi
- optimizacija obstoječih prometnih sistemov
- izboljšanje informacijskih sistemov, prometne logistike
- postavitev pravilne cenovne politike (cena energije, cestne pristojbine, kazni)

Za doseganje teh ciljev je so na voljo ukrepi, ki so opisani v naslednjem poglavju.

10. Kako in s katerimi ukrepi na področju prometne politike bomo dosegli zeleno spremembo prometnih volumnov in modal splita?

10.1 Okvirni pregled ukrepov prometne politike

| Strateški cilji | Možni ukrepi |
|--|---|
| Izboljšanje razmer oziroma konkurenčnosti javnega prevoza | Izboljšanje nivoja uslug javnega prometa: <ul style="list-style-type: none"> - poteka naj v tistih območjih, da bo nase pritegnil večino prebivalcev in delovnih mest - povezave mestnega in primestnega javnega prometa - večja hitrost potovanja - večja pogostnost prevozov - točnost in minimiziranje potrebnih ustavljanj - parkirna mesta za kolesa in avtomobile ob postajah javnega prometa - ena vozovnica za različne oblike prevoza - subvencioniranje prevoza - diferencirane cene prevozov glede na razdalje - dajanje prednosti javnemu prometu na cestah - posebni pasovi za javni promet |
| Zmanjšanje potrebe po uporabi lastnega osebnega vozila | Ukrepi v okviru prostorskega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> - združevanje stanovanjskih in delovnih območij - lociranje novogradenj v bližino že obstoječih urbanih površin, z namenom, da je vsa potrebna infrastruktura zlahka dosegljiva - nova parcelacija na lokacijah, ki so dosegljive s sredstvi javnega prevoza - spodbujanje gradnje stanovanj v mestih - lokalno in regionalno planiranje - ustrezno lociranje javnih zgradb in naprav - zgostitev gradnje pri železniških postajah - planiranje nove industrije tako, da bodo delavci živeli v bližini delovnih mest - lociranje velikih prireditev na mestih, ki so dosegljiva z javnim prometom - pridobitev gradbenega dovoljenja pogojena z ustrezno dostopnostjo do sredstev javnega prometa <p>Prepoved parkiranja osebnih vozil na določenih predelih in uvedba diferenciranih parkirnin</p> <p>Povečanje cen goriva</p> <p>Delitev prevoza v lastnem prevoznem sredstvu z drugimi</p> <p>Park and ride in bike and ride sistem</p> <p>Raziskave na področju prevozov in infrastrukture</p> |
| Strateški cilji | Možni ukrepi |
| Zmanjšanje prometne gneče v koničnih | Uvedba stopnjevalnega delovnega časa |

| | |
|--|--|
| urah | Uvedba sistema za najemanje vozil Prometni management Prevozni plani posamezne firme Sprememba mišljenja o uporabi lastnega prometnega sredstva |
| Izboljšanje razmer za prevoz blaga | Optimalne železniške povezave za notranji in zunanji promet in povezava z EU mrežo Promoviranje kontejnerskega in intermodalnega prevoza Razvoj in uvajanje "zelene tehnologije" Razvoj in uvajanje "zelene logistike" Razvoj in uporaba "zelenega transporta" |
| Izboljšanje splošne dostopnosti in mobilnosti | Telematika Informatika |
| Vzpodbijanje alternativnih vrst prevoza, ki imajo manjši vpliv na okolje | Napoved internalizacije eksternih stroškov Vplivanje na odnos ljudi do narave in na njihove vsakodnevne navade Vplivanje na dvig občutljivosti javnosti glede vprašanj okolja Stimuliranje uporabe kolesa in izboljšanje kolesarske infrastrukture |
| Zmanjšanje emisij in izboljšanje življenjskih pogojev | Posodobitev voznega parka Subvencije za znižanje cen tehnološko naprednih vozil Omejitev uvoza tehnološko zastarelih vozil Zmanjšanje prevoženih kilometrov |
| Izboljšanje prometne varnosti | Vzdrževanje in izboljševanje infrastrukturne mreže Uvajanje zmanjševanja hitrosti in strožje kaznovalne politike za kršitelje |
| Izboljšanje mestnega okolja | Reguliranje prometnih tokov v mestih in okoli njih ter uvajanje umirjanja prometa Uvajanje nove in izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture (kolesarske poti, kolesarnice) Uvajanje sistema varnih, privlačnih in kapacitetno ustreznih pešpoti Zmanjševanje parkirnih površin v mestnih centrih |
| Izboljšanje življenjskih pogojev - zmanjševanje prometnega hrupa | Uvajanje "tišjih" asfaltov Postavljanje protihrupne zaščite Zaostritev mejnih vrednosti na področju obremenjevanja okolja |

Našteti ukrepi prometne politike so razvrščeni glede na strateški cilj, ki ga želimo doseči. Lahko pa ukrepe prometne politike delimo tudi na časovno razdobje, na katero so naravnani:

- dolgoročni in
- kratkoročni

Dolgoročni ukrepi so tisti, ki spadajo v okvir prostorskega načrtovanja in so bolj sistemski in strateški ter so kapitalno intenzivni. Povezani morajo biti s strateškimi vizijami bodočih poselitvenih vzorcev znotraj in zunaj posameznih urbanih območij.

Kratkoročni in srednjeročni pa spadajo v področje prometnega systemskega managementa, so bolj nizko proračunske narave in so bolj usmerjeni v implementacijo.

To pomeni, da lahko praktično takoj začnemo z uvajanjem ukrepov prometnega managementa in z načrtovanjem dolgoročnih ukrepov v okviru prostorskega načrtovanja.

Ukrepe prometne politike lahko delimo tudi na restriktivne in na vzpodbujevalne ali pa na ukrepe, katerih cilj je izboljšanje okolja ali sprememba modal splita in prometnih tokov.

Ko se odločamo o različnih ukrepih prometne politike, je zelo pomembno, da se zavedamo, da jih bo potrebno tudi striktno izvrševati, če ne drugače pa z ustrežno kaznovavno politiko.

Če imamo na razpolago več različnih ukrepov za doseganje nekega cilja, se je bolje odločiti za tisti ukrep, katerega uresničevanje se bo dalo lažje spremljati in uveljavljati (lahko tudi s kaznovavno politiko), pa čeprav bo morda dajal nekoliko slabše rezultate.

10.2 Razmišljanja ob posameznih ukrepih

10.2.1 Mestni prevoz

10.2.1.1 Avtobus

V srednje velikih mestih je uporaba avtobusov na posebnih vozniških pasovih veliko bolj smotrna kot podzemna ali cestna železnica.

Potrebno je razmišljati o konkurenci - privatni prevozniki.

10.2.1.2 Nemotoriziran transport (peš in kolesarski promet)

Vzroki za zmanjšano atraktivnost nemotoriziranega prometa:

- prometna (ne)varnost
- varnost v nočnih urah
- slabe in nepovezane prometne površine za pešce
- pomanjkanje površin za kolesarje - tudi parkirnih

10.2.1.3 Masovna transportna sredstva

V Zahodni Evropi in USA je strošek cca. 5 centov na potniški kilometer - za uporabo osebnega vozila je 15-30 centov/pot.km (odvisno od gneče) ozoroma 4-8 centov/pot.km za mopediste. Za kolo znaša 0.3-0.9 centov/pot.km. Cene veljajo za uporabljeno gorivo in vzdrževanje vozila.

Cestna železnica ali metro zahteva velika vlaganja - 20 - 90 mio dolarjev za kilometer.

Mesta v državah v razvoju si lahko privoščijo javni prevoz, ki bazira na železnici pod naslednjimi pogoji:

- veliko povpraševanje po taki vrsti prevoza
- relativno dobra in rastoče gospodarstvo mesta, ki zagotavlja financiranje projekta
- razvijajoče se mestno središče
- ne predrag sistem - bolje na nivoju kot pa metro
- diferencirano ceno prevoza (ne za vse razdalje enako)
- sposobno mestno upravo, ki bo znala tak sistem uvesti in ustrezno ukrepati pri drugih kršitvah (npr. nepravilno parkiranje...)

Vsak predlagani sistem se mora dopolnjevati z že obstoječim sistemom in nemotoriziranim transportom. Podvajanje prog cestne železnice in autobusnih prog ni priporočljivo.

10.2.2 Medmestni prevozi

Infrastrukturalna prometna mreža skrbi za normalno odvijanje vseh vrst medmestnega prometa glede na potrebe. Za to so potrebne stalne študije o porastu prometa, ki jih izdelujejo kvalificirane organizacije.

10.2.2.1 Prevoz potnikov

Vsakodnevna potovanja v službo in nazaj in potovanja na daljše razdalje.

Izbira prevoznega sredstva

O tem odločata potovalni čas in zanesljivost usluge.

10.2.2.2 Prevoz blaga

Kaj je optimalen način prevoza glede na nacionalne ekonomske in okoljevarstvene kriterije?

Ali lahko dosežemo spremembo načina prevoza z že obstoječo zakonodajo, ali moramo sprejeti novo?

Informacijski sistem

Nujen za multimodalne transporte in tudi za prometno varnost.

10.3 Intermodalni transport

Definicija ECMT: intermodalni transport je prevoz blaga v isti tovorni enoti z različnimi prevoznimi sredstvi ne da bi bilo potrebno posamezne dele tovora pretovarjati. Tu je mišljen predvsem prevoz z železnico, po rekah in morju, po cesti pa le kot povezava med različnimi prevoznimi sredstvi in v zaključni fazi do uporabnika.

Za uspešno delovanje tega sistema je potrebno:

- terminali (križišča, pretovarilišča), kjer se izvrši zamenjava prevoznega sredstva
- povezave med terminali
- organizacija vseh načinov prevoza

Poleg tega pa je potrebno še zagotoviti:

- cenovno prednost intermodalnega prevoza pred prevozom po cestah
- ustrezno frekvenco in zanesljivost prevozov

Vlada in industrija imata pomembno vlogo v različnih aspektih organizacije intermodalnega transporta:

- organizacija poslovnih verig, ki bodo organizirale prevoz od-vrat-do-vrat
- pravna podlaga - harmonizacija predpisov glede obremenitev in dimenzij
- informacijski sistem

Poglavitna odgovornost je na industriji, vlada pa ji mora pri tem pomagati. Cilji intermodalnega prevoza se lahko dosežejo le, če industrija in vlada prevzameta nase vsaka svoje odgovornosti. Industrija je odgovorna za organizacijo prevozov in terminalov, država pa za izgradnjo in vzdrževanje infrastrukture, vključno z navezovalnim omrežjem in železnico.

10.4 Internalizacija eksternih stroškov

Evropska skupnost pripravlja dokument, ki bo določil eksterne stroške. Upoštevani bodo stroški onesnaženja zraka, tal, vode, prometnega hrupa, zastojev, prometnih nesreč, porabe zemljišč in ločevalnih učinkov prometnic. Zaenkrat zanesljiva metoda za ta izračun še ne obstaja, na voljo pa so nemške študije (Planco Consulting Essen, Prognoseinstitut Heidelberg), ki so izračunavale eksterne stroške za Zvezno republiko Nemčijo (okoli 1985 in 1989). Po prvi varianti bi eksterni stroški znašali od 37 do 46 milijard nemških mark, po drugi pa kar 222 milijard nemških mark. Če to prevedemo na merilo prevoženih kilometrov, bi bili te stroški od 0,15 DEM do 0,40 DEM na prevozeni kilometer. To je povprečna vrednost, razumljivo so te vrednosti odvisne od prevoznega sredstva.

V našem primeru bi, ob upoštevanju, da povprečno vozilo prevozi okoli 15.000 km na leto, znašali eksterni stroški od 2.250 DEM do 6.000 DEM na vozilo na leto. Seveda se moramo zavedati, da so to zaenkrat zelo približni izračuni, vendar nam že kažejo velikostni red, ki je ob postavljanju ukrepov prometne politike zelo pomemben.

10.5 Različne prometne takse

Prometno obdavčevanje je treba preusmeriti od lastništva k uporabi. To pomeni premik od letne takse za avto ali prispevka za ceste k obdavčitvi goriva in k pristojbinam za uporabo cest ter določenih mestnih območij. Taka obdavčitev naj bi vplivala na navade ljudi, ki so udeleženi v prometu.

10.6 Zelena logistika, zeleni transport

Namen je zmanjšanje števila prevoženih kilometrov. Uporablja naj se manjše število večjih vozil namesto večjega števila manjših vozil, izboljša naj se izraba obstoječih kapacitet, zmanjša naj se obseg praznih voženj.

Z razvojem in uvajanjem zelenega transporta naj bi opravili premik od okolju sorazmerno manj primernih (cestni tovorni promet) k okoljsko bolj sprejemljivim oblikam transporta (železnica).

10.7 Raziskave na področju prevozov in infrastrukture

Dolgoročne raziskave za vse vrste prometa z različnih vidikov:

- zagotovitev mobilnosti in dostopnosti
- prometna varnost
- okolje in ekologija
- finančni efekti
- sociološki vidiki

Postavitev letnega fonda za raziskave in tudi dolgoročna projekcija in tudi imenovanje raziskovalne management organizacije.

10.8 Vplivanje na razmere s poučevanjem in drugo komunikacijo

Pomembno je osveščanje ljudi. Zelo vzpodbudno je, da se prometni minister ali kdo drug s področja prometa večkrat pojavi v medijih in razlaga prometno problematiko - psihološki vplivi. Vprašanje je, kako lahko vplivamo pozitivno na javno mnenje? Potrebno je vključiti tudi nevladne organizacije. Pomembne so inštrukcije na vseh mogočih mestih - v šoli, avtošoli...

10.9 Transportni plan posamezne firme

Posamezna firma naredi program prevozov svojih delavcev v službo. To so lahko tudi skupni plani več sosednjih organizacij - tu lahko pomagajo tudi lokalne oblasti.

10.10 Sprememba miselnosti pri uporabi lastnega prevoznega sredstva

Na voljo so različne možnosti:

- car sharing - delitev prevoza v lastnem prevoznem sredstvu z drugimi
- posebni pasovi za zasedena vozila
- park and ride - parkiraj in se pelji
- tele - working, learning, shopping

10.11 Prometni sistemski management

Ukrepi prometnega managementa so usmerjeni na izboljšanje obstoječe infrastrukture. Imajo kratkoročni karakter in so nizkoprorračunske narave. Glede na delovanje jih lahko razdelimo na štiri skupine:

- A - ukrepi, s katerimi se znižuje povpraševanje, usmerjeni so v bolj učinkovito izrabo vozil, uporabo alternativnih prevozov, zmanjšanje števila potovanj in povprečne potovalne dolžine (delitev osebnih avtomobilov z drugimi, pospeševanje javnega prometa in prometni marketing, razvoj več modalnega sistema prometa, cestne pristojbine, povečanje možnosti za kolesarjenje in peš poti, delovni urnik)
- B - ukrepi s katerimi se zviša ponudba in so usmerjeni v zniževanje motornih ur ob obstoječih prevoženih razdaljah (povečanje hitrosti prometa, omejitve prometa za tovorna vozila, stopnjevalni delovni čas)
- C - ukrepi s katerimi se omejuje povpraševanje in znižuje ponudba (uvajanje vozil z veliko kapaciteto in ki imajo posebne prednosti, omejevalne cone za osebna vozila, omejevanje parkiranja)
- D - ukrepi, ki povečujejo ponudbo in zmanjšujejo povpraševanje (dodatni posebni pasovi za javna prevozna sredstva, omejevanja parkiranja na cestah na račun hitrih

avtobusnih linij, nasprotno smerni pasovi za vozila z visoko kapaciteto)

Sklep

V okviru ustavno pravnih vidikov je potrebno prometno politiko diferencirati po ravneh državne in lokalne uprave (decentralizirati), tako da bo omogočeno odločanje na vseh nivojih. Lokalna samouprava bo odgovorna za prostorsko planiranje (land use, prometni režimi v naseljih in mestih), državna uprava pa za cenovno in davčno politiko, ki naj bi pospeševala bolj okolju prijazno razmišljanje in obnašanje vseh prometnih udeležencev.

Dostopnost, mobilnost in ohranitev prijaznega okolja so torej glavni problemi v dolgoročnem planiranju prometa. Potrebno pa je odgovoriti na naslednji bistveni vprašanji:

- ali je mogoče ravnotežje med prosto izbiro prevoznega sredstva, dostopnostjo in človeku prijaznim okoljem?

- kako naj si predstavljamo in izgradimo transportni sistem, ki ne bo le preložil bremena okoljevarstvenih problemov na bodoče generacije?

Literatura:

- Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji
- Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture
- Nacionalni program prometne varnosti Republike Slovenije
- Družbeni plan Republike Slovenije
- Prometne obremenitve v zasnovi cestnega omrežja republike Slovenije leta 2020 (SCT PNZ, maj 1994)
- Raziskava potovalnih zakonitosti v Ljubljani (PNZ, avgust 1994)
- Prometna študija občine Koper (Invest Biro Koper, OMEGAconsult d.o.o. Ljubljana, november 1992)
- Prometna študija mesta Celje (RC CPI Maribor, september 1995)
- Prometna študija mesta Maribor (SCT Projekt, IBT Ljubljana, februar 1985)
- Zasnova dolgoročnega razvoja primestnega javnega prometa v Ljubljani (PNZ, marec 1995)
- Možni vplivi zasnove cestnega in železniškega omrežja na razvoj poselitve in rabo prostora v Sloveniji (UI, avgust 1995)
- Strategic Environmental Assessment of the Transport Masterplan - Draft Final Report (DHV Amersfoort, PTI Ljubljana, september 1995)
- Transport Master Plan Study for the Republic of Slovenia, Draft Interim Report (prognos Basel, PI Ljubljana, december 1995)
- Verkehrspolitik 1992 (Bundesministerium für Verkehr)
- Gesamtverkehrsplan Bayern 1994
- A Transport Structure Plan (DHV Consultants Amersfoort, november 1995)
- Planing Policy Guidance -PPG 13 (London, mrec 1994)
- Towards more cost-effective environmental policies in the 1990s (Royal norwegian Ministry of Finance)
- Evaluation of environmental policy instruments in Norway (Ministry of Environment, februar 1992)
- Transport Policy and Planning (Brian Bayliss 1992)
- Beleids-effectmeting Verkeer en Vervoer (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Amsterdam, september 1993)

Priloga

Prostorski vidiki prometne politike v Republiki Sloveniji

Naročnik: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo
PROMETNOSTRANISKI INŠTITUT
Prof.dr.Tomaž Kostelac
Ljubljana, Jamova 2

Izvajalec: H A E I T A T d.o.o.
Prof.dr.Svetla Gaberšič
Ljubljana, Komanova 25

Pog.štavi 30/96

PROSTORSKI VIDIKI PROMETNE POLITIKE V RS

Ljubljana, 19.3.1996

UVOD

Naročnik: **Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo**
PROMETNOTEHNIŠKI INŠTITUT
Prof.dr.Tomaž Kastelic
Ljubljana, Jamova 2

Izvajalec: **H A B I T A T d.o.o.**
Prof.dr.Boris Gaberščik
Ljubljana, Komanova 25

Ciljne predstave raziskovalcev in politikov tudi niso vedno
Pog.štev: **50/96**
 v. Kaz. št. 50/96
 v. Kaz. št. 50/96
 v. Kaz. št. 50/96

PROSTORSKI VIDIKI PROMETNE POLITIKE V RS

Prometna politika deluje na področjih pospeševanja tehnoloških
 inovacij in novih sistemov, na gospodarjenja v prometnih siste-
 mah, na zagotavljanje varnosti v prometu in na zagotavljanje
 integracije prometne in prostorske razvojne politike. Prometna
 politika in prostorska politika naj bi bili usklajeni, zaradi
 njune zelo močne soodvisnosti.

Zato prvo poglavje posvečamo utemeljevanju teh soodvisnosti, da
 bi v kasnejših poglavjih lažje formalizirali konkretne predloge
 ustrezne prometne politike.

1. OSNOVE MESTNEGA IN REGIONALNEGA PLANIRANJA RAZVOJA

Za vsako politiko razvoja, torej tudi prometno moramo upoštevati
 in anticipirati določen prostorski red, kajti vse se dogaja v
 določenem prostoru, naj bo ta mednarodni, državni, regionalni ali
 lokalni. Gre za recepcijski prostor prometa in za vprašanje
 recepcijske sposobnosti tega prostora. Obratno pa promet s
 svojimi zakonitosti
Ljubljana, 29.3.1996
 ako funkcijske struk-
 ture.

UVOD

Ta strokovni esej naj bi skušal luščiti tiste prostorske sestavine, ki so lahko merodajne za prometno politiko. Vsako politiko, tudi prometno, sestavljajo kvalitetni argumenti. Vendar celo rezultati pomembnih raziskav niso vedno izhodišče ustvarjanja politične volje, brez katere ni odločitve. Tudi strokovne ekspertize se vedno preverjajo na njihovo izpovedno vrednost t.j. koliko rezultat ali informacija odgovarja realnosti možnega sprejetja politične odločitve. Brez dvoma obstaja meja znanosti, ki se konfrontira s trenutnimi političnimi razmerami.

Ciljne predstave raziskovalcev in politikov tudi niso vedno enakolične. Razpoložljivi podatki so mnogokrat statistična stanja, mnogokrat brez tveganih projekcij ali ekstrapolacij trendov, ki bi bili bolj uporabni za politike. Teh objektivnih meja se morajo zavedati tako znanstveniki kot politiki, ko ocenjujejo realne razmere problema.

Znanost lahko pri kreiranju politike samo pomaga z racionalnim razmišljanjem in znanstveno metodo.

Prometna politika je zelo sestavljena. Obsega neštete sektorje (cestni, železniški, letalski, rečni, morski, cevni, elektronski-promet in transport) ter mnoge vidike (gospodarski, socialni, prostorski, ekološki, tehnološki, pravni). V kontekstu tega poročila nas zanima predvsem cestni promet in prostorski vidik prometne politike.

Prometna politika deluje na področjih pospeševanja tehnoloških inovacij in novih sistemov, na gospodarjenje v prometnih sistemih, na zagotavljanje varnosti v prometu in na zagotavljanje integracije prometne in prostorske razvojne politike. Prometna politika in prostorska politika naj bi bili usklajeni, zaradi njune zelo močne soodvisnosti.

Zato prvo poglavje posvečamo utemeljevanju teh soodvisnosti, da bi v kasnejših poglavjih lažje formulirali konkretne predloge ustrezne prometne politike.

1. OSNOVE MESTNEGA IN REGIONALNEGA PLANIRANJA RAZVOJA

Za vsako politiko razvoja, torej tudi prometno moramo upoštevati in anticipirati določen prostorski red, kajti vse se dogaja v določenem prostoru, naj bo ta mednarodni, državni, regionalni ali lokalni. Gre za recepcijski prostor prometa in za vprašanje recepcijske zmogljivosti tega prostora. Obratno pa promet s svojimi zakonitostmi lahko kreira prostorske funkcijske strukture.

V zgodovini razvoja človeške civilizacije, držav in lokalnih skupnosti lahko najdemo ogromno elementov urejanja prostora, pa naj gre za urbanizem, komunalne dejavnosti ali regionalni razvoj.

Urejanje mest in naselij, pa tudi gradnjo povsem novih mest poznamo že stoletja, vendar lahko rečemo, da so se moderne vede o planiranju kot urbanizem, komunalizem in regionalizem pojavili šele v 19. stoletju, v 20. pa dobile ogromen razmah. Gre zelo enostavno za razvojno politiko na področju urejanja in upravljanja naselij, mest in vasi ter podeželja. Klasična forma urejanja naselja ali prostora je vedno pomenila ustvariti nek strukturni red med nekaterimi osnovnimi elementi te strukture in sicer med bivanjem/stanovanjem, delom/delovnimi mesti, rekreacijo in prometom, kasneje tudi šolstvom, kot bistvenim elementom napredka. Medtem, ko so nekatere strukturne funkcije prostorsko statične /n.pr.lokacija stanovanja, šole, tovarne/ pa je promet dinamična funkcija.

Razvoj prometnih tehnologij je lahko usmerjevalec razvoja mesta in obratno. Promet odpira v prostorskem planiranju nove dimenzije. Sposobnost pokrivanja prostora s prometnimi tehnologijami vodi do funkcijske odvisnosti od teh tehnologij. Promet visoke kvaliete zahteva tudi rentabiliteto in nove investicije v naselbinske strukture. Prometne tehnologije in sistemi so zelo različni, glede njihovih prostorskih lastnosti (razsežnosti, hitrosti). Mnogokrat so sistemi prirejeni prav določenim prostorskim pogojem in možnostim. Velikokrat pa so izbrani sistemi tudi osnova za prostorsko planiranje in planiranje razvoja mest in regij v širšem smislu.

Prometno politiko, ki jo v Sloveniji bolj intenzivno vodimo v zadnjih 30-ih letih si ne bi mogli zamisliti brez prostorskega vidika, brez urbanizma in regionalnega planiranja. Dokaz temu je 10 letni program izgradnje cest v Ljubljani, ki je dal mestu moderno podobo. Program izgradnje avtocest v RS, ki bo zagotovil funkcioniranje regionalnega sistema Slovenije. programiranje modernizacije in rekonstrukcije regionalnih in lokalnih cest, priprava za izgradnjo obvoznic in razbremenilnih cest ob nekaterih pomembnih slovenskih naseljih in mestih, ki bodo tem mestom zagotovile boljše urbano okolje. Ne nazadnje tudi zgodnje uvažanje presoj vplivov na okolje pri planiranju in projektiranju cest, kar je v neposredni povezanosti z urejanjem ter prenovo mest in krajine.

Nobenega dvoma ni, da lahko različne prometne politike vodijo do povsem različnega razvoja, ki je lahko v enem primeru počasen in statičen, v drugem lahko dinamičen in vspodbujajoč celoten razvoj. Posebej promet, ki se v Evropi razvija izredno dinamično kaže po eni strani, da splošnega razvoja brez razvoja prometa v družbi, ki temelji na delitvi dela, ne more biti. Opozarja pa nas obenem, da je promet žal tudi povzročnik nešteti nevarnosti za

okolje, da lahko ogroža človeka in naravo kar je isto, saj je človek le del narave. V naši politiki prostorskega reda in prometa mora prevladati visoka osveščenost o teh problemih.

Za namen kreiranja ustrezne prometne politike v Republiki Sloveniji s prostorskega vidika smo izbrali nekaj po našem mnenju pomembnih elementov, ki jih kaže upoštevati:

- prostorski položaj Slovenije in Ljubljane, v kontekstu evropskih držav, evroregij ter megaurbanih sistemov,
- Demografska slika in aglomeracije prebivalstva v Sloveniji kot relativno stabilen sistem, ki v mnogočem določa prometno politiko,
- obstoj mestnih, heterogenih ali funkcijskih regij, kot edino smiselnih območij v gospodarsko razviti Sloveniji, kjer so majhni prostori s homogeno gospodarsko strukturo maloštevilni.
- pojav centralnih poselitvenih osi ali linearnih konurbacij, ki lahko zahtevajo posebno prometno politiko,
- pojav pomembnih izvorov in ponorov prometa, bodisi na slovenskih mejah ali znotraj Slovenije,
- trajnost in sonaraven razvoj prometa v skladu z intencijami Evrope in v zvezi z AGENDO 21 iz Ria,
- poseben pomen Ljubljane, poleg Kopra in Maribora, kot nacionalne in regionalne metropole ter veliko prometno vozlišče.

Medtem ko gre na mikroregionalnem in lokalnem nivoju za politiko namenske rabe zemljišč, gre na makroregionalnem in državnem nivoju predvsem za prometno strukturo politiko in realizacijo velikih prometnih sistemov.

2. PROSTORSKI POLOŽAJ SLOVENIJE

Slovenija je na stičišču pomembnih prometnih smeri od sverozahoda Evrope proti jugovzhodu in od jugozahoda do severovzhoda Evrope. Slovenija je v približno enaki oddaljenosti od glavnih mest nekaterih evropskih držav (Bern, Dunaj, Bratislava, Budimpešta, Beograd, Sarajevo, Rim) in od nekaterih njihovih pomembnih gospodarskih centrov kot so Zurich, Munchen, Milano. Ta razdalja znaša do slovenske meje 300-400 km. (sl.1., vse slike so priložene na koncu teksta)

Neposredno ob slovenski državni meji pa so pomembna srednja in velika mesta kot so Trst, Rijeka, Zagreb, Graz, Celovec, Beljak, Videm.

Ze to dejstvo, kaže, da sta Slovenija in Ljubljana obkrožena z celim nizom srednjih in velikih evropskih mest, od katerih jih je nekaj že danes, še več pa jih bo jutri pravih pulzatorjev ekonomskega razvoja in povečanega prostorskega vpliva.

Za Slovenijo bi bilo pogubno, da bi vodila politiko izolacije, saj med temi velikimi evropskimi mesti potekajo naravni povezovalni prometni koridorji prav preko Slovenije:

- Milano - Ljubljana - Dunaj - Bratislava
- Budimpešta
- Zagreb - Beograd
- Munchen - Ljubljana - Zagreb - Beograd
- Sarajevo

- Nurnberg - Linz - Graz - Maribor - Zagreb

To seveda niso edini koridorji, če pomislimo na tiste ki potekajo izven Slovenije n.pr. Dunaj - Graz - Celovec - Beljak - Trbiž - Udine ali preko obrobja Slovenije, Trst - Kozina - Rijeka.

Ta dva prometna koridorja sta sicer realna, dolgoročno tudi lahko celo za Slovenijo razbremenilna, kratkoročno pa sta lahko katastrofalna in bi pomenila prometno izolacijo Slovenije. Zato mora prometna politika prioriteto realizirati program izgradnje avtocest v smeri jugozahod - severovzhod si s tem zagotoviti mednarodni prometni položaj. Šele dolgoročno bo z naraščanjem prometa v interesu slovenske prometne politike, da se bolj aktivirata tudi prometna koridorja Trst - Rijeka in Maribor - Zagreb.

Izgradnja slovenskega avtocestnega sistema je infrastrukturni pogoj, za gospodarsko konkurenčnost Slovenije, slovenskih regij in mest v evropskem prostoru.

Gre enostavno za politiko čimboljše integracije v evropskem prostoru ne glede na obstoj Evropske unije, kajti tudi če Evropske unije ne bi bilo, bi obstajala Evropa držav in regij, morda še z veliko večjo konkurenčnostjo in borbo za uveljavitev. Gre tudi za Evropo regij v kateri Slovenija po svoji velikosti (2.000.000 preb.) brez dvoma predstavlja tipično evropsko regijo, pa še z državnimi funkcijami povrh.

3. SISTEM CENTRALNIH KRAJEV V SLOVENIJI IN REGIONALIZEM

V zvezi s prostorskim redom in prometno politiko je odprtih nekaj sistemskih vprašanj, na katere moramo odgovoriti. V prvi vrsti

obstoja pri izdelavi raznovrstnih zasnov, planov in programov relativna nesigurnost gospodarskega razvoja, posebno na daljši rok. Ta faktor je bil vedno slaboten člen pri planiranju razvoja. Zato je tembolj pomembna relativna stabilnost demografske slike in poselitvene strukture Slovenije. Gre za podatek o koncentraciji in ali disperziji prebivalstva, kar ima pomemben vpliv na izvor in ponor prometa, na prometne tokove, ne nazadnje tudi na izbor prometnega sredstva odnosno prometnega sistema v prostoru.

Ceprav običajno govorimo o veliki disperznosti prebivalstva, kar raziskave nedvomno tudi potrjujejo in je to ena od značilnosti poselitve Slovenije, ki tudi močno vpliva na disperzno dostopnost in zasebno motorizacijo, pa vendarle opažamo določene koncentracije prebivalstva na slovenskem ozemlju. (sl.2)

Posebej izstopa osrednjeslovenska metropolitanska regija z Ljubljano, Kranjem in občinami Naklo, Škofja Loka, Tržič, Domžale, Kamnik, Medvode, Vrhnika, Grosuplje. Celjska regija z Laškim, Šentjurjem, Zalcem in Vojnikom. Maribor s Ptujem, Slovensko Bistrico in Rušami, Novo mesto, Nova Gorica in Koper z Izolo in Piranom. Večinoma gre torej za dekoncentrirano koncentracijo prebivalstva okoli večjih mest.

Prav v teh območjih bo potrebno posebno pozornost posveti komunalni in regionalni politiki javnega potniškega prometa.

V ta kontekst disperznosti in koncentracije brez dvoma sodi tudi problem relativne razvitosti posameznih regionalnih območij Slovenije s svojevrstno prometno problematiko.

Relativno višjo razvitost kaže jugozahodna Slovenija (Primorska), celotna osrednja Slovenija in del severovzhodne Slovenije, Celjanska, Mariborska in del Koroške in Prekmurja ter ožje območje Noveha mesta. (sl.3)

Ostala območja so slabše razvita. Izstopajo posebna ali zelo slabo razvita območja Posočje in Kranjska gora, Brkini, Kočevsko-Crnomaljsko, Kozjansko, Sevniško-zasavsko, osrednjekoroško, Ljutomersko-Ormoško-Lendavsko območje. Kar je še bolj usodno je, da gre, razen malih izjem, za obmejna območja in lahko problem označimo kot nacionalno eksistenčen.

S tega vidika mora prometna politika voditi računa o boljši dostopnosti teh območij, s tem, da skuša tem območjem približati predvsem magistralne in regionalne ceste. Na ta način bo tudi lažje investirati v proizvodna delovna mesta, ker bo zagotovljena tudi boljša dostopnost do trga.

Ze v prvem poglavju smo omenili vprašanje regionalizma in navidezno dilemo o umestnosti homogenih ali heterogenih regij. K temu dodajmo še nekatere politične težnje po formiranju pokrajin na

podlagi bivše zgodovinske zaokroženosti n.pr. Štajerske, Dolenjske, Gorenjske, Primorske itd. Kar zadeva homogene (pretežno ena gospodarska dejavnost n.pr. vinogradništvo) ali heterogene regije (konglomerat gospodarskih dejavnosti) mislim, da je Slovenija v svojem razvoju že presegla ekskluzivno homogenost regij in lahko danes govorimo o modernih polariziranih regijah z izrazitimi multifunkcionalnimi mestnimi središči. (sl.4)

Funkcijska regija gradi svojo ekzistenco na prepletu gibanj, omrežjih, vozliščih in hierarhiji. To so torej mestne, urbane regije, ki se naravno grupirajo s hierarhičnim sistemom centralnih krajev okoli večjega mesta in tvorijo to regijo po principu gravitacije. To je v nasprotju z avtonomnim življenjem vsakega mesta (srednjeveški princip) sodoben dinamičen princip, ki ga je omogočil šele razvit promet, ko ljudje lahko svoje posebne potrebe zagotovijo v različnih funkcijskih centrih celotne regije, ki so jim dostopni z različnimi prometnimi sistemi.

Danes ima Slovenija že izraženo hierarhijo centralnih krajev na čelu z Ljubljano kot državno metropolo in Mariborom kot večjo regionalno metropolo, Celje in Koper kot regionalne centre II. stopnje, Kranj, N. Gorico, Novo mesto in Mursko soboto kot regionalne centre III. stopnje ter regionalne subcentre kot so Postojna, Sežana, Idrija, Tolmin, Škofja loka, Vrhnika, Grosuplje, Litija, Trbovlje, Jesenice, Kočevje, Crnomelj, Krško, Velenje, Ravne na Koroškem, Slovenska Bistrica, Ptuj in Lendava.

Tej hierarhiji so okvirno prirejene tudi dogovorne planske regije (sl.4). Večja navidezna disonanca je le v primeru ljubljanske in gorenjske regije, ki politično ne moreta preseči nekih starih zgodovinskih okvirjev in še vedno začrtujeta medsebojno mejo upravne planske pristojnosti, čeprav življenje v funkcijski regiji tako mejo negira. Nasprotno Ljubljana in Kranj sta na tako mali razdalji (25 km), da sta življenjsko povezana v skupni funkcijski regiji (AC prevozna v 15 minutah, skupno letališče Ljubljana-Brnik, skupni interesi na primarnem prostoru, v proizvodni kopoperaciji, trgovini, šolstvu, zdravstvu itd). Zato bomo ta problem posebej obravnavali v zadnjem poglavju.

Ce govorimo o metropoli delamo to zavestno in z argumenti. Izraz metropola so v preteklem režimu zavestno politično zlorabili kot splošno asocialno naravnost ameriškega sistema torej tudi urbanega sistema kot njegovega sestavnega dela. Čeprav najdemo taka mesta tudi v Indiji, na Kitajskem, v Mehiki. Evropske metropole takih razsežnosti nimajo in nikoli ne bodo imele. Metropola je danes predvsem izraz za prestolnico, torej za glavno mesto države in če tako imamo, imamo tudi metropolo. Ljubljano sicer ne moremo vsporejati z evropskimi metropolami po velikosti, lahko pa jo primerjamo po regionalni kvaliteti.

Metropolitanska regija pa ni nekaj kar je apriori v nasprotju s policentrizmom. Policentrizem lahko uvajamo in izvajamo že v okviru regije. Z ostalimi regijami pa je usklajena na ta način, da razen državnih funkcij, ki ji grejo kot metropoli opravlja iste pristojnosti kot ostale regije v državi. Nekatere višje centralne funkcije predvsem na področju kulture, šolstva, zdravstva opravlja pač na osnovi svoje velikosti in še posebej centralne lege v Sloveniji.

V okviru tega poglavja lahko obravnavamo tudi vprašanje splošne prometne dostopnosti slovenskega prostora. Dostopnost je možno proučiti na razne načine in po raznih kriterijih. Vzeli smo dostopnost posameznih aglomeracij z več kot 50.000 prebivalci (večji sklop centralnih občin) s celotnega območja Slovenije v eni uri. Vzeli smo Ljubljano in Kranj kot eno območje dostopnosti, prav tako Maribor in Mursko soboto kot eno območje, pa Novo Gorico in Koper, izjemoma tudi Novo mesto. Pri dostopnosti smo upoštevali praktično hitrost na AC 90 km/h, na državnih cestah 60 km/h in na lokalnih cestah 30 km/h z dodatno izgubo časa do 10 minut pri vožnjah skozi naselja.

Kaže se, da dostopnost centrov in obratno celotne površine ni tako slaba (sl.5). Izrazito neugodna je za nekatera redkeje poseljena območja. Tako dostopnost bližnjega velikega centra v eni uri ni zagotovljena prebivalcem naslednjih občin: Bovec, Kranjska Gora, Idrija, dela Postojne, Pivka, Loške doline, Loškega potoka, Osilnice, Kočevja, Gornji Petišovci, Kuzma, Moravske, Petišovci, Rogašovci, Hodoš-Šal, Crešnovci, Kobilje, Lendava, Turnišče. V vseh, z malenkostno izjemo, gre za obmejne občine. V primeru Idrije pa gre za splošno znano slabo povezanost Ljubljane in Posočja.

Dostopnost se bo z izgradnjo avtocest izboljšala tako, da bo v eni uri dostopen Maribor vsem prekmurskim občinam, Kranj Kranjski gori, Celje Lučam in Crni.

Še vedno pa bodo v eni uri nedostopni večji kraji Loškemu potoku, Osilnici, Loški dolini in Idriji.

Prometna politika bo morala vključiti v svoje programe izgradnjo novih magistralnih cest v smeri Ljubljana - Idrija - Tolmin in v smeri Kočevja. Kontrolo izboljšanja dostopnosti (monitoring) pa vršiti vspešno z realizacijo posameznih infrastruktur.

Kar zadeva prometno politiko z vidika funkcijskih regij mora biti interes države, da centre posameznih funkcijskih regij kar najbolje poveže medseboj z avtocestami in magistralnimi cestami. Ta cilj bo dosežen z izgradnjo avtocestnega sistema, ki je v teku. Dopolnilno pa bo potrebno modernizirati nekatere magistralne ceste. Država mora z usmerjeno regionalno politiko podpirati izgradnjo regionalnih cest znotraj planskih regij, še posebej pa

proučiti vse možnosti prenosa dela zasebnega potniškega prometa na sredstva javnega potniškega prevoza (bus, železnica).

Skupaj z drugimi ukrepi na področju reforme lokalne samouprave, ki ni končana, tudi ne v smislu prenosa določenih upravnih funkcij na regionalne centre ter z usklajenim investiranjem mora država pokazati drugačno razvojno politično miselnost. Navsezadnje sloni deklarirana policentričnost le na zavestni državni politiki usmerjanja in finančne podpore urbanemu razvoju.

V izbranih centrih mora država s svojo prometno politiko vspodbujati sisteme javnega transporta, kombiniranih sistemov javnega potniškega prometa, organizacijo kooperacijskih družb javnega potniškega prometa z enotno vozovnico na različnih prometnih sredstvih, uvajanje novih prometnih tehnologij visokih transportnih sposobnosti in podobno.

4. CENTRALNE POSELITVENE OSI IN PROMETNE OSI

O poselitvenih oseh lahko govorimo, če gre za bolj ali manj prostorsko kontinuirno poselitev v določenih prometnih oseh. To je primer v nekaterih večjih slovenskih funkcijskih ali mestnih regijah, ki svojo kapaciteto širijo v prostoru v zaznavnih smereh. Seveda to niso zgolj neke pasovne koncentracije, ker je poselitev dovolj disperzna, vendar je možno določeno usmeritev v oseh le zaznati. (sl.6)

Tako lahko označimo kot poselitvene osi:

1. Dekani - Bertoki - Koper - Izola - Piran - Portorož - Lucija.
Gre za kontinuirni urbani prostor, čeprav je vmes nekaj ne naseljenega prostora. Vendar gre za enovito smer in za enovito prometno os.
2. Vrtojba - Nova Gorica - Solkan in Nova Gorica - Dornberk
3. Ljubljana - Medvode - Škofja Loka - Kranj,
Ljubljana - Trzin - Domžale/Kamnik,
Ljubljana - Dol,
Ljubljana - Ig
Ljubljana - Škofljica/Grosuplje
Ljubljana - Vrhnika
4. Zalec - Celje - Štore, (nad 120 do nad 500 preb./km²) v širših
Celje - Vojnik,
5. Maribor - Ptuj,
Maribor - Ruše,
Maribor - Maribor - Fram,
Maribor - Šentilj.

Te poselitvene osi infrastrukturno še niso oblikovane, ne dovolj zgoščene in se bodo morale v bodoče bolj racionalno artikulirati. Skupna prostorska in prometna politika lahko zagotovi načrtno koncentracija poselitve ob določenih postajališčih javnega mestnega in primestnega prometa in s tem racionalnejše obvladovanje prostora.

5. OCENA GLAVNIH IZVOROV IN PONOROV PROMETA

Za urejanje prometa so zelo pomembni izvori in ponori prometa. Predvsem zaradi, s tem povezanega možnega prognoziranja naraščanja prometa. Izvori in ponori prometa (običajno centralni karji in večje proizvodne ter rekreacijske lokacije) imajo svoje karakteristike in indikatorje, ki to omogočajo. Vendar je to zelo zahtevna raziskovalna naloga, ki zahteva zaradi svoje komplicitnosti veliko časa in sredstev, tako, da ni misliti na to, da bi tako raziskavo lahko opravili v predpisanih okviru te naloge. Naloga bi zahtevala temeljite statistične in metodološke priprave, posebno še v sektorju regionalnega in mestnega gospodarstva. Poleg tega je taka raziskava v teku na drugem mestu.

Vendar menimo, da je na osnovi nekaterih indikatorjev možen zelo omejen in globalen pogled na glavne regionalne izvore in ponore prometa. Zavestno ne govorimo o izvoru in ponoru v posameznih centralnih krajih Slovenije, kar bi bilo sicer normalno in zaželjeno.

Pogled na tri karte, gostoto naseljenosti, število osebnih avtomobilov registriranih leta 1994 v Sloveniji in registrirano število vozil dnevno na nekaterih točkah v Sloveniji daje prvi vtis o velikih izvorih in ponorih, seveda brez kumulativne kvantifikacije.

Gostota poseljenosti (sl.8), kot en indikator izvora prometa (z zgoščevanjem poseljenosti pridobiva izvor na intenzivnosti), kaže:

- zelo redko poseljenost (pod 40 preb./km²) na območju dvajsetih občin predvsem Notranjske in dela Primorske, južne Dolenjske in dela vzhodnoceljskega območja,
- zelo gosto poseljenost (nad 120 do nad 800 preb./km²) v širših območjih Kopra, Ljubljane in Kranja, Celja in Maribora,
- vse ostalo je srednjegosto poseljeno (nad 40 do 120 preb./km²)

Število osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev leta 1994 (sl.9) kaže:

- da je v nekaterih delih Slovenije, v celotni Primorski, v ljubljanski, gorenjski, celjski in mariborski regiji že zelo visoka koncentracija osebnih avtomobilov (nad 320 osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev),
- skoraj v celi Sloveniji pa se približujemo standardu "vsaka družina svoj osebni avtomobil".

Dnevno število vozil zabeleženih na nekaterih cestnih odsekih in mejnih prehodih kaže sl.10.

Razen v primeru N.Gorice in Kopra ne kaže celovitega prometa v velikih aglomeracijah kot so ljubljanska, kranjska, celjska in mariborska regija. Samo nakazuje relativne vrednosti na posameznih cestnih odsekih.

Zelo jasno je zaznaven velik prometni pritisk v jugozahodni Sloveniji in v smeri proti Ljubljani, velik pritisk v smeri Maribora in Šentilja, velik pritisk na Torovem in Trojanah kar vse kaže na dominantno vlogo, ki jo imajo veliki centri kot izvori in ponori prometa.

Prometna politika se torej nikakor ne bo mogla omejiti samo na nekatere programe, temveč bo očitno morala voditi računa o posebni prometni in prostorski politiki velikih urbanih aglomeracij, ki kot vozlišča prometnega pretoka v Sloveniji predstavljajo že danes kritične točke. To pomeni, da bo morala država večjo skrb nameniti cestnemu omrežju v večjih urbanih regijah, magistralnim in regionalnim cestam, predvsem pa obvoznicam in razbremenilkam določenih krajev. V tem kontekstu je potrebno zagotoviti tudi izgradnjo sodobnih pretovorno manipulativnih prometnih terminalov za kombinirani železniško cestni transport v Ljubljani, Mariboru, Kopru, Novi Gorici, Sežani, Ilirski Bistrici, Dravogradu, Trbovljah, Celju, Ptuju, Murski Soboti, Novem mest in Brežicah.

6. TRAJNOSTNI IN SONARAVNI RAZVOJ PROMETA

Pojem trajnostnega (nekateri govorijo tudi sonaravnega) razvoja je utemeljila svetovna konferenca o okolju leta 1992 v Rio de Janeiru.

Svetovna komisija za okolje in razvoj (WCED-World Commission for Environment and Development) pa je že leta 1987 formulirala ta pojem takole: "Trajnostni razvoj je takšen razvoj, ki zadošča

današnjim potrebam, ne da bi pri tem ogrožal možnosti prihodnjih generacij, da zadostijo svojim lastnim potrebam." Navidez enostavna formula je seveda težje uresničljiva ko gre za infrastrukturne programe in projekte, ki zahtevajo veliko časa za pripravo in realizacijo in jih je treba začeti mnogo prej, predno nastopijo kritične prometne situacije.

V kontekstu te razprave in prometne politike za katero gre je prav, da nakažemo nekaj stičnih točk. Vidiki trajnosti so predvsem kulturni, institucionalni in gospodarski, pri čemer je osnovno načelo sodelovanje partnerjev v prometni in prostorski politiki. Osnovni vir na katerega računamo je okoljski prostor, aktivnosti trajnostnega razvoja pa se kažejo poleg drugih vej v urbanizmu in transportu.

Dovoljeno je citirati nekaj osnov iz poglavij AGENDE 21 o mestih in o transportu:

"V mestih in naseljih je potrebno razvijati take prometne strategije (prometno politiko), ki zmanjšuje potrebe po uporabi avtomobilov in ki dajejo prednost razvoju sodobnih javnih prevoznih sredstev, vspodbujajo pa tudi uporabo koles in pešhojo. Uveljaviti je potrebno ekonomske instrumente, ki bodo vspodbujali zaželjene oblike transporta, pa tudi kolesarjenje v mestih in na regionalnih poteh, preusmeritev daljinskega tovornega tranzita na železnico, posodobitev mestnih in primestnih sistemov javnega transporta, uvajanje transportnih tehnologij z minimalnimi emisijami".

V okviru trajnostnega in sonaravnega urejanja prostora je eden od ciljev tudi varovanje narave in ureditev posebnih naravovarstvenih prostorov, narodnih in krajinskih parkov.

V tem kontekstu in v kontekstu prometne politike obravnavamo predvsem večje sklenjene naravovarstvene prostore (sl.7). Čeprav imamo v Sloveniji še celo vrsto manjših dragocenosti naravne dediščine n.pr. porečje Soče, porečje Drave, Mure, kraške jame itd., na katere moramo posebej paziti tudi pri urejanju prometa in izgradnji prometne infrastrukture, te za določanje širše prometne politike niso tako bistvene. V vsakem primeru se bo pri planiranju in projektiranju cestne infrastrukture obvezno uporabljala ocvenjevalna metoda PVO (Presoja vpliva na okolje).

Zaenkrat je inštitucionaliziran (status, uprava, financiranje) Triglavski narodni park. V obdelavi in pripravi pa je zavarovanje še naslednjih naravovarstvenih prostorov:

- Karavanško - kamniške alpe,
- Kobansko - pohorski prostor,
- Kozjanski park,

- Kočevski rog in prostor ob Kolpi,
- Notranjski krajinski park s Cerkniškim jezerom,
- Kraški krajinski park s Škocijanskimi jamami,
- dolina Dragonje,
- ljubljansko barje.

Prometna politika se mora oblikovati v smeri dobre dostopnosti te naravne in kulturne dediščine z regionalnimi in lokalnimi cestami ter možnimi podaljški gozdnih in pešpoti. Določiti je potrebno izhodiščne točke pristopa na ta območja in zadrževalne parkirne prostore od koder se sme v zavarovana območja samo še s kolesi ali peš. Izjemoma naj bi bile izbrane lokacije dostopne tudi z žičnicami.

7. LJUBLJANA KOT POSEBEN PROMETNI PROBLEM

V Sloveniji ima Ljubljana geopolitično visoko vrednost. Območje osrednje Slovenije karakterizirajo pomembna mesta in naselja, poleg Ljubljane in Kranja še Medvode, Škofja Loka, Kamnik, Domžale, Litija, Grosuplje in Vrhnika, poleg tega pa še cela vrsta manjših občinskih središč in krajev. Na tem območju živi že danes okoli 700.000 prebivalcev. To je torej relativno gosto poseljena regionalna aglomeracija. V odvijanju dnevnega življenja ljudi v tem prostoru je skladno s teorijo ta prostor življenjska in klasična funkcijska regija, kjer se prepletajo mnogi odnosi med bivanjem/stanovanjem, delom/delavnimi mesti, rekreacijo, šolanjem in transportom.

Ljubljanska regija je tudi najvišje formirana a uradno še ne institucionalizirana regija v Sloveniji, z vsemi najvišjimi življenju potrebnimi funkcijami: političnimi, upravnimi, finančnimi, šolstvom, zdravstvom in socialnim varstvom, kulturo, trgovino in gostinstvom, športom, rekreacijo, prometom in zvezami. Tu se koncentrirajo najvišje državne institucije, vlada, parlament, ustavno sodišče, finančne institucije, Banka Slovenije, gospodarske zbornice, borza; od šolstva in kulture, Akademija znanosti in umetnosti, Univerza, pomembni raziskovalni inštituti, Narodna knjižnica, Kulturni in kongresni center Cankarjev dom, pa vrhovna medicinska klinika, veliki nakupovalni centri in športne dvorane, na področju transporta pa je ljubljanska regija sečišče slovenskih železnic in avtocestnega omrežja, center skladiščnega in kontejnerskega terminala, centralno mednarodno letališče.

Ljubljanska regija je tipična gravitacijska regija in poleg Maribora tudi edina, ki je v sklopu evropskega urbanega omrežja kvalitativno primerljiva z večjimi evropskim metropolami ter sposobna, da se vključuje v večje urbane sisteme Evrope. Zato upravičeno lahko govorimo o ljubljanski metropolitanski regiji.

To je posebno pomembno, ker je evropska gospodarska, integrativna in regionalna politika močno naravnana na tekmovalnost med aglomeracijami. Sposobnost tekmovalnosti pa poleg gospodarskega in kulturnega razvoja zagotavljajo predvsem komunikacije in zveze.

Ljubljanska metropolitanska regija je na pragu novega razvoja, zato morata splošna in razvojna politika težiti k njeni mednarodni afirmaciji, prostorska politika k smotrni organizaciji in notranji poselitveni strukturiranosti, ki se bo opirala na policentrizem, na ravnovesje različnih funkcij, smotrno rabo površin in usklajene prometne sisteme. (sl.8)

Pri prostorskem strukturiranju in povezovanju lahko znatno pripomore ustrezna prometna politika. Podrobnosti v tem kontekstu niso tako pomembne. Dovolj je, da ugotovimo, da je ljubljanska metropolitanska regija za Slovenijo v mednarodnih okvirih tako pomembna, da mora država v prometni politiki sodelovati in podpirati organiziranje ljubljanske metropolitanske regije tudi z ustrezno politiko regionalnega, medmestnega in primestnega železniškega transporta.

ZAKLJUČEK

Na kraju povzemamo nekaj misli o tem kaj naj bi ukrenila Ministrstvo za promet in zveze in kaj Ministrstvo za okolje in prostor v skupnem naporu za usklajeno razvojno politiko.

Za obvladovanje prometa sta na voljo dve poti:

- nove investicije v prometno infrastrukturo, torej večja ponudba ekspanzionistične politike,
- omejitev prometa in premestitev potnikov in blaga na železnico torej restriktivna politika.

Okvirna formula je lahko "razbremenilna politika", torej več prometne storilnosti brez posebnih novih velikih prometnih obremenitev. Vodenje prostorsko opredeljenih prometnih politik, to je regionalnih politik.

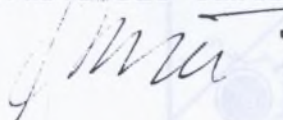
Ministrstvo za promet in zveze naj bi predvsem intenzivno nadaljevalo politiko realizacije programa izgradnje avtocest v Sloveniji z vsemi potrebnimi dovoznimi cestami do avtocest. Pospeševalo gradnjo državnih cest, predvsem magistralnih in regionalnih cest povsod tam, kjer se za to pojavlja prioritarna potreba. S tem v zvezi naj bi prioriteto imele tiste obvoznice mest in naselij, ki bodo popravile kritično okolje v nekaterih naseljih. Pospešiti pa je tudi treba kombiniran promet in proučiti potrebo po izgradnji priključnih industrijskih tirov na

podeželju, zaradi razbremenitvi lokalnih cest. V določenih primerih mora država sofinancirati izgradnjo večjih parkirnih prostorov predvsem tam kjer je možen prestop na železniški promet. Z restriktivno politiko je potrebno v določenih prostorih destimulirati uporabo osebnih avtomobilov in stimulirati javni potniški prevoz. Torej sprememba "modal splita" v osebnem in tovornem prometu, kar je treba regulirati s cenovno politiko, izboljšavo kvalitete, s hitrim prometom in integralnim prometom v regionalnih prometnih zasnovah. Zasnovati velja kombinirane prometne sisteme z opcijami takozvanih centralnih omrežij in dodatnih omrežij.

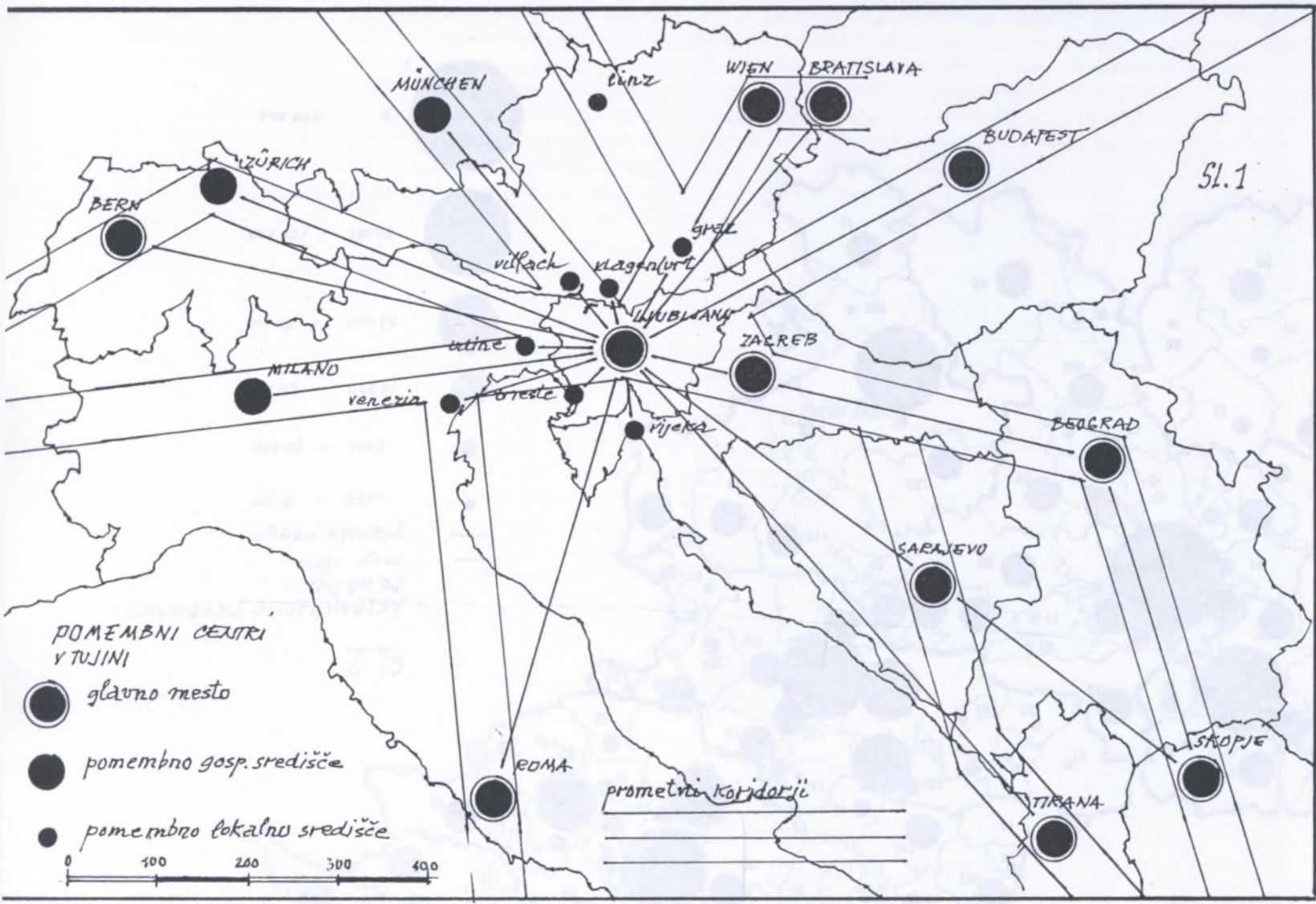
Ministrstvo za okolje in prostor naj prouči možnosti organiziranosti večjih funkcijskih regij upošteva je javni potniški promet in konkretne študije prenove mest z namenom racionalne koncentracije prebivalstva v konceptu javnega potniškega prometa. Izdela naj pilotne projekte za umirjanje prometa v mestih in razvoj kolesarskih poti v regionalnih in občinskih okvirjih. Zagotoviti mora ter, da bo zemljiška politika to je namenska raba površin usklajena z racionalnimi zasnovami prometa.

H A B I T A T d.o.o.

Prof.dr. Boris Gaberščik



HABITAT D.O.O
KOMANOVA 25. LJUBLJANA



AGLONERACIJE PREBIVALCEV

PO OBČINAH

meje občin

planske regije

1000 - 5000

5000 - 10000

10000 - 30000

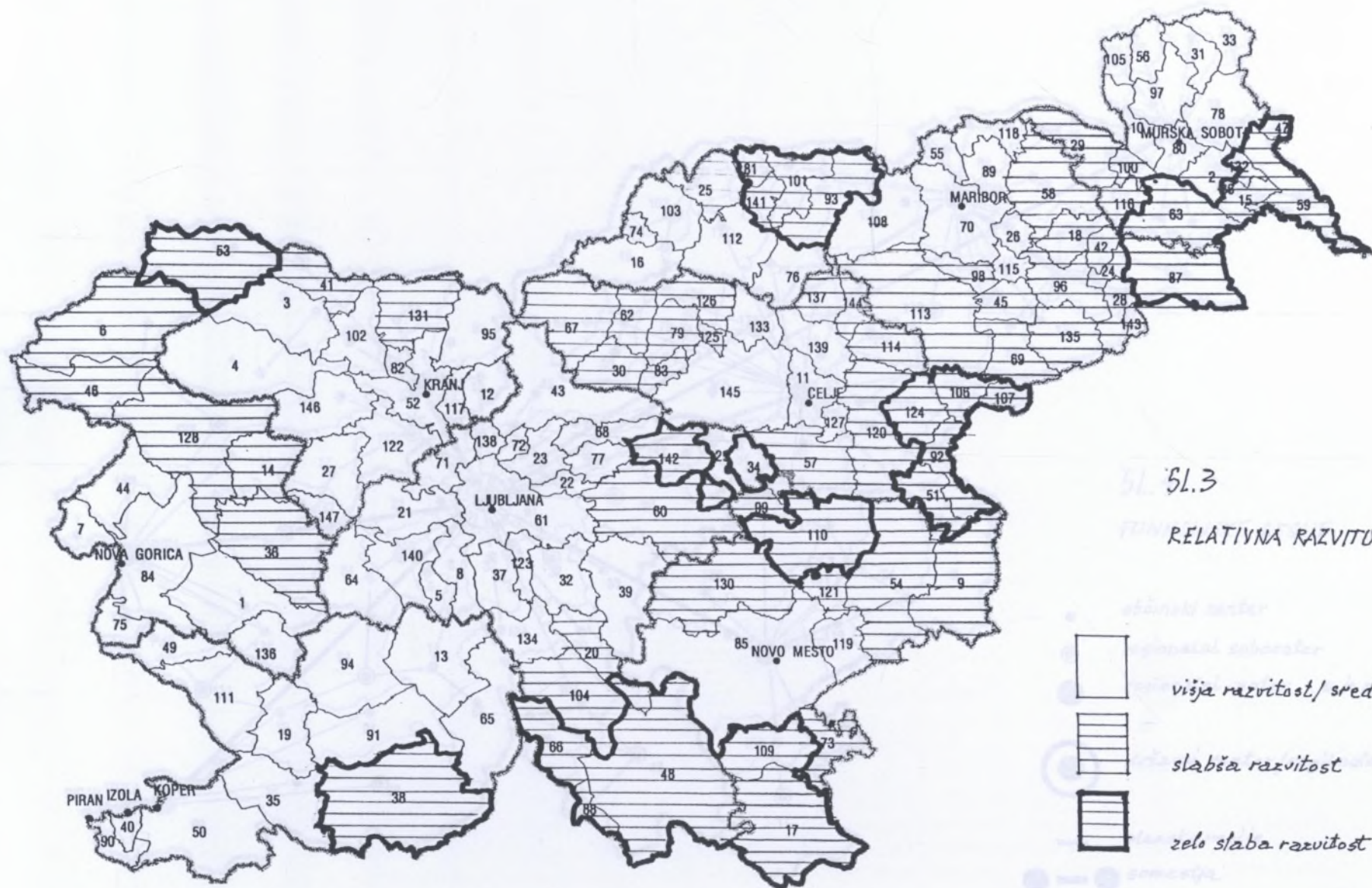
30000 - 50000

50000 - 150000

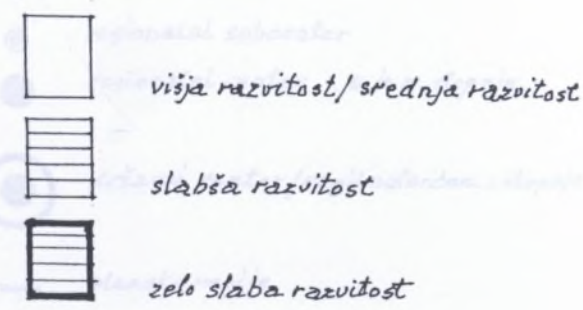
> 150000

51.2

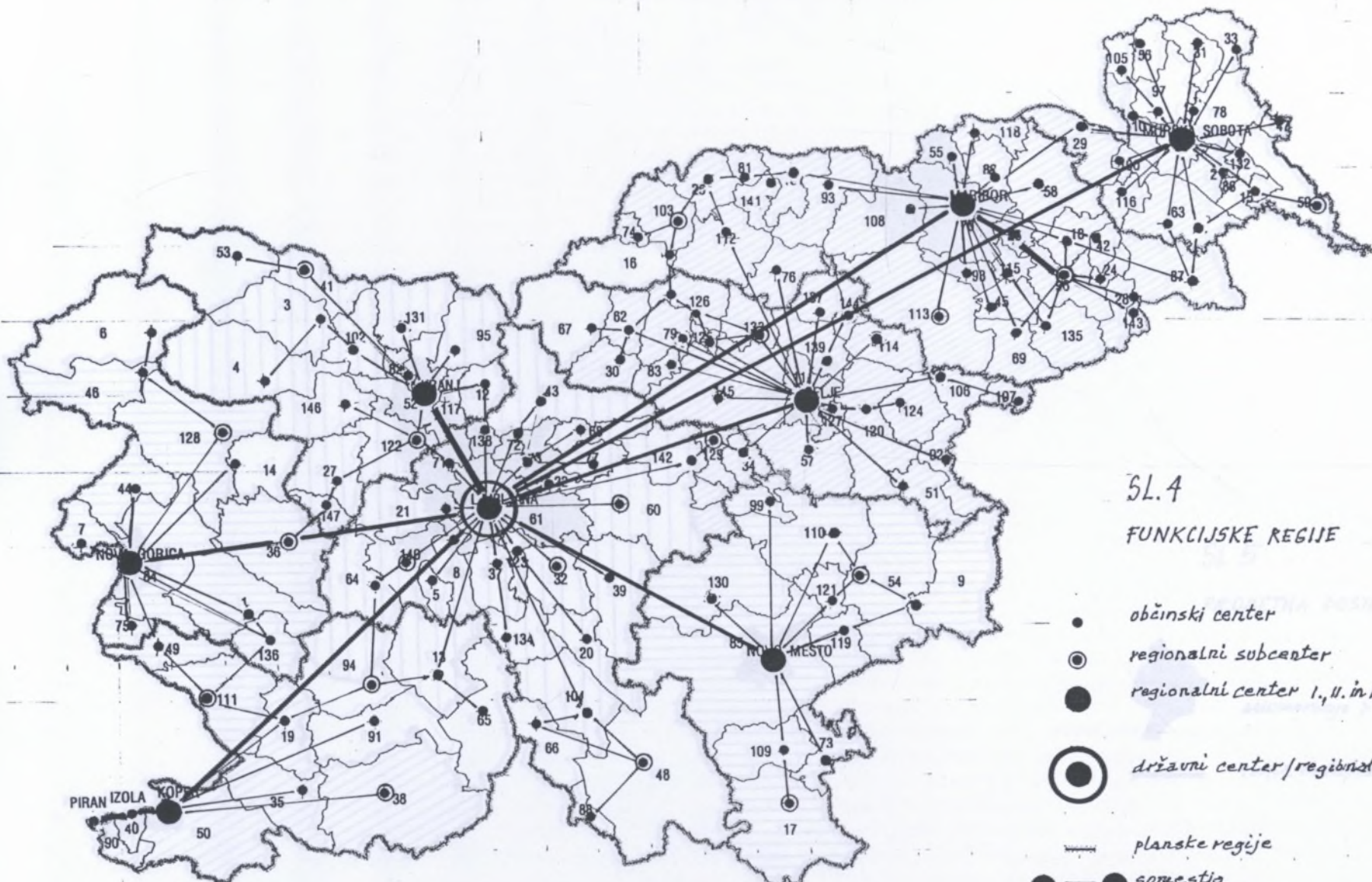




51.3
RELATIVNA RAZVITOST

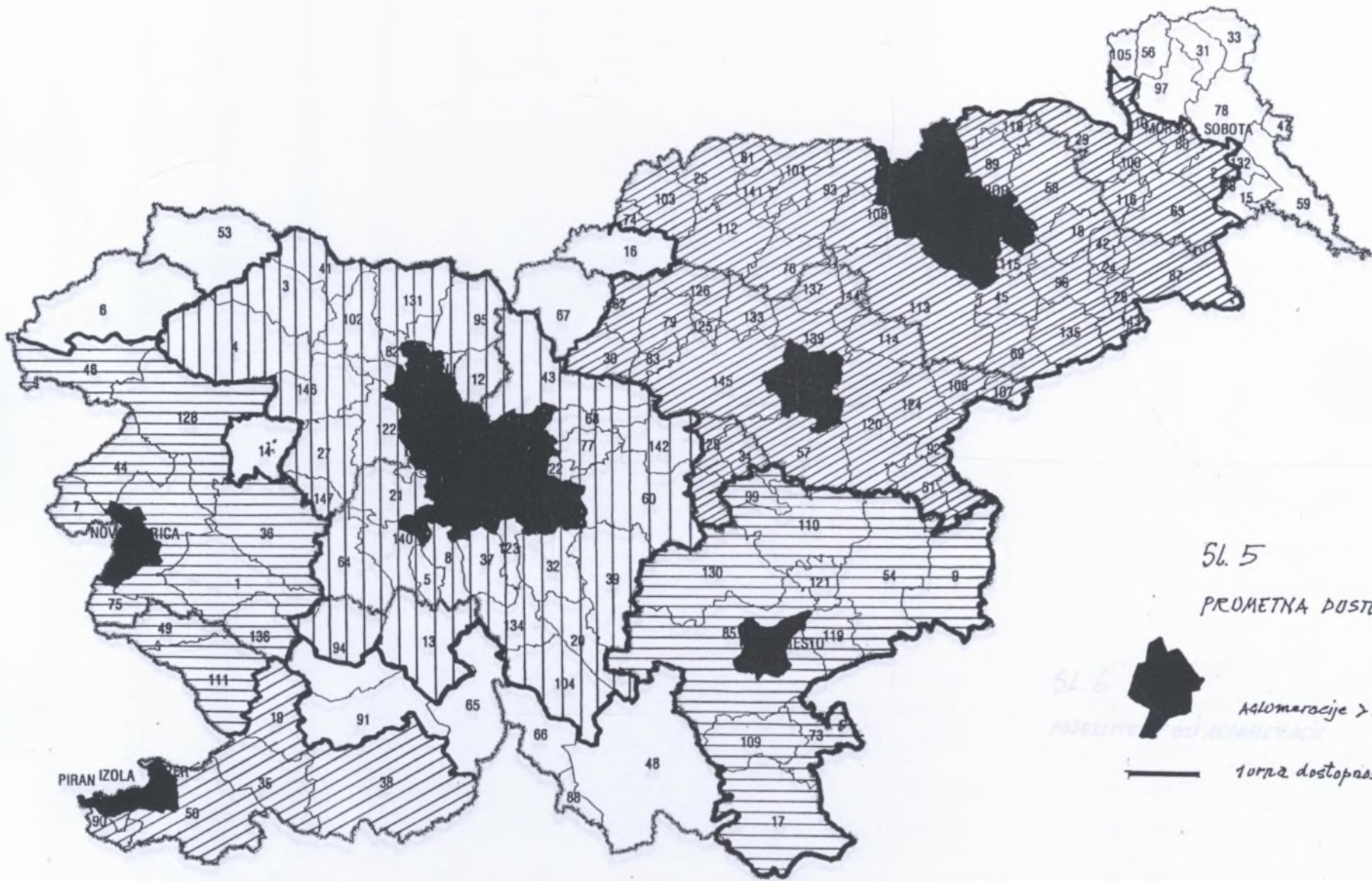


štanski center
 regionalni center
 regionalna funkc. mesto
 nacionalna regija

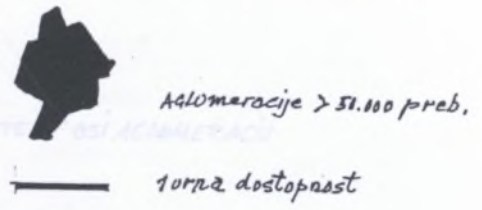


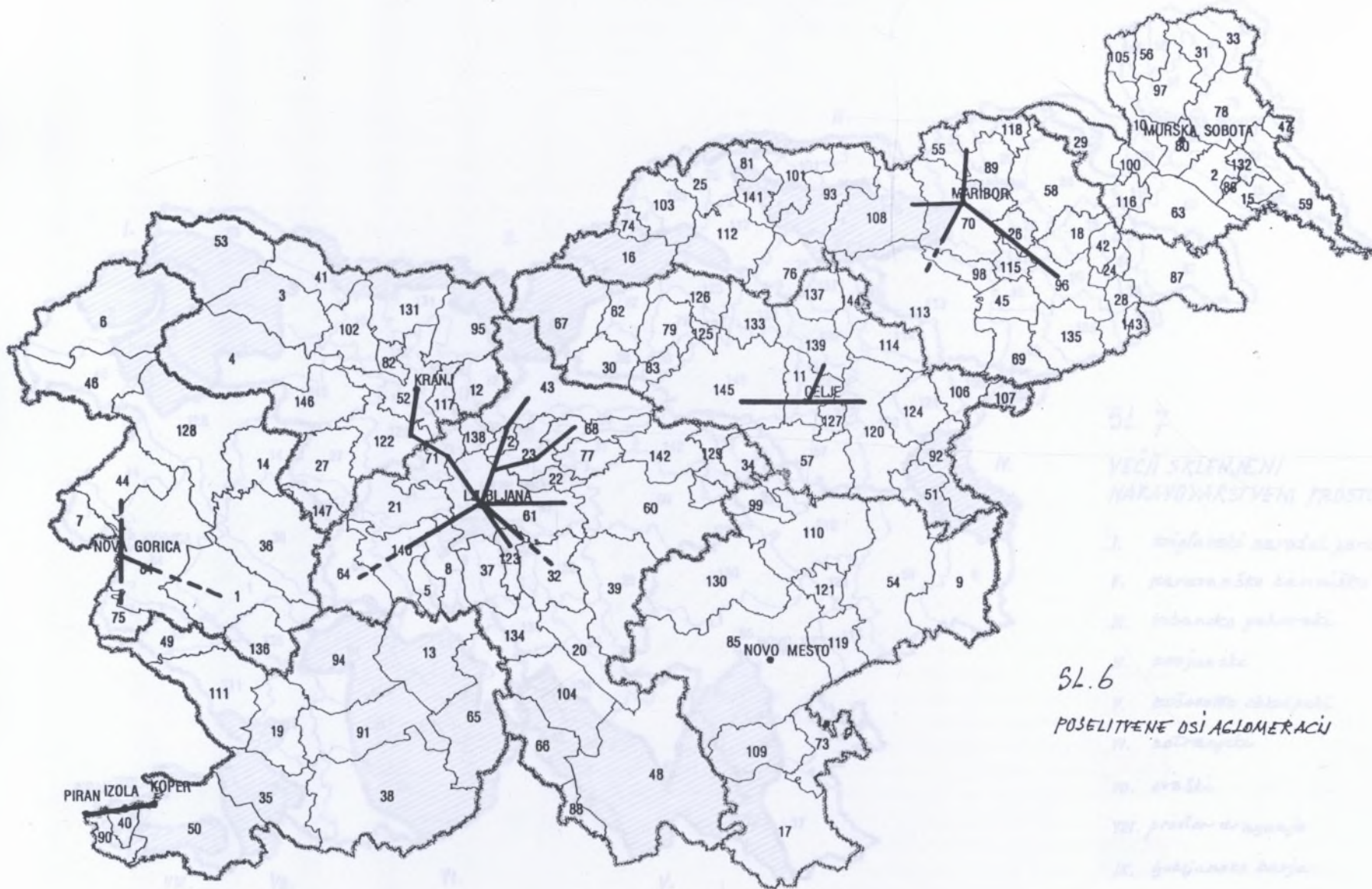
SL.4
FUNKCIJSKE REGIJE

- občinski center
- ⊙ regionalni subcenter
- regionalni center I., II. in III. stopnje
- ⊙ državni center / regionalni center I. stopnje
- ▬ planске regije
- — ● somestja
- regionalne funkc. zveze
- nacionalne zveze



Sl. 5
 PROMETNA DOSTOPNOST





SL. 7

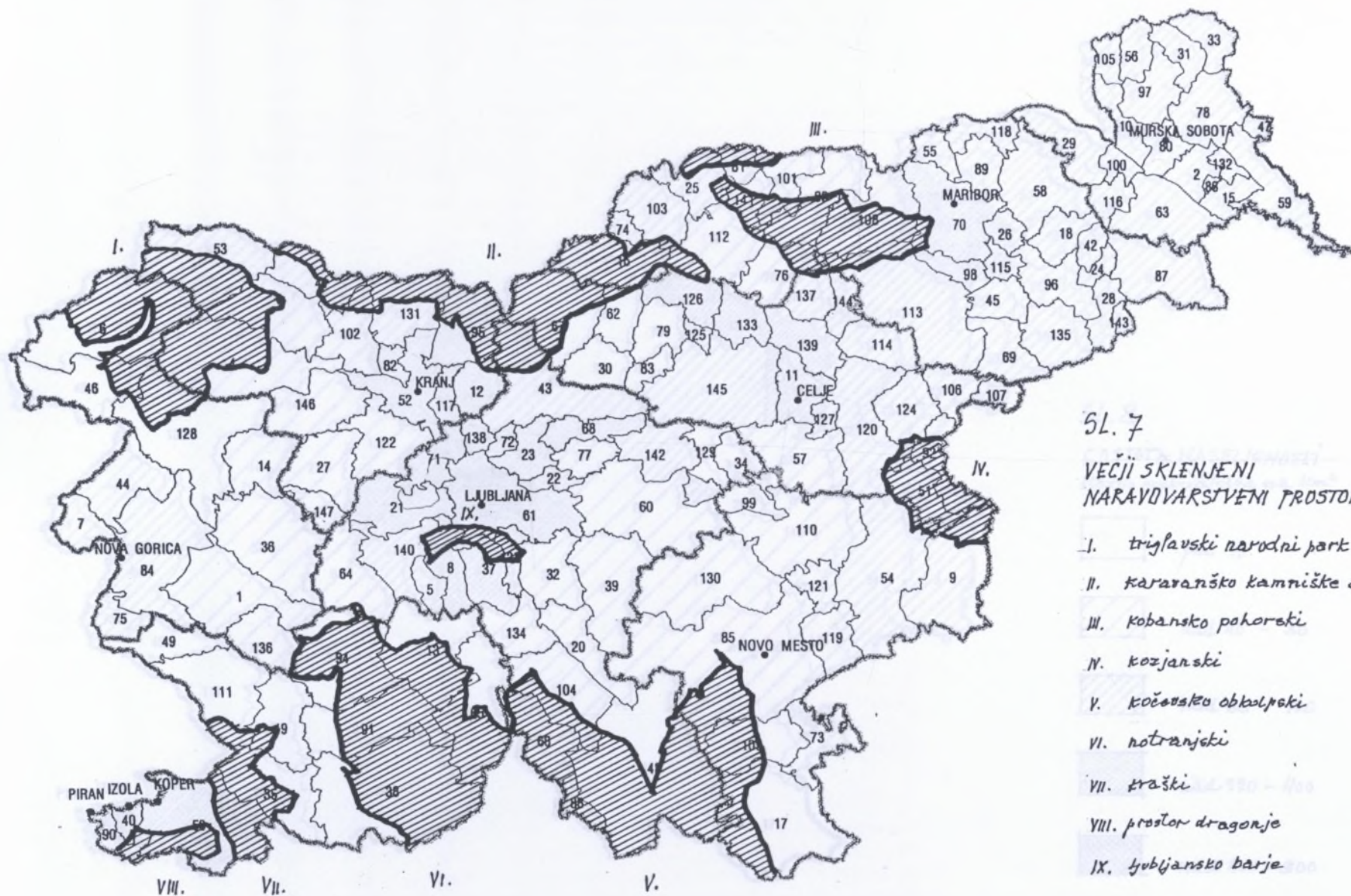
VELI SKLIPNI
NARAVNORAZSVENI PROSTORI

1. ...
2. ...

SL. 6

POSELITVENE OSI AGLOMERACIJ

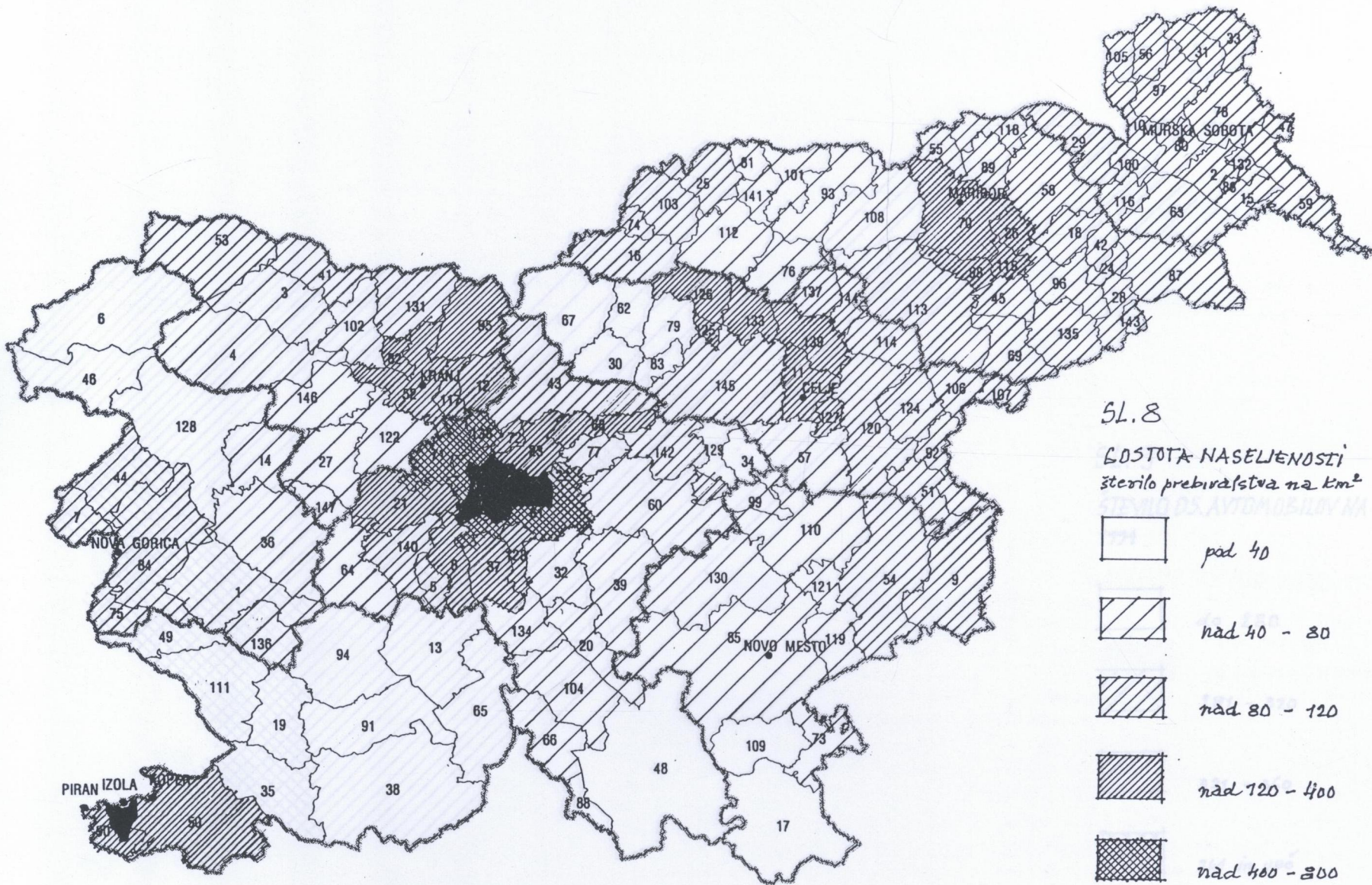
1. ...
2. ...



SL. 7

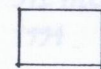
VEČJI SKLENJENI
NARAVOVARSTVENI PROSTORI

- I. triglavski narodni park
- II. karavanško kamniške alpe
- III. kobanško pohorje
- IV. kozjanski
- V. kočevsko obkoljaki
- VI. notranjski
- VII. trški
- VIII. prostor dragorje
- IX. ljubljansko barje



SL. 8

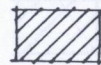
GOSTOTA NASELJENOSTI 1979
število prebivalstva na km²



pod 40



nad 40 - 80



nad 80 - 120



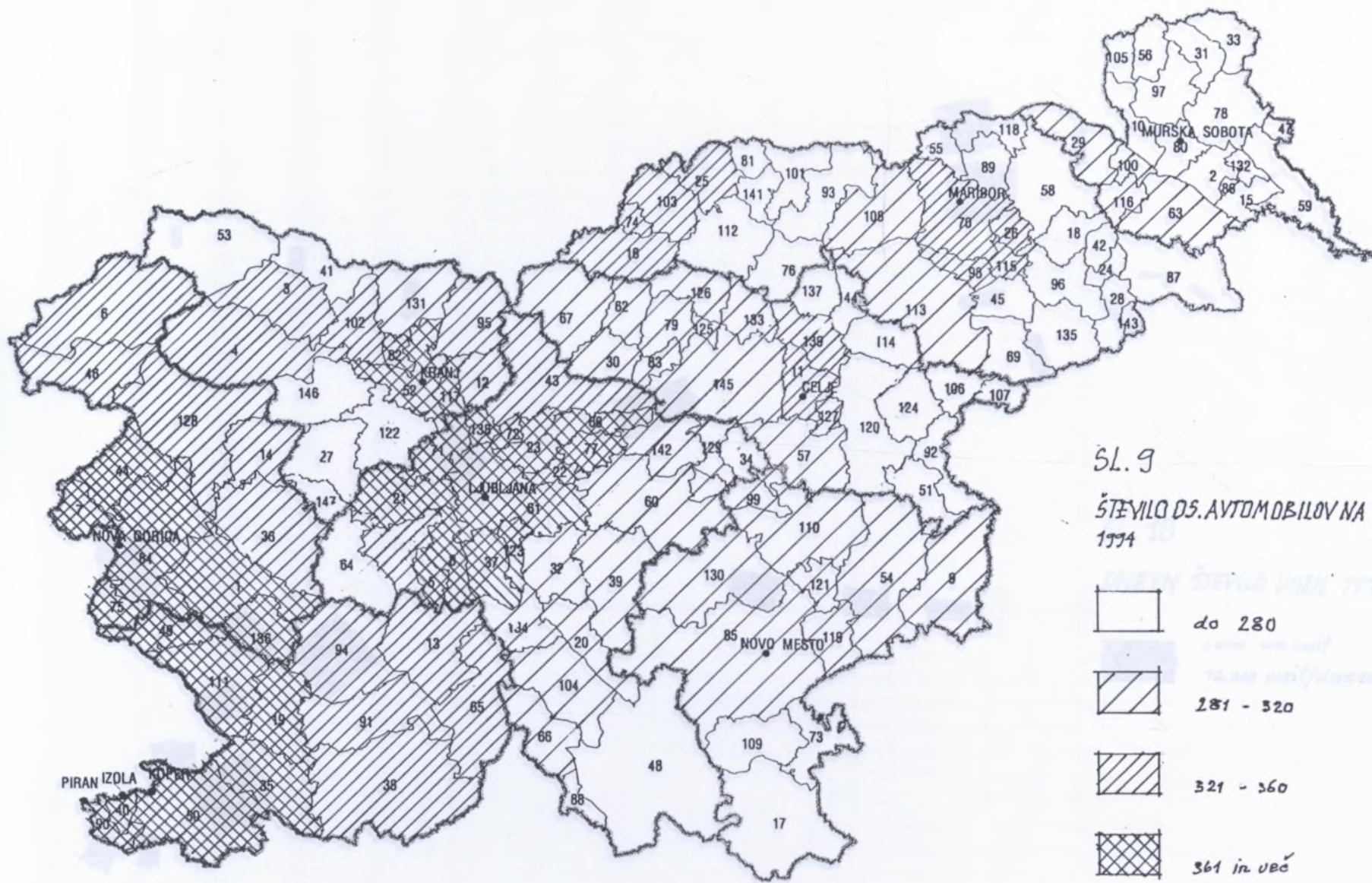
nad 120 - 400



nad 400 - 800



nad 800



SL. 9

ŠTEVILO DS. AVTOMOBILOV NA 1000 PREB.
1974



do 280



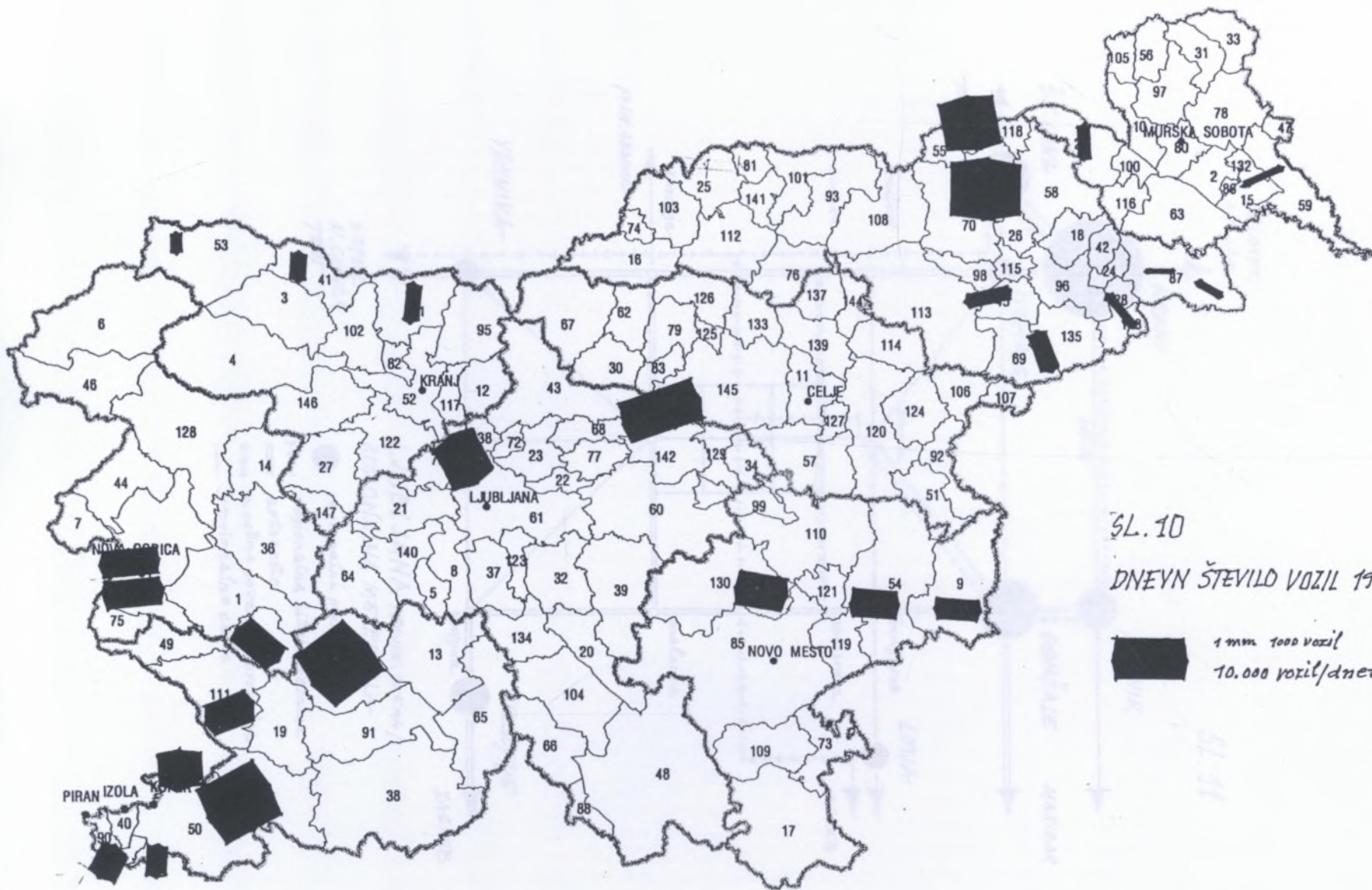
281 - 320



321 - 360



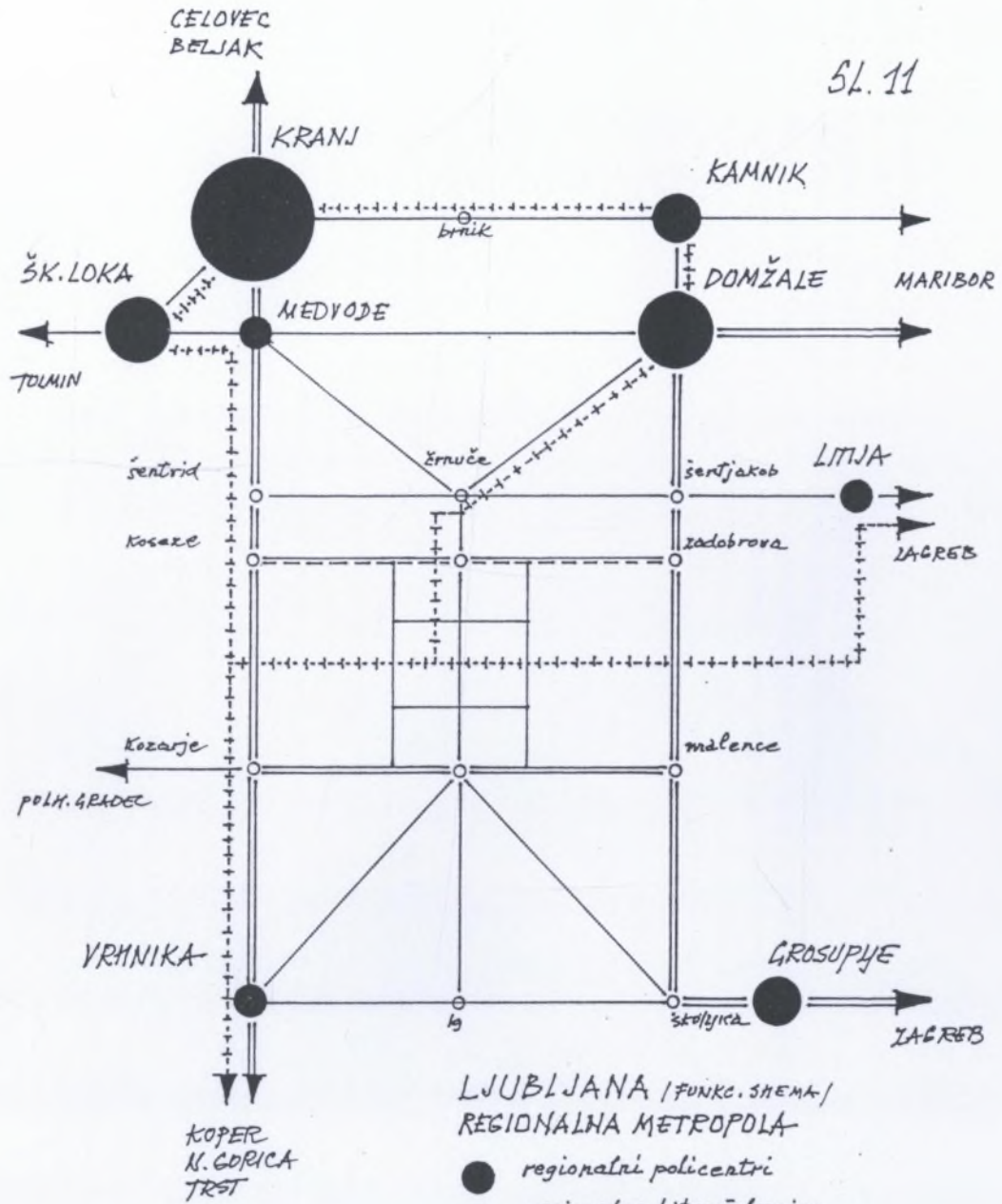
361 in več



SL. 10

DNEVN ŠTEVIL VOZIL 1994

1 mm 1000 vozil
 10.000 vozil/dnevno



LJUBLJANA /FUNKC. ŠHEMA/
REGIONALNA METROPOLA

- regionalni policentri
- regionalna hitra železnica
- == avtoceste
- == mestna severna obvoznica
- regionalne ceste