

## Pozdravni nagovor dr. Igorja Bizjaka, direktorja Urbanističnega inštituta Republike Slovenije

Spoštovana predsednica, spoštovane kolegice in kolegi!

Tema letošnjega srečanja sta promet in njegova integracija s prostorskim načrtovanjem. Na Urbanističnem inštitutu RS je v okviru različnih tem, povezanih s prostorskim načrtovanjem, že več let močno poudarjena tema načrtovanje prometa. Ta postaja še posebej pomembna v zadnjih letih, ko ugotavljamo, da je promet v mestih eden večjih virov emisij CO<sub>2</sub>, ki v nasprotju z drugimi področji, kot so kmetijstvo, industrija in raba energije za ogrevanje, ne upadajo, ampak še vedno naraščajo. Zato se čedalje več pozornosti in tudi sredstev namenja spremembi razumevanja problemov in pristopov k njihovem reševanju, torej razvoju mest, v katerih bodo prebivalci manj odvisni od motornega prometa, glavni načini njihovega premikanja pa bodo hoja, kolesarjenje in privlačen javni potniški prevoz.

V okviru inštituta skrbimo za prenos teh pristopov politik EU, dobrih praks iz drugih držav ter tudi rezultatov znanstvenih raziskav na tem področju v slovensko prakso in zakonodajo. Glavna tema zadnjega desetletja je nedvomno podpora Ministrstvu za infrastrukturo pri razvoju sistema celostnega prometnega načrtovanja. Inštitut je vodil proces razvoja sistema celostnega prometnega načrtovanja v Sloveniji od prevodov prvih smernic, razvoja pilotnih strategij prek prvih nacionalnih smernic do danes, ko uporabljamo že drugo generacijo nacionalnih smernic za pripravo celostnih prometnih strategij. Smernice so uporabile občine za pripravo lastnih celostnih prometnih strategij, ki jih ima danes že več kot 80 slovenskih občin. Pomemben mejnik na tem področju se je zgodil pred nekaj dnevi, ko je bil potrjen Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki bo poleg občinskih celostnih prometnih strategij postavil temelje tudi za regionalne celostne prometne strategije in nacionalno.

V zadnjih desetih letih smo tako s prej omenjenega področja vodili ali sodelovali kot partnerji v skoraj tridesetih projektih, tako mednarodnih kot nacionalnih. Opise pomembnejših lahko najdete na naših spletnih straneh.

Tema, ki jo v zadnjih letih raziskujemo na inštitutu in se navezuje tudi na promet, je doseganje podnebne nevtralnosti in kakovosti urbanega bivanja v mestih. Že v uvodu je bilo omenjeno, da je promet po svetu in tudi v Sloveniji eden večjih generatorjev izpustov ogljikovega dioksida. Ta se po svetu giblje okoli 30 % v skupni vsoti vseh izpustov ogljikovega dioksida. V Sloveniji ga ocenjujejo na okoli 33 %. Ta odstotek vključuje ves promet – transportni, osebni, železniški, pomorski in letalski. Sledi mu proizvodnja električne energije z okoli 30 %, industrija z okoli 17 %, kmetijstvo z okoli 10 %, široka poraba s 7,5 % in predelava odpadkov z 2,5 %. Na ravni Slovenije k izpustom, ki jih generira promet, veliko prispeva tranzitni promet, ki poteka na našem avtocestnem križu.

Prej omenjeni podatki veljajo za vso Slovenijo, če pogledamo tipično večje slovensko mesto, pa ustvarijo največ izpustov ogljikovega dioksida zasnove bivališč (slaba izoliranost, stara kurišča, stara okna ipd.) in urbanistične zasnove mesta (koliko je mesto prevetreno, koliko je vročih območij, koliko je zelenja ipd.), proizvodnja energije, ki temelji na fosilnih gorivih, nato promet in na koncu proizvodnja odpadkov.

Kako torej zmanjšati izpuste enega večjih generatorjev izpustov ogljikovega dioksida? Po navodilih Priročnika za brezogljično mesto (ang. *The carbon-free city handbook*) so ukrepi potrebni na več področjih. Priročnik predlaga ta:

- zamenjava vozil, ki so v lasti ali upravljanju mesta (osebni avtomobili, avtobusi, tovornjaki ipd.), z vozili na alternativne vire energije, kot je električna energija, metan ali vodik;
- z omejevanjem dostopa vozil na bencin in predvsem na dizel v mestna središča in v mesto (kar že uveljavljajo nekatere evropske države);
- zmanjševanje transportnega in tranzitnega prometa (tranzitni promet se prestavi na vlake, dostava ob določenih urah, predpisovanje določenih cest za transportni promet ipd.);
- razširitev infrastrukture za polnjenje električnih vozil z neposredno namestitvijo javnih polnilnih postaj in/ali s spodbujanjem zasebnega sektorja k temu (tu bomo imeli težavo zaradi zastarelega električnega omrežja);
- odstranitev avtomobilskega prometa iz mestnih središč, vpeljava pešcone, omejevanje vozil ob določenih dnevih ali urah ipd.;
- uvedba alternativnih oblik mobilnosti na območjih z visoko gostoto, da se zmanjša promet vozil z eno osebo in poveča gibanje po mestu, vključno s programi souporabe koles, razširjenim javnim prevozom, kolesarjem in pešcem prijaznimi ulicami in integracijo med možnostmi prevoza;
- uvedba boljšega javnega potniškega prevoza (uvedba hitrega avtobusnega prevoza – avtobusi uporabljajo svojo progo, uvedba lahke železnice, uvedba sistema P + R ipd.).

Na ravni Slovenije predvideva zmanjševanje emisij že Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt RS, po slovenskih občinah pa se morajo tega lotiti občine same. Nekatere, med njimi so Ljubljana, Kranj in Velenje, imajo že izdelane lokalne energetske koncepte, v katerih ugotavljajo stanje na področju prometa, in navajajo morebitne rešitve oziroma ukrepe za zmanjševanje izpustov, ki jih povzročata promet. Nekatere občine te ukrepe tudi že uresničujejo.

Za uresničitev Evropskega zelenega dogovora, ki predvideva, da bo Evropa do leta 2050 podnebno nevtralna, bo treba narediti še kaj več kot samo ukrepati na področju prometa. Ampak o tem kdaj drugič.

Hvala!

.....  
 Dr. Igor Bizjak, direktor  
 Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana  
 E-pošta: igor.bizjak@uir.si