

**16. SLOVENSKI
KONGRES**

**O PROMETU
IN PROMETNI
INFRASTRUKTURI**



Projekcije na področju potniškega prometa v Nacionalnem energetskem podnebnem načrtu (NEPN)

**Lea Rikato Ružić, univ. dipl. geog., MSc Transport Planning
mag. Gregor Pretnar, univ.dipl.ing.grad.**

Kaj je NEPN?

- Akcijsko-strateški dokument, ki ga je dolžna sprejeti država članica EU
- L. 2020 prvi NEPN, prva posodobitev do konca I. 2024
- Promet prispeva kar polovico emisij TGP v sektorjih, ki niso vključeni v sistem trgovanja z emisijami
- Slovenija je v EU na 4. mestu glede deleža porabe energije v sektorju promet v končni rabi energije (38 %)

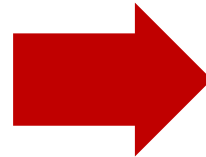
Cilji NEPN

- obdobje do leta 2030 (s pogledom do leta 2040): za pet razsežnosti, med njimi razogljíčenje (emisije toplogrednih plinov (TPG) in obnovljivi viri energije (OVE))

NEPN 2020

-20 % (ne-ETS) 2030
vs 2005

- Promet: +12 %
- OVE: 21 %



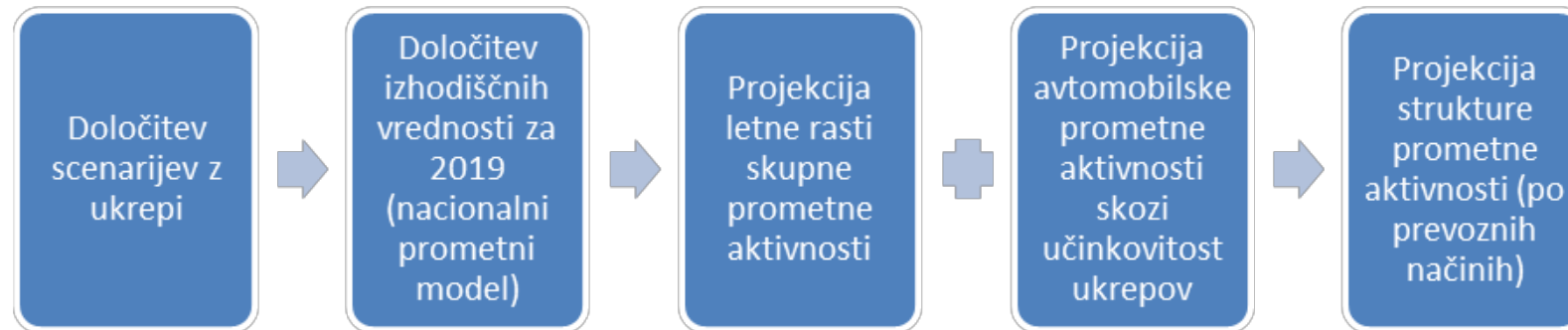
NEPN 2024

-28 % (ne-ETS)
2030 vs 2005

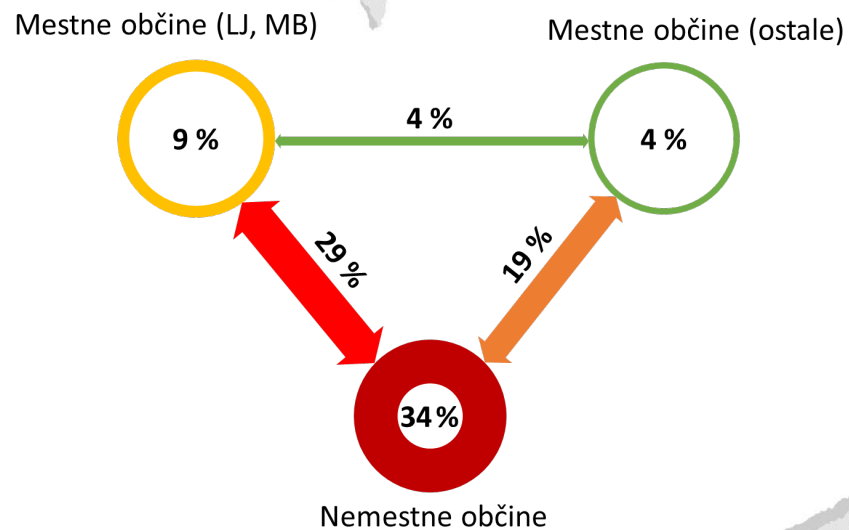
- Promet: -1 %
- OVE: 26 %

Projekcije

- Skozi motorno prometno aktivnost = obseg prometa v državi na letni ravni, merjen v potniških kilometrih (pkm) za potniški promet
- Izhodiščno leto 2019 - zadnje »normalno« leto
- Projekcije za leta 2030, 2040 in 2050.
- Vrednosti v vmesnih letih (2025, 2035, 2045) pridobljene z interpolacijo



Potniški kilometri



z avtomobilom

znotraj in med LJ in MB

v in iz LJ in MB v in iz drugih mestnih občin

v in iz LJ in MB v in iz nemestnih občin

znotraj in med drugimi mestnimi občinami

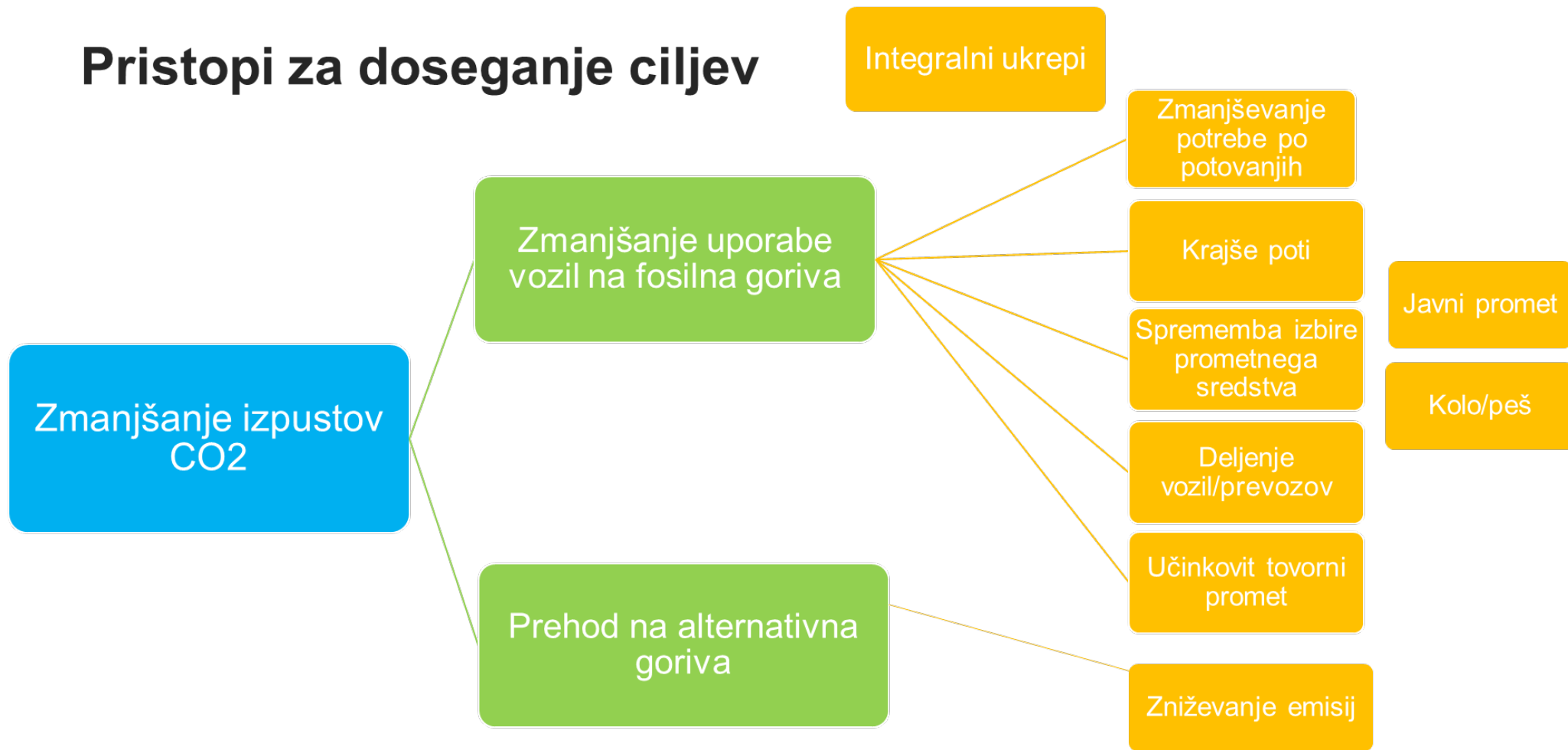
med drugimi mestnimi občinami in nemestnimi občinami

znotraj in med nemestnimi občinami

pkm na delo in v šolo pkm ostali nameni

3%	6%
3%	1%
14%	15%
1%	3%
8%	11%
13%	21%

Pristopi za doseganje ciljev



Za doseganje ciljev potrebni ukrepi vseh pristopov!

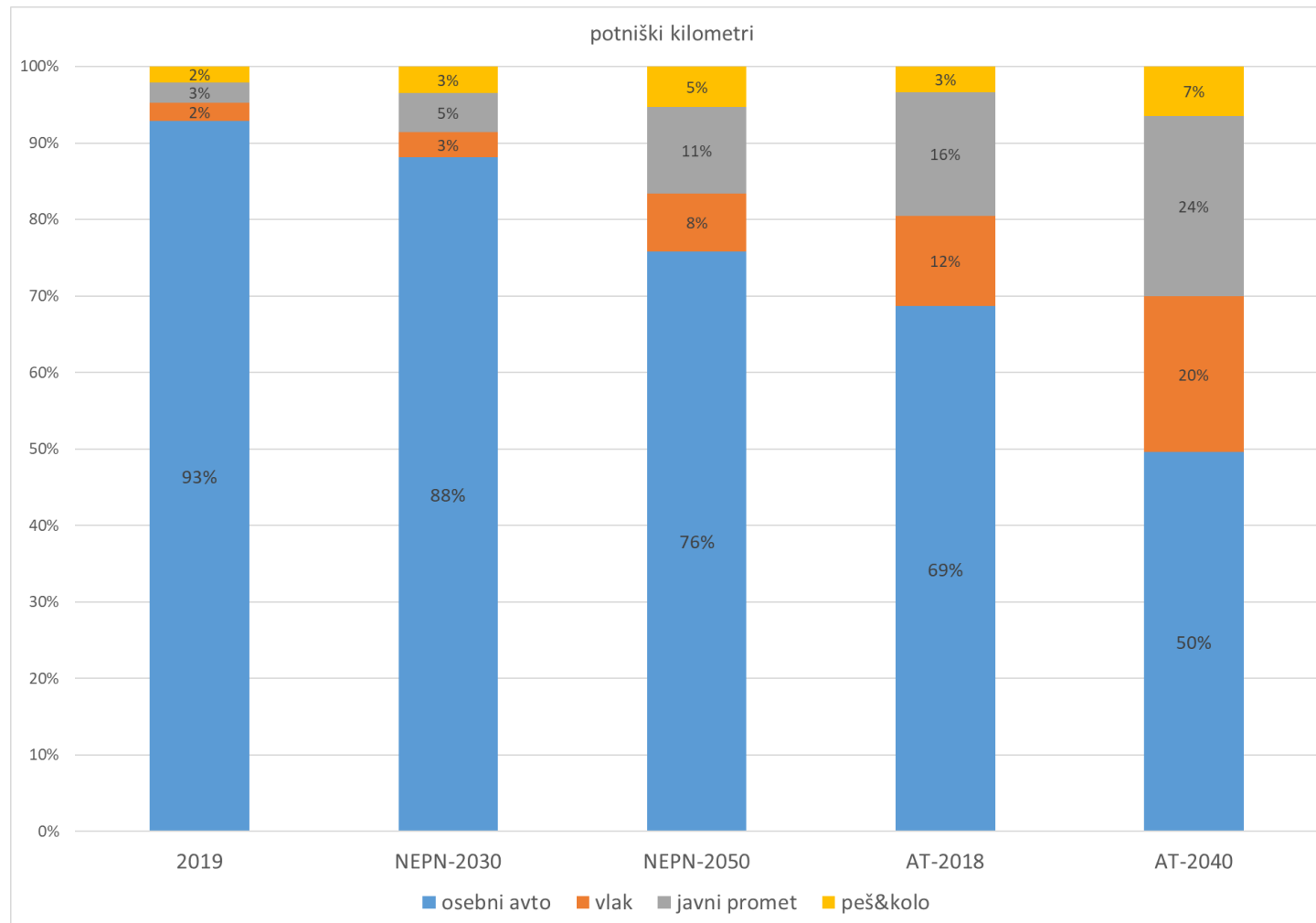
Scenariji

- Za vsak ukrep je bilo za vsak tip občin, namen poti in vsak scenarij določeno, kako učinkovit je pri zmanjševanju pkm, opravljenih z avtomobili
- Učinkovitost ukrepa odvisna od namena, lokacije poti, sinergije z drugimi ukrepi
- Ocena učinkovitosti je temeljila na relativni primerjavi med ukrepi – vsakemu ukrepu je bila pripisana učinkovitost od 0 do 1,5 % (na 0,5 % natančno) na podlagi strokovne presoje, zlasti dokazov o učinkovitosti v študijah in ostali literaturi
- za natančno oceno učinkov v prometnem modelu bo treba ukrepe podrobneje razviti in definirati

Scenariji

- **Obstoječi ukrepi OU:** nadaljevanje preteklega trenda – čeprav se poveča obseg JPP (cesta in železnica), se struktura potniškega prometa ne spremeni, osebni motorni promet še vedno močno prevladuje, zasedenost osebnih vozil se ne spreminja.
- **Dodatni ukrepi DU HIP (hitrejše izboljšanje ponudbe):** predvideno, da bo skupna potniška prometna aktivnost še vedno naraščala, toda z nižjo stopnjo kot v scenariju OU. Struktura prometa se izboljša na račun JPP, kolesarjenja in pešačenja, vendar osebni motorni promet še vedno močno prevladuje.
- **Dodatni ukrepi DU UP (upravljanje povpraševanja):** predvideno, da se bo rast skupne potniške prometne aktivnosti do leta 2050 ustavila na račun tako spremembe strukture potniškega prometa (večji delež JPP, pešačenja in kolesarjenja) kot tudi zaradi ukrepov za zmanjševanje razdalj poti, potreb po potovanjih.

Scenarij UP



Usklajevanje ukrepov

- Palica ali/in korenček? Se dovolj zavedamo posledic prometa (onesnaženje, TGP, hrup, zastoji, nesreče, poraba prostora, zdravje itd.)?
- Kako doseči hitro izboljšanje ponudbe – hitrejša izgradnja železniške infrastrukture, izboljšanje delovanja sistema javnega potniškega prometa (JPP)?
- Boljše upravljanje povpraševanja po mobilnosti – razdalje poti, omejevalna politika (parkiranje, davki, nadomestilo za prevoz na delo idr.)?
- Ostali vplivi prometa na okolje (emisije), prevozna revščina ...?

Ukrepi v NEPN

Integralni

Celostno prometno načrtovanje
Spodbujanje traj. potovalnih navad
Financiranje

Zmanjšanje št./skrajšanje poti

Prostorsko načrtovanje
Delovna zakonodaja
Digitalna infrastruktura

JPP

Nadgradnja železniškega omrežja
Nove proge
Večmodalna mobilnost
Izboljšanje konkurenčnosti
Infrastruktura za avtobusni promet
Izboljšanje uporabniške izkušnje

Aktivna mobilnost

Izboljšanje kol. infrastrukture
Izboljšanje peš. infrastrukture
Spodbujanje
Umirjanje prometa

Bolj trajnostna uporaba avta

Parkirna politika
Spodbujanje deljenja prevoza, vozil
Zmanjševanje privlačnosti uporabe avtomobila
(cestninjenje, zunanji stroški, omejitve hitrosti
itd.)

Učinkovitejši tovorni promet

Infrastruktura
Povečanje učinkovitosti
Vračilo trošarin
Spodbujanje razvoja trga žel. prevoza
Digitalizacija

Zaključek

- Skupno 27 instrumentov in 83 ukrepov na področju potniškega prometa
- Dodatno tovorni promet, alternativna goriva
- Določen odgovorni izvajalec, rok, kazalnik uspešnosti in ciljne vrednosti
- Končni predlog ukrepov bo rezultat medresorskega usklajevanja
- Vloga vključevanja javnosti in deležnikov

