



Slovensko gospodarsko in raziskovalno združenje, Bruselj

Občasna informacija 33 - 2011
05. april 2011

Strategija za razvoj prometa v EU do leta 2050

Evropska komisija je predstavila strategijo Promet 2050, katere cilj je povečati mobilnost in zmanjšati odvisnost EU od nafte in zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov v prometu do 2050 za 60 odstotkov. Glavni cilji do leta 2050 so: zagotoviti, da v mestih ne bo avtomobilov, ki uporabljajo »klasična goriva«, povečati delež trajnostnih goriv z nizko vsebnostjo ogljika v zračnem prometu na 40 odstotkov, izpuste ladij pa zmanjšati vsaj za 40 odstotkov, preusmeriti 50 odstotkov cestnega tovornega in potniškega prometa na srednje razdalje na železnice in vodne prometne poti.

Splošno uveljavljeno prepričanje, da je treba v boju proti podnebnim spremembam zmanjšati mobilnost, preprosto ne drži. Zmanjšanje mobilnosti ne pride v poštev, prav tako pa ne moremo nadaljevati brez sprememb. Prometni sistem lahko prekine svojo odvisnost od nafte, ne da bi bilo treba žrtvovati njegovo učinkovitost in omejiti mobilnost, zagotavlja Evropska komisija.

Načrt Promet 2050 določa različne cilje za različne vrste potovanj – v mestih, med mesti in na dolge razdalje.

Medmestni promet

Za medmestni promet predvideva 50 odstotkov potniškega in tovornega prometa na srednje dolge razdalje je treba s cestnega preusmeriti na železniški in vodni promet. To bo mogoče doseči tako, da bo treba do leta 2050 večino potniškega prometa na srednje dolge razdalje, to je okoli 300 kilometrov in več, preusmeriti na železnico. Do leta 2030 je treba 30 odstotkov in do leta 2050 več kot 50 odstotkov cestnega tovornega prometa na razdaljah nad 300 kilometrov preusmeriti na druge načine prevoza, kot sta železniški ali vodni promet. Do leta 2050 je treba vzpostaviti brezhibno delujoče in vseevropsko osrednje omrežje prometnih koridorjev, ki bo do leta 2030 omogočilo učinkovito prehajanje med načini prevoza (osrednje omrežje TEN-T), z visokokakovostnim in visokozmogljivim omrežjem ter pripadajočimi informacijskimi storitvami.

Do leta 2050 je treba vsa letališča povezati z železniškim, po možnosti s hitro železnico, treba je zagotoviti, da so vsa osrednja morska pristanišča v zadostni meri povezana z železniškim tovornim omrežjem in tudi z notranjim sistemom vodnih poti, če je to mogoče. Do leta 2020 je treba tako za potniški kot tovorni promet oblikovati okvir za evropski multimodalni prometni sistem informacij, upravljanja in plačevanja. V celoti je treba uporabljati načeli »uporabnik plača« in »onesnaževalec plača« ter zavezo zasebnega sektorja k odpravi izkrivljanj, ustvarjanju prihodkov in zagotavljanju financiranja za prihodnje naložbe v promet.

Pri potovanjih na dolge razdalje in medcelinskem tovornem prometu bosta na prvem mestu ostala letalski in ladijski promet. Novi motorji, goriva in sistemi upravljanja prometa bodo povečali učinkovitost in zmanjšali izpuste.

Mestni promet

Na področju mestnega prometa bo treba poskrbeti za prehod na čistejše avtomobile in gorivo. Cilj je do leta 2030 za 50 odstotkov zmanjšati število avtomobilov, ki uporabljajo klasična goriva, ter do leta

2050 njihovo uporabo v mestih postopoma odpraviti. Do leta 2030 je treba v mestnem prometu prepoloviti uporabo vozil, ki uporabljajo klasična goriva, in jih postopno ukiniti do leta 2050. Do leta 2030 naj prevoz blaga v velikih urbanih središčih skoraj ne bi povzročal izpustov CO₂.

Promet v mestih večinoma ostaja v pristojnosti držav članic in odločitev o primernem naboru prevoznih sredstev za mestno območje bo v rokah posameznih mest. Da bi spodbudila prehod na manj onesnažujoča prevozna sredstva v mestih, bo Komisija na prostovoljni osnovi uvedla postopke in finančno podporo za revizije in načrte na področju mobilnosti v mestih, proučila bo možnosti, kako regionalne in kohezijske sklade povezati z mesti in regijami, ki so predložili načrte za mobilnost v mestih, pripravila bo predloge okvira EU za zaračunavanje stroškov uporabe mestnih cest in programe omejevanja dostopa za vse večje število držav članic, ki želijo z uporabo programov zaračunavanja stroškov zmanjšati preobremenjenost cest in spremeniti prometne vzorce v mestih.

Na področju tehnoloških rešitev za čiste avtomobile ne more nobeno mesto delovati samostojno. EU bo osredotočila svoja raziskovalna prizadevanja na to področje ter uvedla strategije za uvedbo novih tehnologij po vsej EU in prave tržne pogoje za spodbujanje uvedbe novih čistejših vozil v mestih. Prehod na čista osebna vozila je glavna prednostna naloga strateškega načrta za tehnologijo prometa (2011).

Ukrepi, ki so predvideni do leta 2014

Že v letih 2011 do 2014 je v predstavljeni strategiji predvidena izvedba več ukrepov. Evropska komisija je napovedala korenito prenovo regulativnega okvira za železniški promet (sveženj zakonodajnih ukrepov v zvezi z železniškim prometom v letih 2012 in 2013). Poudarjena je potreba po preoblikovanju sektorja železniškega prometa, da bi postal privlačnejši ter do leta 2050 dosegel znatno večji tržni delež potniškega in tovornega prometa za srednje dolge razdalje (> 300 km). Obenem je treba do leta 2030 potrojiti dolžino sedanjega železniškega omrežja za hitre vlake.

Za to bodo potrebne korenite spremembe regulativnega okvira za železniški promet, vključno z odprtjem trga za storitve notranjega potniškega prometa, uvedbo enotnih struktur za upravljanje koridorjev tovornega železniškega prometa, strukturno ločitvijo upravljavcev infrastrukture in ponudnikov storitev ter izboljšavami regulativnega okolja, s katerimi bi bil železniški promet privlačnejši za naložbe zasebnega sektorja. Komisija obljublja, da bo v letih 2012 in 2013 pripravila ambiciozen sveženj zakonodajnih pobud za železniški sektor.

Osrednje omrežje strateške infrastrukture je bistvenega pomena za vzpostavitev pravega enotnega evropskega prometnega prostora. Komisija bo leta 2011 predložila nove predloge za osrednje evropsko multimodalno omrežje (objava smernic, zemljevidov in finančnih predlogov za vseevropska prometna omrežja (TEN-T)). EU bo zagotovila sredstva znotraj enotnega okvira, da bi koherentno porabila denar iz skladov TEN-T ter kohezijskih in strukturnih skladov. Pogojenost financiranja bo zagotovila osredotočenost na prednostne naloge EU in sprejetje novih tehnologij (bencinske črpalke / črpalke za polnjenje baterij za nova vozila, nova tehnologija za upravljanje prometa).

Stroški prevoza

Komisija si bo prizadevala za odpravo omejitev za cestno kabotažo (2012–2013). Predvidena vzpostavitev pravičnega finančnega okolja oziroma nov pristop k stroškom prevoza. Stroške prevoza je treba prestrukturirati tako, da bo zagotovljena širša uporaba načela »onesnaževalec/uporabnik plača«. Ključni ukrepi, ki jih Komisija napoveduje za prihodnja leta bodo med drugim objava smernic za uporabo infrastrukturnih stroškov pri osebnih vozilih (2012), priprava okvira za internalizacijo stroškov pri vseh cestnih vozilih (razen tistih, ki so zajeta z evrovinjeto), da bi pokrili infrastrukturne in družbene stroške zastojev na cestah, izpuste ogljikovega dioksida (če ti še niso zajeti v davku na gorivo), lokalno onesnaževanje, obremenjevanje s hrupom in nesreče. Države članice bodo imele pri uporabi denarja od zaračunavanja teh stroškov proste roke.

Predvidena je postopna uvedba evropskih elektronskih sistemov cestninjenja (npr. evropsko elektronsko cestninjenje bo za tovornjake postalo na voljo z oktobrom 2012, dve leti pozneje pa za vse vrste vozil) in zagotovitev, da vozniki tovornjakov lahko plačujejo različne cestnine za uporabo avtocest po elektronski poti in prek enotnega ponudnika storitve za vso Evropo. Tako bi lahko nadomestilo številne različne sisteme, ki jih trenutno uporablja 21 držav članic, v katerih se ceste cestninijo. Predvideno je enako načelo kot pri mobilnih telefonih: stroški se plačajo nacionalnemu operaterju/organom, ne glede na to, kje v Evropi se uporabnik nahaja.

Strateški načrt za tehnologijo prometa bo leta 2011 glavna pobuda za prerazvrstitev in preusmeritev raziskav in razvojnih prizadevanj na področju prometa v Evropi. Evropska komisija bo v okviru splošnega strateškega načrta za tehnologijo prometa leta 2012 objavila strategijo za čiste prometne sisteme, v kateri bo podrobneje opredelila posebne ukrepe za spodbujanje in olajševanje uvedbe čistih vozil ter razvoj standardov za uvedbo čistih vozil, ki bodo veljali po vsej EU (npr. pravila glede povezljivosti infrastrukture za zaračunavanje stroškov, smernice in standardi za infrastrukturo oskrbe z gorivom).

Sprejeti bo treba ukrepe za spodbujanje multimodalnega integriranega načrtovanja potovanja, in sicer najprej z oblikovanjem glavnih standardov, ki so potrebni za spodbujanje vseevropskega načrtovanja potovanja po železnici (2012), in potrebnih zakonodajnih ukrepov za zagotovitev, da imajo ponudniki storitev dostop do potovalnih in prometnih informacij v realnem času.

Koristne informacije:

- Sporočilo Evropske komisije:
- <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/372&format=HTML&aged=0&language=SL&guiLanguage=en>

- Dodatna pojasnila:
- <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/197&format=HTML&aged=0&language=SL&guiLanguage=en>

- Spletna stran z dokumenti:
- http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm

Pripravila:
Darja Kocbek