



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Številka: 326-01/17-23/1
Ljubljana, 6. 12. 2017

Državni svet Republike Slovenije je na 57. seji 6. 12. 2017, na podlagi 29. in 67. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15) ter na podlagi posveta z naslovom Tretji pas na slovenskih avtocestah – nujnost takojšnje izgradnje ali dolgoročni projekt? sprejel naslednji

S K L E P

Državni svet Republike Slovenije je 15. novembra 2017, na pobudo državnih svetnikov dr. Zorana Božiča in Tomaža Horvata, mag. prava, organiziral posvet z naslovom Tretji pas na slovenskih avtocestah – nujnost takojšnje izgradnje ali dolgoročni projekt?

Že nekaj časa se v javnosti pojavlja ideja o nujnosti izgradnje tretjega voznega pasu na slovenskih avtocestah, še zlasti na primorskem avtocestnem kraku, ki sodi med najbolj obremenjene avtocestne odseke. Državni svet je junija in septembra 2017 podprl dve pobudi in ju naslovil Vladi in Ministrstvu za infrastrukturo za čimprejšnjo izvedbo ukrepov za izboljšanje pretočnosti slovenskih avtocest, in sicer v smislu načrtovanja izgradnje tretjega voznega pasu na prometno obremenjenih delih slovenskega avtocestnega omrežja. Glede na to, da Ministrstvo za infrastrukturo oz. DARS, d. d., do 2030 ne načrtujeta kmalu izgradnje tretjega pasu, ampak iščeta druge alternativne rešitve za izboljšanje pretočnosti, se je Državni svet odločil organizirati posvet, da bi soočili različne poglede strokovne in druge zainteresirane javnosti glede navedene prometne problematike.

Posvet sta povezovala državna svetnika dr. Zoran Božič in Tomaž Horvat, mag. prava, ki je na začetku tudi pozdravil in nagovoril udeležence posveta.

V uvodnem delu posveta so s svojimi uvodnimi prispevki sodelovali svetovalec uprave DARS, d. d., Bojan Banfi, dr. Tomaž Tollazzi s Fakultete za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru, dr. Patrick Vlačič s Fakultete za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani, direktor Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa mag. Igor Velov, dr. Matej Ogrin s Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani in državni svetnik dr. Zoran Božič.

V razpravi so svoja mnenja podali mag. Nataša Kovše iz DARS, d. d., dr. Tomaž Tollazzi, predsednik Sekcije za prevoz blaga v cestnem prometu pri GZS-Združenju za promet Milan Slokar, Franci Šoba iz DRI upravljanje investicij, d. o. o., in generalna direktorica Direktorata za kopenski promet Ministrstva za infrastrukturo mag. Darja Kocjan.

Na podlagi uvodnih predstavitev in opravljene razprave na posvetu Državni svet podaja naslednje ugotovitve in mnenja, opozorila, pripombe ter predloge, za katere poziva Vlado in Ministrstvo za infrastrukturo, da jih proučita:

I) UGOTOVITVE:

- 1969, ko Slovenija ni imela avtocest (AC) in je imela približno 1.169 km železnic, je bil izdelan prvi načrt razvoja slovenskega AC omrežja. V obdobju 1979–1999 je bila zgrajena ljubljanska obvoznica, pri čemer je takrat prevladalo mnenje, da Ljubljana nikoli oz. v doglednem času ne bo presegla 30.000 PLDP (povprečni letni dnevni promet) in zato ne potrebuje obvoznice večjih dimenzij. 1994 smo dobili Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, ki se je kasneje spreminjal in dopolnjeval, 2016 smo dobili Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do 2030. Danes imamo okoli 610 km avtocest (AC) in hitrih cest (HC), od tega smo jih večino, 530 km, dobili v zadnjih sedemnajstih letih pospešene gradnje, in 1.200 km železnic. V štiridesetih letih smo zgradili spodoben avtocestni sistem, za katerega danes ugotavljamo, da je podhranjen, in skoraj nič železnic.
- Na izjemno rast prometa v Republiki Sloveniji po letu 2000 so, poleg pospešene gradnje avtocest in hitrih cest, ki omogočajo večje hitrosti in obenem večjo varnost, to pa privlači dodatne prometne tokove, vplivali tudi pomembni politični premiki: vstop v EU leta 2000 in v schengensko območje leta 2007. Sam vstop Slovenije v schengensko območje je vplival na tako povečanje prometnih tokov na slovenskih avtocestah, da smo že 2007 dosegli raven, ki je bila sprva načrtovana za 2013. Dodaten pritisk na rast prometa predstavljajo tudi uvedba plačevanja cestnine za osebna vozila z vinjetami 1. 7. 2008 (na posameznih avtocestnih odsekih rast tudi za cca. 30 %), rast prometa v sosednjih državah in neobstoječe alternativne povezave skozi Slovenijo, kjer se križata V. in X. evropski prometni koridor.
- Posebej zaskrbljujoče je povečanje prometnih obremenitev, predvsem tovornega prometa, v zadnjem desetletju (2005–2016). Temu trendu se tudi v prihodnje ne bomo mogli izogniti. Ob stališču, da obseg naraščanja prometa oz. hitrost naraščanja ni odvisna od nas, saj je Slovenija vpeta v evropske prometne tokove na relaciji Kijev–Barcelona in Salzburg–Solun in bo zato promet naraščal neodvisno od nas, je bilo izraženo tudi mnenje, da na področju slovenskih železnic ugotavljamo prav nasprotno, da bo nepravčasna izgradnja drugega tira povzročila preusmeritev blagovnih tokov iz koprškega pristanišča v logistične centre s sodobnejšimi železniškimi povezavami.
- V zadnjih desetih letih se je opravljeno delo (tonski km) povečalo za več kot 90 % ob istih kapacitetah, pri čemer je najbolj kritično območje Ljubljana z avtocestnim obročem in priključnimi kraki (200.000 vozil/dan), delno, čeprav bistveno manj, je obremenjeno tudi območje Maribora. Na ljubljanskem obroču je bilo že 2011 55–60.000 vozil/dan, kar je blizu meje prepustnosti. Največji problem predstavljajo vsakodnevni zastoji v jutranji in popoldanski konici na odseku Vrhnika–Brezovica in Lukovica–razcep Nove Jarše. V obdobju 2005–2016 se je na posameznih

odsekih promet povečal tudi prek 70 % (npr. Kozina–Kastelec, Blagovica–Lukovica, Vranksko–Trojane, Šentilj–Pesnica, mariborska obvoznica).

- Po podatkih Eurostat iz leta 2013 je v Sloveniji kar 80 % tovornega prometa potekalo po cestah in samo 20 % po železnici, kar močno obremenjuje slovensko avtocestno omrežje (obseg prometa in osna obremenitev). Delež tovornjakov na slovenskih AC je nadpovprečen v primerjavi z drugimi evropskimi državami. Po rezultatih raziskave Združenja evropskih avtomobilskih proizvajalcev, ki je bila opravljena 2015, je bila Slovenija v evropskem vrhu po deležu tujega tovornega prometa. Posledično se soočamo z veliko stopnjo vpletenosti voznikov tovornjakov v prometne nesreče in druge izredne dogodke. Medtem ko v Sloveniji kar 90 % tovornega prometa predstavlja tranzit, višji delež ima samo še Litva, je v mnogih evropskih državah, tudi v Italiji, razmerje med domačimi in tujimi tovornimi vozili obratno.
- Promet tovornih vozil se je 2016 v primerjavi z letom poprej povečal za več kot 5 % oz. za 9 % iz smeri Kopra. Zadnji dve leti se opaža preusmeritev prometa, in sicer se v Sežani zmanjšuje in pojavlja v Vipavski dolini (1.000 in več tovornjakov s prikolico na dan), na koncu pa se promet iz smeri Kopra, Sežane in Vipave združi v Razdrtem in nadaljuje mimo Ljubljane in proti Šentilju.
- S 610 km avtocest in hitrih cest je Slovenija na četrtem mestu v EU po njihovi dolžini na prebivalca, poleg tega smo v samem vrhu po porabi deleža prihodkov za mobilnost (16, 2 %), z opravljenimi 86 % kopnih poti z osebnim vozilom smo na tretjem mestu v EU.
- Čeprav je analiza razmer na sedanjem cestnem omrežju leta 2030 (v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času zgoščenega prometa med turistično sezono), ki je bila opravljena za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, ki jo je Vlada sprejela 29. 7. 2015, pokazala, da bo 2030 presežena prepustnost nekaterih cest (zahodna, severna, južna in vzhodna ljubljanska obvoznica, AC odseki Ljubljana–Brezovica–Vrhnika–Postojna; Ljubljana–Domžale in Ljubljana–Grosuplje), četudi bi bil zgrajen sodoben in železniški sistem in uveden kakovostni javni potniški promet (JPP), se s takimi razmerami na omenjenih odsekih soočamo že danes.

II) UKREPI DARS, d. d., ZA POVEČANJE PRETOČNOSTI

1. Izvedeni (administrativni) ukrepi za povečanje pretočnosti:

- prepoved prometa za težka tovorna vozila na severni obvoznici v nočnem času od 20. 3. 2017 z namenom preprečitve onesnaževanja s hrupom in prenosa prometa iz severne obvoznice (HC) na južno obvoznico (AC);
- prepovedano prehitevanje za tovorna vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone, na ljubljanski obvoznici. Slednji ukrep izkazuje koristi, ko je podprt s sodelovanjem Policije oz. sankcioniranjem.

2. Predlog začasnih in dolgoročnejših ukrepov¹:

- S kratkoročnim ukrepom upravljanja s hitrostmi (speed-management) lahko izboljšamo prepustnost vozil za 10–20 % in je izvedljiv v zelo kratkem času (največ v dveh letih) ter nas lahko rešuje naslednjih največ sedem let in ga DARS, d. d., delno že izvaja. Če zmanjšamo hitrost s 130 km/h na 100km/h (ali še nižje), se skrajšajo medsebojne razdalje in posledično se v eni časovni enoti več vozil prepusti skozi določen prečni profil. Z uvedbo ITS sistema na vpadnicah v Ljubljano iz severa proti jugu se z označbami na portalih dozira količina prometa, ki ga pošiljamo na AC izvoze. V sistem bo treba integrirati tudi semaforizirana križišča na izvozu iz AC in jih krmiliti v odvisnosti od količine prometa na AC (da vozila ne bi prehitro prispela do izvoza iz avtoceste, tam pa čakala na semaforju). Ta ukrep je še posebej učinkovit, če je merjen s sekcijskim merjenjem hitrosti, pri čemer bodo morali biti prisotni tudi policisti, saj vozniki običajno spoštujejo prometne predpise le v njihovi prisotnosti.
- Občasna ali stalna uporaba odstavnega pasu za vožnjo kot vmesna rešitev, ki lahko izboljša pretočnost za največ 30 % v koničnih urah v naslednjih 10–12 letih, ne rešuje pa turistične sezone. Ta ukrep zahteva gradbena dela, kot so rušitve, razširitve, preoblikovanja priključkov in, v nekaterih primerih, tudi nove premostitvene objekte, saj je na obstoječem prečnem profilu AC izvedljiv le pogojno. Voziščno konstrukcijo odstavnega pasu je treba utrditi, če bo namenjen tudi tovornim vozilom. Prav tako je treba zgraditi SOS niše za ustavljanje vozil v sili (na 600 do 800 m) ter poskrbeti za ustrezen nadzor hitrosti. Poleg tega lahko nastanejo težave, če je sedanji odstavni pas širok le 2,5 m in ga ne bo možno širiti (na 3,5 m) navznoter, saj je širitev navzven otežena zaradi preozkih premostitvenih objektov. Širitev odstavnega pasu navznoter je pogojena s 4 m vmesnim ločilnim pasom (če je širok 2 m, tega ukrepa ni možno izvesti). Če bi vzpostavili tripasovnico z ožjimi pasovi (3,5 m namesto 3,75), je treba znižati tudi hitrost iz 130 km/h na 100 km/h. Izkušnje pri občasni uporabi odstavnega pasu (Anglija, Nemčija, Nizozemska) tudi kažejo, da je ta ukrep z vidika večje prepustnosti prometa smiseln le v primeru, da je prometna obremenitev večja od 2800 vozil/h (in do 4400 vozil/h). V tem primeru tretji pas, kljub zmanjšani hitrosti na 100 km/h, poveča pretočnost za dodatnih 1600 vozil/h. Če je prometna obremenitev manjša od 2800 vozil/h, pa je uporaba tretjega pasu nesmiselna, saj se prepustnost ne poveča, se pa poslabša prometna varnost (ker ni odstavnega pasu).
- Standardni ukrep je šestpasovnica – tripasovnica v vsaki smeri (po nemških standardih za projektiranje AC), ki bi prenesla prometne obremenitve tudi do 100.000 vozil na dan. Prava šestpasovnica (tripasovnica v vsaki smeri) z odstavnim pasom in omejitvijo hitrosti na 130 km/h zahteva najmanj $15,25^2$ m široko enosmerno vozišče oz. v skladu z nemškimi predpisi najmanj $14,5^3$ m . Ta ukrep zahteva gradbena dela, kot so razširitve, rušitev, preoblikovanja priključkov AC, nove premostitvene objekte (npr. na odseku Vrhnika–Brezovica jih je pet, na

¹ Na podlagi naloge, ki jo je za DARS, d. d., izdelal Center za gradnjo prometnic - Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru

² $0,5+3,75+3,75+3,75+3,5=15,25\text{m}$

³ $0,75+3,50+3,50+3,75+0,5+2,50=14,50\text{m}$

odseku razcep Nove Jarše–Lukovica jih je sedem), saj ni izvedljiva na obstoječem prečnem profilu AC. Ker na določenih mestih ni možna širitev AC navznoter, jo bo treba širiti navzven, kar pomeni odkup dodatnih zemljišč in s tem spremembo DPN. Ker gre za dolgotrajen postopek, je treba s tem ukrepom začeti čim prej.

3. Aktualni projekti, ki se in se še bodo izvajali:

- povečanje prepustnosti razcepa Malence (omogočiti lažji vstop vozil z dolenske smeri AC skozi predor Golovec in z vzhodne obvoznice na južno obvoznico; razpis bo ponovljen s ciljem izvedbe projekta do turistične sezone);
- ureditev spremembe prometnega režima in spremenljive prometne signalizacije v razcepu Kozarje (razširitev desnega pasu z gorenjske proti primorski smeri in ga podaljšati do izvoza za Brezovico ter lažje vključevanje vozil iz južne obvoznice na primorski krak z vodenjem prometa; cilj je izvedba projekta do turistične sezone);
- razširitev AC odseka Koseze–Kozarje v šestpasovnico (začetek izvedbe 2020);
- razširitev ljubljanskega cestnega obroča in vpadnih AC (načrtovane ureditve bodo predvidoma posegale na območje občin Ljubljana, Medvode, Vodice, Mengeš, Trzin, Domžale, Dol pri Ljubljani, Škofljica, Grosuplje, Brezovica, Log - Dragomer, Vrhnika in Dobrova - Polhov Gradec; cilj je, da se do septembra 2018 pripravijo vse podlage za predložitev sprememb DPN);
- dodatni portali pred razcepi in na ključnih lokacijah za vodenje prometa: upravljanje s hitrostmi, ki se delno že izvaja na zahodni obvoznici, in občasna uporaba odstavnega pasu (ukrep zahteva veliko tehnologije, odstavne niše, uporabo sekcijskega merjenja hitrosti, večjo prisotnost policistov, dodatne kadre v nadzornih centrih; 2020 se bo začela obnova na odseku Domžale–Zadobrova in Kozarje–Vrhnika, ki bo omogočila tudi uporabo odstavnega pasu za vožnjo);
- za izgradnjo tretjega prometnega pasu se bo izvedlo naročilo študij prometnih tokov za celotno omrežje;
- 2018 in 2019 se bo izvajal projekt odstranitve cestninskih postaj, ki bo v času izvajanja predstavljal motnjo v prometu, po koncu pa bo promet stekel nemoteno do prometno obremenjenih AC priključkov, razcepov in izvozov iz AC.

III) MNENJA, PRIPOMBE, OPOZORILA IN PREDLOGI:

1. Promet sestavljajo infrastruktura, transportna sredstva in prometna politika. Če je katera koli od teh ključnih vsebin pomanjkljiva oz. ne deluje, prihaja do nesorazmerij izrabe posameznih odsekov. Očitno je, da v preteklosti načrtovanje prometne politike ni bilo ustrezno, saj sta danes tako avtocestni sistem kot (tovorni) železniški sistem na zgornji meji obremenitve, pri čemer je avtocestni sistem na zgornji meji le nekaj let po izgradnji AC križa. Preozko avtocestno vozišče je eden pomembnih razlogov za zastoje, zlasti v času dnevnih konic in turistične sezone. Ko se na najbolj obremenjenih avtocestnih odsekih pripeti že manjša prometna nesreča, so zastoji neizogibni. Takšno stanje je moteče za

udeležence v prometu, posredno pa hromi tudi naš gospodarski razvoj, zato je več kot upravičen razmislek o stanju na cestah in vlaganjih tako v cestno kot železniško infrastrukturo, saj so hitre in varne transportne povezave ključne za uspešnost vsakega gospodarstva.

2. 2006 je bila sprejeta Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije, ki je bila prvi temeljni dokument slovenske prometne politike, vendar se je prometni sistem vseskozi razvijal neuravnoteženo, saj se je z (pospešeno) gradnjo AC, ki je sicer omogočila izjemen razvoj, izrazito spodbujala motorizacija, ob tem pa smo pozabili, na železniško infrastrukturo in, kar opažajo tudi v drugih državah s podobno izkušnjo, da obnova oz. nadgradnja le ene infrastrukture povzroči počasen prehod prometa nanjo in da nova infrastruktura povečuje povpraševanje.
3. Najbolj optimalna in realna rešitev za odpravo preobremenjenosti slovenskih AC in HC je kombinacija različnih ukrepov, pri čemer je v tem trenutku ključen predlog postopnih ukrepov DARS, d. d., za povečanje pretočnosti, ki predvideva najprej optimalno izrabo obstoječe infrastrukture in v nadaljevanju širitev AC z izgradnjo tretjega pasu. Ob nadaljnjem naraščanju prometa izvedba predvidenih kratkoročnih in dolgoročnih ukrepov na prometni infrastrukturi ne bo zadoščala in bo treba istočasno z različnimi drugimi ukrepi spodbujati preusmerjanje prometa na druge podsisteme oz. razvoj javnega potniškega prometa in spremembe potovalnih navad ljudi.
4. V sosednji Italiji praksa kaže, da je izgradnja šestpasovnice do Benetk bistveno povečala pretočnost prometa in danes namesto nepretrganih kolon tovornjakov na voznem pasu promet poteka tekoče in tudi nesreč je bistveno manj. Projekt gradnje tretjega pasu na odseku Portogruaro–Palmanova, ki bo predvidoma končan v petih letih in za katero so sosednje od Evropske investicijske banke prejeli 600 milijonov evrov, bo imel posledice tudi na slovenski strani. V Vilešu se bo (po 2020) kolona tovornjakov razdelila: eni bodo nadaljevali po kraški poti čez Sežano, drugi bodo izbrali vipavsko smer čez Rebrnice, ki nima niti odstavnega pasu in kjer je že zdaj, po posodobitvi odseka Vileš–Vrtojba in ponovnem zagonu gospodarstev, tovornega prometa za polovico več kot prej. Vprašanje je, kaj se bo zgodilo v Razdrtem, kjer se bosta oba prometna tokova združila in bo promet s šestpasovnice na italijanski strani prešel na štiripasovno AC v Sloveniji.
5. Glede na preobremenjenost slovenskih AC s tovornim prometom, katerega rast se bo nadaljevala tudi v prihodnje, in osebnim prometom ob dnevnih konicah in v turistični sezoni, je izgradnja tretjega pasu kot dolgoročnejši ukrep na najbolj obremenjenih avtocestnih odsekih neizbežna. Ob tem se je treba zavedati, da predstavlja projekt tretjega pasu velik finančni zalogaj za državo in da se bomo v času same gradnje soočali z večjimi zastoji na AC/HC.
6. Koroška, Bela Krajina in Posočje so nedostopni in tamkajšnji prebivalci so v neenakopravnem položaju s tistimi, ki živijo v bližini AC, saj odrezanost od preostalih delov Slovenije negativno vpliva na kakovost življenja in konkurenčnost gospodarstva. Nujno je poskrbeti za enakomeren razvoj Slovenije in še pred izgradnjo tretjega pasu poskrbeti za izgradnjo razvojnih osi (3., 3a in

- 4.), ki bodo nadomestile sedanje preobremenjeno omrežje državnih in regionalnih cest na omenjenih območjih, ki so v katastrofalnem stanju.
7. Zaradi dolgotrajnosti postopka umeščanja tretjega pasu v prostor je nujno čim prej začeti z načrtovanjem, če hočemo projekt končati 2030, ko bo v skladu z analiziranimi razmerami na sedanjem cestnem omrežju presežena prepustnost nekaterih odsekov (ljubljska obvoznica, odseki iz Ljubljane v smeri Postojne, Domžal in Grosuplja).
 8. Danes plačujemo posledice nespametnega varčevanja v preteklosti pri prostoru in debelini voziščnih konstrukcij, saj jih moramo utrditi, če hočemo odstavni pas nameniti tudi tovornemu prometu.
 9. Izgradnja tretjega pasu je pomembna tudi zato, ker so sedanji odstavni pasovi preozki glede na širino tovornjakov. Če bi samo širili odstavni pas na 3,5 m in ga odprli za promet, nastane problem izločanja tovornjakov pozimi, ker za to ne bi bilo prostora. V primeru tretjega pasu se tovorni promet razbije na dva pasova, na skrajno desnega in sredinski vozni pas, s čimer se na eni strani sprostih prehitelvalni pas in na drugi strani zmanjša obremenitev voziščne konstrukcije.
 10. Ob odločitvi za tretji pas je nujno imeti jasno železniško politiko in nadaljevati z (večjimi) vlaganji v železniško infrastrukturo, pri čemer je treba vlagati tako v obnovo obstoječih železniških koridorjev kot v nove koridorje. Do 2020 se bo v železniško infrastrukturo vložilo 2 milijardi evrov, a je to omejeno na tovorni promet. Železniški potniški promet stagnira in je na stranskem tiru. Obstaja bojazen, da bo potniški promet na primorskem kraku železnice odrinjen, kar pa se ne bi smelo dogajati, saj železniški sistem ni namenjen le koprskemu pristanišču in zalednim državam. Medtem ko je po žledu tovorni promet hitro stekel, so morali potniki več let na določenih odsekih proti Kopru uporabljati avtobus.
 11. Delno lahko rešimo problem pretočnosti slovenskih AC s čim večjim prenosom tovornega in osebnega prometa s cest na železnice, vendar se ob dejstvu, da koprsko pristanišče že zdaj pošlje 60 % blaga na železnice in »zgolj« 40 % na ceste, postavlja vprašanje, ali glavna tovornjakov res prihaja iz koprskega pristanišča, kjer ta problem lahko rešimo z železnico, ali slovenske AC bremenijo predvsem tovorni promet na osi Barcelona–Kijev.

Slovenski prevozniki zanemarljivo obremenjujejo slovenske AC v primerjavi s tujimi prevozniki, pri čemer je večina njihovega prometa vezana na koprsko pristanišče. Kot se ugotavlja, naj bi bil ključen dejavnik pri prenosu tovora s cest na železnice povprečna hitrost železniškega prevoza, ki vključuje nakladanje, razkladanje in birokracijo oz. papirologijo, pri čemer bi morala biti vsaj 40 km/h. Ob podatku, da so na Nizozemskem potrebovali več desetletij (od 1980), da so povečali hitrost vlakovnega prevoza do 25 km/h in da je po mnenju enega prevoznika pri nas ta hitrost le 10 km/h, je vprašanje, kakšne so realne možnosti za prenos tovornega prometa na železnice. Dejstvo je, da je hitra dostava eden najpomembnejših dejavnikov za uspešno poslovanje. Danes je 60 % prevozov v obliki zbirnikov, kar pomeni, da prevozniki servisirajo več strank naenkrat in pri tem je tovornjak kot prevozno sredstvo obenem tudi skladišče. Ko je blago

pripravljeno, se ga takoj naloži na tovornjak in na njem ostane toliko časa, dokler ga naslednja stranka ne pričakuje (»just in time« in »door to door«). Te (fleksibilne in hitre) logistike železnica, razen generalnih tovorov, ni sposobna izvesti in zato je za prevoze, ki so krajši od 800 km, cestni prevoz konkurenčnejši od železnic.

12. Dejstvo je, da današnji javni železniški potniški promet ni konkurenčen cestnemu prometu z osebnimi vozili in dokler ne bo omogočal hitrega, bolj pogostega in udobnejšega prevoza, ne bo sprememb. Glede na to, da so konične zgoščitve prometa v središčih, predvsem v Ljubljani, večinoma posledica osebne mobilnosti, bo treba razmišljati o spremembi potovalnih navad in iskati alternativne načine potovanja (v službo), pri čemer pa mora država oz. občine, če je to v njihovi pristojnosti, zagotoviti večjo fleksibilnost, dostopnost in cenovno ugodnejši javni potniški promet ter posodobiti železniška in avtobusna postajališča. Problem dnevnih konic na avtocestnem omrežju in ljubljanskem obroču bi lahko uspešno rešili z večjo fleksibilnostjo Slovenskih železnic, d. d., pri prilagajanju vozniških redov potrebam uporabnikov, umeščanjem parkirišč P+R ob železniških postajah ter z izgradnjo tivolskega loka, ki bo razbremenil glavno železniško postajo.
13. Smiselno je razmisliti o gradnji parkirišč P+R (v bližini železniških in avtobusnih postajališč) izven ljubljanske urbane regije oz. več (30, 40) km iz Ljubljane, saj bi s tem razbremenili ljubljansko obvoznico in najbolj obremenjene avtocestne odseke v smeri prestolnice (npr. Lukovica, Domžale, Vrhnika, Logatec).
14. Spodbudno je, da se uvaja enotna vozovnica (železnica in avtobus).
15. V današnjem času, ko je vrsta delovnih mest vezanih na uporabo računalnika in ne zahtevajo zgodnjega prihoda oz. prihoda ob točno določenem času, bi lahko jutranje in popoldanske konice in zastoje na ljubljanski obvoznici in na AC v smeri Primorske, Dolenjske (ustavljanje prometa pred predori zaradi varnosti), Štajerske (gosti priključki) in Gorenjske omilili tudi s spodbujanjem delodajalcev v Ljubljani, da uvedejo bolj fleksibilen delovni čas.
16. V razmislek se daje predlog, da se na slovenskih AC prepove prehitevanje tovornih vozil, saj je to lahko eden od ukrepov za večjo pretočnost in predvsem večjo varnost prometa. Tak predlog je že večkrat podala Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj DS, ki je opozarjala, da tovorna vozila s prehitevanjem povzročajo zastoje in ob prometnih nesrečah praktično onemogočajo prehod intervencijskih vozil.
17. Ko se gradi nova avtocestna infrastruktura, je treba uvesti kompenzacijske finančne mehanizme za vlaganje v trajnostno mobilnost in stroške gradnje v večji meri prenesti na uporabnike. Po vzoru Švice bi lahko del cestnine vložili v trajnostno mobilnost. Ker nosi cestni promet največje breme okoljskih in družbenih škod (npr. posledice prometnih nesreč), bi bilo prav, da prevzame tudi največje breme investicij v trajnostno mobilnost.

18. Dejstvo je, da je vinjetni sistem cestninjenja nepravilčen, ker ne sledi sistemu *uporabnik plača*. Nepravilčen je tudi do redkih uporabnikov AC, katerih gradnjo plačujejo kot davkoplačevalci.
19. Obremenjenost slovenskih AC s tovornim prometom je tudi posledica preizkega cestninjenja in premajhnega nadzora tovornih vozil, saj praksa kaže, da dražja cestnina in strožji nadzorni organi v sosednji Avstriji preusmerjajo prevoznike iz vzhodne Evrope (npr. Slovaške, Poljske, Češke) na slovenske AC, čeprav je prek Slovenije proti Italiji pot bistveno daljša (tudi 100 in več km), zato bi morali cestninjenje tovornih vozil dvigniti vsaj na nivo cestninjenja v Avstriji ali Italiji.
20. Z vidika varnosti prometa je treba okrepiti tudi nadzor nad ustreznostjo gum na tovornjakih na državnih mejah in po vzoru policistov v Avstriji preprečiti vstop vsem vozilom z neustreznimi gumami.
21. DARS, d. d., bi moral omogočiti, da lahko v najkrajšem možnem času odstrani pokvarjeno vozilo z AC/HC.

* * *

Na predlog Komisije za lokalno samoupravo in regionalni je Državni svet sprejel dodatni s k l e p:

Z ozirom na to, da v Sloveniji kar 90 % tovornega prometa predstavlja tranzit, bi morala pri financiranju ukrepov za odpravo preobremenjenosti slovenskega avtocestnega omrežja (vključno s posodobitvijo železniških povezav) sodelovati predvsem EU in ne samo Slovenija, ki je vpeta v evropske prometne tokove na relaciji Kijev–Barcelona in Salzburg–Solun in na naraščanje (tranzitnega) prometa niti nima večjega vpliva.

Mitja Bervar, mag. manag.
predsednik