



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

DIREKTORAT ZA KOPENSKI PROMET

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00

F: 01 478 81 39

E: gp.mzi@gov.si

www.mzi.gov.si

URAD VLADE RS ZA KOMUNICIRANJE

Številka: 371-2/2018/70-02121239

Datum: 6.12.2018

Zadeva: Predlagam.vladi.si; predlog 9523-243: Sistemski pristop k reševanju naraščajočega tranzitnega tovornega prometa na AC

Spoštovani,

preko spletnega orodja predlagam.vladi.si. smo prejeli predlog za sistemski pristop k reševanju naraščajočega tranzitnega tovornega prometa na avtocestah. V tem predlogu so navedeni tudi primeri reševanja te problematike v Avstriji.

Pri omejitvah tranzitnega prometa tovornih vozil na slovenskih cestah se srečujemo s predlogi, ki so si povsem nasprotujoči. Na eni strani imamo predloge po popolni sprostitvi prometa tovornih vozil na avtocestah, na drugi strani pa predloge po dodatnem omejevanju.

V zvezi z naraščajočim tranzitnim tovornim prometom na avtocestah so bili že izvedeni določeni ukrepi, nekateri so še v fazi izvajanja.

Višina cestnine je za težka tovorna vozila že od leta 2010 prilagojena glede na emisijski razred vozila EURO. To pomeni, da ekološko manj ustrezna vozila plačujejo višjo cestnino v primerjavi z ekološko sprejemljivejšimi vozili. Delež tovornih vozil nižjih emisijskih razredov, ki vozijo preko Slovenije v tranzitu, se tako zaradi precej višje cestnine za ta vozila hitro zmanjšuje in predstavlja manjši delež prometa tovornih vozil na avtocestnem križu.

Slovenski nadzorni organi izvajajo nadzor v okviru svojih pristojnosti. Trenutno se izvajajo ukrepi za izboljšanje pogojev dela omenjenih organov. Po uvedbi elektronskega cestninjenja aprila 2018, je družba DARS, d. d. začela z odstranjevanjem cestninskih postaj. Projekt odstranjevanja cestninskih postaj bo zaključen predvidoma v dveh letih, pri čemer se bodo prometne površine na lokacijah nekaterih sedanjih cestninskih postaj namenile in prilagodile za izvajanje nadzora. Slednje bo pomembno prispevalo k izvajanju učinkovitejšega nadzora.

Pomemben ukrep je tudi uvedba prej omenjenega elektronskega cestninjenja, s čimer je zagotovljena večja pretočnost tovornega prometa, kar tudi pozitivno vpliva na okolje in prometno varnost.

K zmanjšanju negativnih učinkov prometa na okolje bo prispeval tudi ukrep, ki se bo v Sloveniji začel izvajati s 1. 11. 2019. Gre za ukrep, na podlagi katerega se bo omejila največja dovoljena hitrost vozil na avtocestah in hitrih cestah v bližini večjih naselij (npr. Celje, Ljubljana, Kranj) v času, ko bo presežena najvišja dovoljena meja onesnaženosti zraka. Gre za ukrep okoljske narave, ki je usmerjen v večjo kakovost zraka, ki se poslabša zlasti v zimskem času zaradi uporabe malih kurilnih naprav na trda goriva.

Pomembno je tudi zagotoviti, da se čim več tovora prepelje po železnici, saj se bo na ta način zmanjšalo število tovornih vozil na slovenskem avtocestnem križu. Zmotno je prepričanje, da ravno tranzitni promet povzroča konične zastoje na cestah okoli večjih mest. Najnovejša študija prometnih tokov je namreč pokazala, da je npr. na ljubljanskem obroču v času jutranje konice le 22 % prometa v tranzitu. Ukrepi, ki bodo sprejeti, ne smejo biti usmerjeni zgolj v tranzit, saj s tem težav ne bomo rešili. Problematiko je potrebno reševati sistemsko, vzporedno z ukrepi na področjih javnega potniškega prometa ter železniške in cestne infrastrukture. Velika verjetnost je, da bodo lokalno potrebne dodatne kapacitete cestne infrastrukture in v ta namen je tudi bila izdelana zgoraj navedena študija.

Omejitve prometa na cestah ob vikendih so v naši državi v največji možni meri usklajene z omejitvami sosednjih držav z namenom, da promet skozi državo teče čim bolj tekoče (le na Hrvaškem so te omejitve urejene manj strogo).

Tranzitnega prometa sicer ni možno omejevati na podlagi zakonodaje EU s področja prevozov v cestnem prometu, saj je določeno, da lahko prevozniki s sedežem v EU opravljajo cestne prevoze znotraj EU z licenco Skupnosti. Lahko pa na podlagi sklenjenih bilateralnih sporazumov z našo državo (sistem dovolilnic) Slovenija omejuje promet, ki ga izvajajo prevozniki, ki sedeža svojega podjetja nimajo v eni od držav članic EU. Za prevoznike omenjenih držav promet ni liberaliziran, temveč so z nekaterimi državami dogovorjene omejene kvote dovolilnic (tranzit, prevoz v tretje države), s čimer se omejuje dostop do slovenskega trga, kar posredno vpliva na promet na avtocestah.

Iz zgoraj navedenega izhaja, da je Slovenija že izvedla nekatere ukrepe za omejitve tranzitnega prometa. Nekateri ukrepi so pa še v fazi izvajanja. Zato predloga 9523-243 ne podpisamo.

S spoštovanjem,

Bogdan Potokar, vodja sektorja

Pripravil: mag. Marjan Nahtigal, sekretar

Poslati: naslovniku, po elektronski pošti



mag. Darja Kocjan
generalka direktorica