

Razvoj in vloga cestnega prometa

Barbara Lampič, Matej Ogrin

Promet predstavlja storitveno dejavnost, ki ima danes prevladujočo vlogo na področju družbenogospodarskega razvoja. Spreminjanje oblik in obsega prometa ter njegova soodvisnost od hitre rasti in prostorske razmestitve proizvodnje, pospešena urbanizacija, naraščanje in zgoščevanje prebivalstva idr. nalaga prometni dejavnosti vedno nove naloge in zahteve (Erjavec, Mali, 2001). Poleg vrste pozitivnih učinkov razvoja vseh oblik prometa, kot so na primer povečana mobilnost prebivalstva in posledično boljša dostopnost do delovnih mest ter manjše odseljevanje, ustrežnejše zadovoljevanje potreb po blagu na različnih lokacijah, spodbujanje hitrejšega regionalnega razvoja, pa ima njegov razvoj in povečanje tudi vrsto negativnih, predvsem okoljskih učinkov. Ti v zadnjih desetletjih postajajo vse bolj pereči in marsikje preraščajo v resne globalne probleme. Z izredno dinamiko rasti je predvsem cestni promet postal eden največjih onesnaževalcev okolja. Potreba celotne družbe je, da se promet sicer še naprej razvija, vendar v smeri tistih prometnih oblik, ki zagotavljajo trajnosten razvoj s kar najmanj negativnimi eksternimi vplivi (Lep et al., 2004).

Ocene zunanjih (eksternih) stroškov prometa (cestnega, železniškega, letalskega in vodnega) prinašajo novo razumevanje prometa in njegove družbenorazvojne vloge. Zunanji prometni stroški so stroški tistih negativnih vplivov prometa na družbo, katerih poravnave ne prevzema povzročitelj oziroma uporabnik prometnega sistema, ampak predstavljajo splošne družbene stroške. Med osnovne zunanje stroške prometa uvrščamo stroške prometnih nesreč, izpustov, hrupa in zastojev. Ocena zunanjih stroškov prometa v Sloveniji za leto 2002 se giblje med 6 in 10 % BDP-ja (povprečje v državah EU-15 je 7 %) oziroma od 1,4 do 1,9 milijarde evrov na leto (Lep et al., 2004). Veliko večino (kar 94 %) vseh zunanjih stroškov prometa v Sloveniji povzroča cestni promet. Primerjava strukture zunanjih stroškov prometa v Sloveniji z državami EU kaže na izstopajoče visok delež zaradi prometnih izpustov in nižji delež zaradi zastojev in hrupa. Najpomembnejši kategoriji stroškov tako predstavljajo prometne nesreče ter lokalno in globalno onesnaženje zraka, hrup in zastoji na cestah pa imajo lahko pomemben delež npr. pri prometu v mestih (ARSO, 2009). Z vključevanjem zunanjih stroškov v ceno prevozov bi jih plačal tisti uporabnik prometnega sistema, ki jih sorazmerno z dejanskim obsegom tudi povzroča. Zaračunavanje zunanjih stroškov vsaj teoretično prinaša učinkovitejši prometni sistem.

V zadnjem desetletju smo v Sloveniji priče pravemu razmahu predvsem cestnega prometa. Pomembno se je povečala motorizacija (514 osebnih vozil na 1000 prebivalcev leta 2008 (SURS, 2009), praktično na vseh cestnih odsekih se je zvišal povprečni letni dnevni promet (PLDP), spremenila se je sestava voznega parka, pospešeno je potekala gradnja avtocest (predvsem v smeri dograjevanja avtocestnega križa), izjemno se je povečalo število tovornih vozil ter količina prepeljanega blaga po cestah. Kakšne so razmere v cestnem prometu Slovenije in njegovem razvoju

pa nam kaže predvsem primerjava nekaterih kazalnikov stanja prometa z drugimi evropskimi državami.

Preglednica 1: Kazalniki stanja cestnega prometa v državah EU leta 2006.

Država EU	Delež opravljenih poti z osebnimi vozili	Delež skupne porabe gospodinjstev za promet	Število osebnih vozil na 1000 prebivalcev	Število smrtnih žrtev na milijon prebivalcev
Avstrija	76,2	13,0	507	88
Belgija	79,3	14,9	470	101
Bolgarija	68,9	13,4	328	135
Ciper	79,9	13,2	479	111
Češka	69,4	11,5	399	104
Danska	79,7	12,5	371	56
Estonija	78,0	13,8	413	152
EU-27	82,3	13,7	466	87
Finska	84,3	12,6	475	64
Francija	84,1	14,6	489	77
Grčija	76,2	8,5	407	149
Irska	75,9	12,7	412	86
Italija	81,7	13,5	597	96
Latvija	79,3	11,2	360	224
Litva	90,5	16,2	470	178
Luksemburg	85,3	19,1	656	76
Madžarska	61,1	16,0	293	129
Malta	80,0	14,4	535	25
Nemčija	84,4	14,1	566	62
Nizozemska	84,0	11,9	442	45
Poljska	81,2	8,6	351	137
Portugalska	81,9	13,9	405	92
Romunija	69,3	16,9	167	115
Slovaška	70,2	8,3	247	107
Slovenija	93,1	16,2	488	131
Španija	81,4	11,8	464	93
Švedska	82,5	13,2	461	49
Velika Britanija	86,6	15,0	471	54

Vir: *Energy and Transport in Figures, 2006.*

Izjemno negativne razmere v razvitosti celotnega potniškega prometnega sistema kaže podatek o sestavi opravljenih kopnih poti, ki jih napravimo prebivalci držav članic EU z različnimi podsistemi potniškega prometa (osebni avtomobilom, avtobusom, vlakom, podzemno železnico oz. tramvajem). V Sloveniji kar 93 % kopnih potniških poti opravimo



Slika 5:

Prekmurska avtocesta je prometno približala severovzhodno Slovenijo Mariboru in Ljubljani, pospešila tranzitni promet in razbremenila pomurska naselja tovornega prometa.

z avtomobilom, kar nas uvršča na prvo mesto med vsemi evropskimi državami, kjer v povprečju na ta način opravimo 82 % poti. To je še dodaten dokaz, kako smo v preteklih dveh desetletjih povsem zanemarili javne potniške sisteme, in kaže na kritično stanje v razvoju cestnega prometa v Sloveniji.

Drug pokazatelj slabo razvitega celotnega prometnega sistema je število osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev, ki se je v Sloveniji zadnja leta strmo dvigovalo in danes že presega 500 vozil na 1000 prebivalcev. Po podatkih za leto 2006 je bilo število osebnih vozil večje le v šestih državah EU (Luksemburg, Italija, Avstrija, Nemčija, Francija in Malta) – s takrat 488 vozili na 1000 prebivalcev smo že »prehiteli« razvite in gospodarsko najmočnejše države, kot so Belgija, Danska, Finska, Švedska, Nizozemska, Velika Britanija idr.

Visoka stopnja motorizacije pa se v kombinaciji s poselitvenim sistemom in trenutnim načinom življenja odraža tudi v stroških, ki jih slovenska gospodinjstva namenimo za prevoz. Po podatkih Evropske komisije za leto 2006 Slovenci kar 16 % celotnih dohodkov gospodinjstva porabimo za prevozne stroške, kar nas zopet uvršča v sam evropski vrh glede na strukturo stroškov. Samo gospodinjstva v Luksemburgu in Romuniji namenijo prevozu večji delež prihodkov, hkrati pa številne, predvsem vzhodnoevropske države (Poljska, Slovaška, Češka, Latvija), za prevoz porabijo 10 ali celo manj odstotkov skupnih gospodinjstevskih prihodkov.

Nespodbudni za Slovenijo so tudi podatki o prometni varnosti, kjer smo s 131 smrtnimi žrtvami v cestnem prometu na 1000 prebivalcev uvrščeni v samo dno evropske lestvice, po slabši varnosti pa za nami zaostajajo samo še vzhodnoevropske države (Litva, Latvija, Estonija, Poljska, Bolgarija in Grčija).

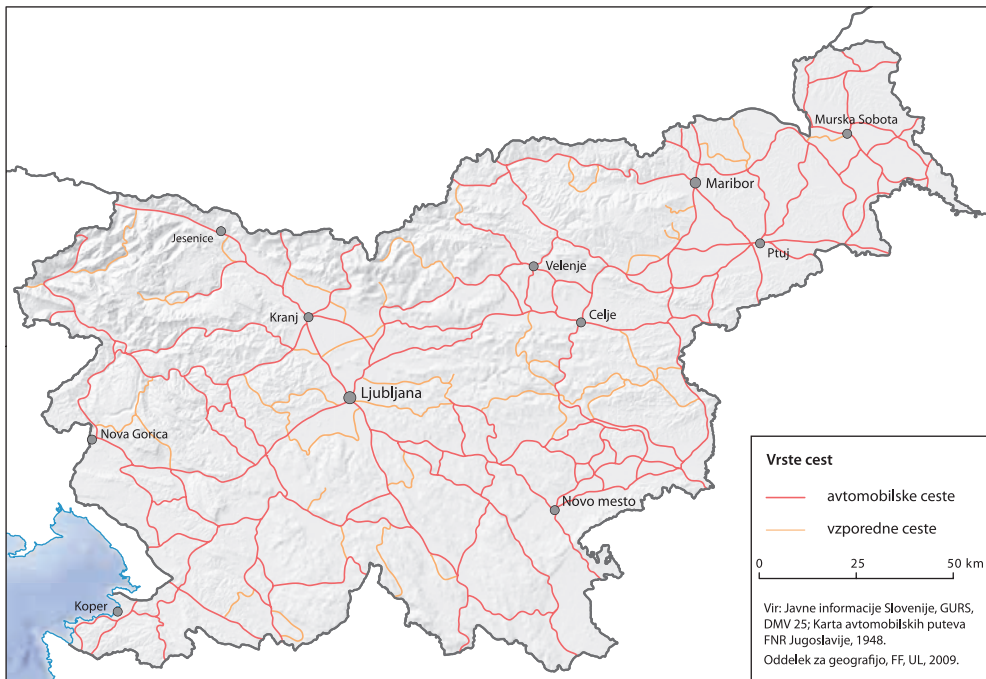
Takšne razmere na področju cestnega prometa in predvsem vse močnejše izpostavljeni okoljski problemi povezani z njim dejansko kažejo na potrebo po bolj poglobljenem, a hkrati celostnem proučevanju te problematike. Za samo razumevanje pa je potreben transparenten pregled vseh temeljnih značilnosti in teženj v razvoju slovenskega cestnega omrežja, poznavanje prometnih značilnosti, razvoja motorizacije, prometnega obremenjevanja itd.

Razvoj cestnega omrežja

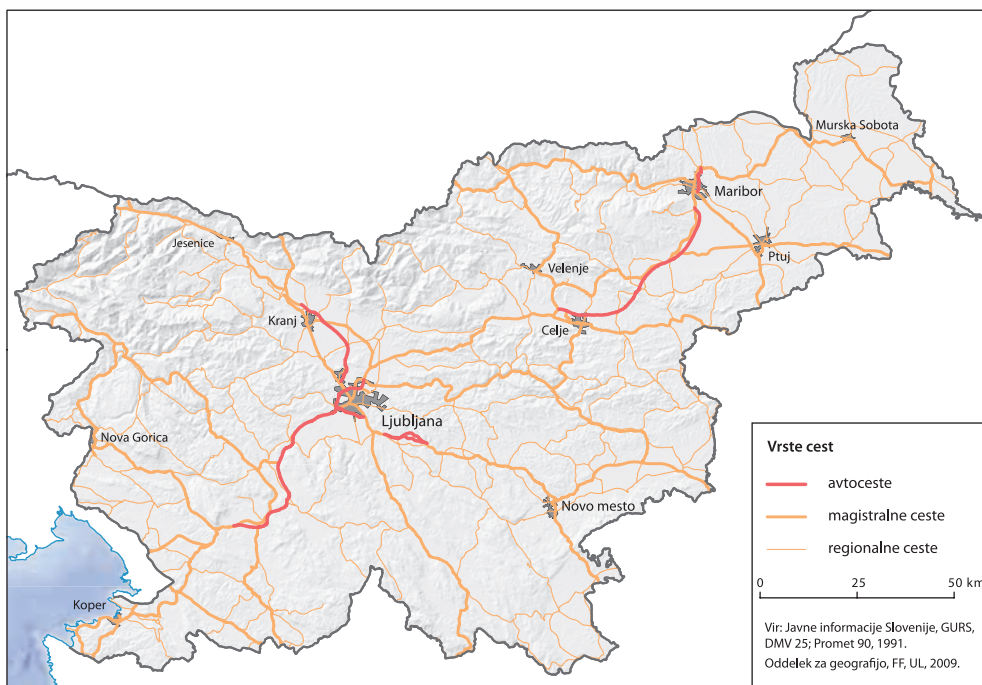
Osnovne oblike slovenskega cestnega omrežja so v veliki meri načrtane že z naravno-geografskimi potezami Slovenije. Slemenitev gorovij in hribovij ter z njimi povezane reliefne ovire močno vplivajo na potek prometnega omrežja. Danes so take ovire sicer lažje in hitreje premagljive, gledano širše z vidika razvoja cestne mreže pa ugotavljamo, da se temeljna zasnova cestnega omrežja skozi desetletja ni bistveno spremenila. Tako osnovne naravnogeografske poteze, ki jih narekujejo alpska (zahod-vzhod) in dinarska slemenitev (severozahod-jugovzhod), pomembno določajo potek cestnega omrežja. Glavni prometni osi skozi Slovenijo sta cesti A1 in A2. Prva povezuje Koper s Šentiljem. Ker v Postojnskih vratih prečka Dinarsko gorstvo, kasneje pa na Trojanah še Posavsko hribovje (Predalpski svet), se na prvi pogled zdi, da potek te najpomembnejše slovenske prometne osi ne poteka v skladu z že omenjeno trditvijo, da potek gorovij določa potek prometnih osi. Vendar pa gre pri tej prometni osi za zelo pomemben naravni prehod iz Sredozemlja v zaledje Alp. Postojnska vrata s 612 m n. v. predstavljajo najnižji prehod v notranjost Evrope iz Sredozemlja vse od doline Rhone pa do doline Morave.

Od leta 1957, ko je bila ustanovljena Luka Koper, zlasti pa od osamosvojitve, ta cestni prehod postaja nepogrešljiv del slovenskega avtocestnega križa. Na tem sloni tudi pomemben del 5. transevropskega prometnega koridorja, ki poteka od Barcelone preko Padske nižine, Slovenije in Madžarske ter se konča v Ukrajini. Na njegovo pomembnost nas opozori tudi dejstvo, da je bil prvi avtocestni odsek v Sloveniji ravno 32-kilometrski odsek Vrhnika–Postojna zgrajen že leta 1972 (Slovenske avtoceste, 2002).

Slika 6: Slovensko cestno omrežje leta 1948.



Slika 7: Slovensko cestno omrežje leta 1990.



Tudi prehod preko Trojan je eden lažjih v tem delu Evrope, saj se cesta povzpne le do 609 m n. v. Od leta 2005 je pod Trojanami speljan predor, ki je ta prehod še olajšal. Pri cesti A1 gre torej za najkrajšo in najlažjo pot iz severnega Sredozemlja proti ozemlju vzhodne Avstrije, Češke, Madžarske in Slovaške ter naprej na vzhod ali severovzhod.

Cesta A2 poteka po tako imenovani Savski smeri. Turska avtocesta, ki prečka Alpe od severa proti jugu, se nanjo priključi na avstrijsko-slovenski meji v Karavanškem predoru, ki predstavlja začetek ceste A2 v Sloveniji. A tako je šele od odprtja cestnega predora leta 1991. Cesta poteka preko Ljubljanske kotline in potem, namesto da sledi Savi na vzhod, spremeni smer preko Dolenjske in se priključi dolini Save spet pri Brežicah, malo preden zapusti Slovenijo.

Pomembnosti prečkanja Karavank so se zavedali že v preteklih stoletjih. Leta 1906 so zgradili železniški predor pod Karavankami. Sicer pa je bila že leta 1560 sprejeta odločitev za gradnjo ljubeljske ceste, ki je bila dokončana leta 1575, vsebovala pa je tudi predor na vrhu prelaza, ki naj bi bil po Valvasorju dolg 150 korakov (Žontar, 1975). Stari Ljubelj je z naklonom 28 % sodil med najbolj strme prelaze v Alpah in je bil zato tehnično precej zahteven. Med drugo svetovno vojno je z delom zapornikov delovnega taborišča Podljubelj potekala gradnja predora pod prelazom, saj je za nacistično Nemčijo sodil med pomembnejše prehode proti jugu. Zasilno je bil predor prehodan decembra leta 1944, pravi promet pa je skozenj stekel šele 1964, ko sta tedanja SFRJ in Avstrija vsaka na svoji strani dogradili za tedanje čase moderen alpski predor. Takrat je bil opuščen tudi stari prelaz Ljubelj (Predor in cesta Ljubelj 1964, 1964).

Slika 8:

Z odprtjem karavanškega predora, po katerem od leta 1991 poteka večina tranzitnega prometa, se je vloga predora Ljubelj zmanjšala.



Cestni promet, ki je do tedaj preko Karavank potekal tudi preko prelazov Jezersko in Korensko sedlo, je bil tako že nekoliko olajšan. Še vedno pa so bili omenjeni prelazi zlasti pozimi pogosto povsem ali delno neprevozni. Ko pa sta leta 1991 tedanja Jugoslavija in Avstrija zgradili cestni predor pod Hruško planino, ki je v veliki večini prevzel čezkaravanški promet, je prehod preko Karavank tehnično postal nezahteven. Poleg phyrnske osi, ki od Šentilja poteka preko Slovenije proti jugu naprej na Hrvaško, se je krepila tudi savska prometna os, obe skupaj pa v Sloveniji predstavljata 10. transevropski prometni koridor.

Prvi program gradnje avtocest v Sloveniji je že leta 1969 predvidel avtocestni križ, katerega končna dograditev naj bi bila dokončana do konca leta 2011. Sestoji iz dveh krakov z imenom Ilirka (savska smer) in Slovenica (jadransko-panonska smer). Slovenica se v bližini Jadranske obale razcepi v kraško, kvarnersko in vipavsko smer, vzdolž obale pa se podaljša s krakom Sinja.

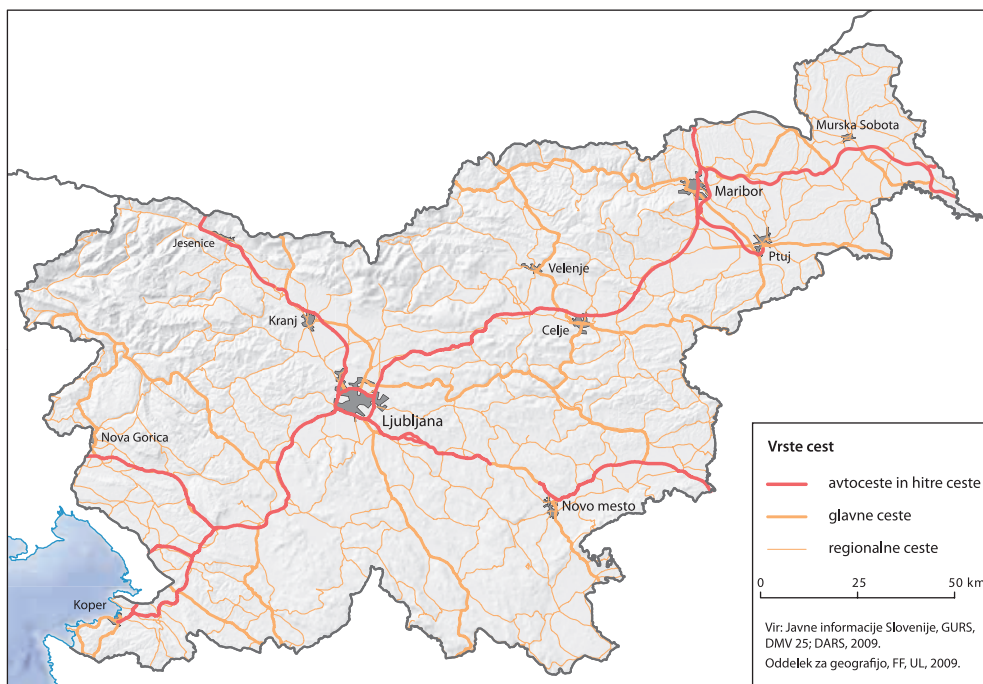
Današnja podoba cestnega omrežja v Sloveniji doživlja prenovo v smislu izboljšanja infrastrukture, kar pomeni gradnjo avtocest in s tem povečanje pretočnosti cestnega prometa. Gostota omrežja pa se bistveno ne spreminja, saj razen redkih izjem cest, ki bi bile speljane povsem na novo, ne gradimo več.

Kategorizacija cestnega omrežja

Slovensko cestno omrežje v zadnjih desetletjih doživlja večje spremembe predvsem v dolžini in razporeditvi cest višjih kategorij, medtem ko omrežje cest nižjih kategorij ostaja bolj ali manj nespremenjeno. Slovenske ceste delimo v več kategorij glede na njihovo velikost in povezovalno vlogo med naselji različnih stopenj centralnosti.

Avtoceste (AC) – preko njih poteka daljinski promet motornih vozil; so sestavni del avtocestnih povezav s sosednjimi državami in tvorijo mednarodne tranzitne koridorje. Slovenija je pričela z gradnjo avtocest leta 1970. V tem obdobju so večje evropske države intenzivno gradile in kmalu zatem dogradile nacionalne sisteme avtocest, v Sloveniji pa je po začetnem zagonu dinamika širitve zastala. Omrežje avtocest se v zadnjem desetletju hitro širi, najpomembnejša pa je skorajšnja dograditev avtocestnega križa

Slika 9: Slovensko cestno omrežje leta 2009.



v okviru Nacionalnega programa izgradnje avtocest (NPIA). Omrežje avtocest je v letu 2006 znašalo skupaj 580 km in se od leta 2000 povečalo za 133 km. Od začetka izvajanja Nacionalnega programa izgradnje avtocest v letu 1994, ki je dalo ponoven zagon načrtni izgradnji, pa se je omrežje podaljšalo za 436 km.

Pohitrihcestah (HC) poteka hitri daljinski promet motornih vozil med najpomembnejšimi središči regionalnega pomena. Te ceste so bile pomembnejše v preteklih desetletjih, ko je bil avtocestni sistem šele v izgradnji, danes pa se njihovo omrežje krči, saj so številne hitre ceste dograjene v avtoceste. Po njih poteka tudi navezava na avtoceste. V letu 2006 je skupna dolžina hitrih cest znašala le še 28 km, še v letu 2000 pa je bilo teh cest v skupni dolžini 95 km. V skladu z Nacionalnim programom izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji in njegovo resolucijo iz leta 2004 je do leta 2013 predvideno, da bo imela Slovenija približno 660 km sodobnih avtocest in štiripasovnih hitrih cest (DARS, 2009).

Naslednjo kategorijo cest predstavljajo **glavne ceste**. Po glavnih cestah I. reda (G1) poteka prometno povezovanje središč regionalnega pomena. Služijo navezavi na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestni sistem sosednjih držav. Za glavne ceste II. reda (G2) velja podobno. Mreža teh cest se v zadnjih letih le malo spreminja, njihova skupna dolžina pa zaradi vključitve in dograditve nekaterih odsekov v avtoceste pada. Skupna dolžina glavnih cest prvega in drugega reda je bila v letu 2006 930 km, še leta 2000 pa je njihova dolžina znašala 1017 km.

Regionalne ceste I. (R1), II. (R2) in III. reda (R3) služijo prometnemu povezovanju pomembnejših središč (R1), lokalnih skupnosti (R2 in R3) in navezovanju prometa na

državne ceste enake ali višje kategorije. Primeri takih cest so R1 Murska Sobota–Hodoš, R2 Ljubljana–Horjul, R3 Metlika–Drašiči. Skupna dolžina regionalnih cest je daljša od glavnih, saj oskrbujejo večino naselij. Omrežje je v skupni dolžini leta 2006 merilo kar 4887 km in je od leta 2000 naraslo za 134 km.

Lokalne ceste (LC) služijo povezovanju naselij znotraj občin in z naselji sosednjih občin. Gre za najdaljšo mrežo, saj navezujejo vsa naselja na cestno omrežje višjega reda, poleg tega pa te ceste vodijo do bivališč in posameznih parcel. Leta 2006 je skupna dolžina cest te kategorije znašala 13.812 km.

Najnižjega hierarhičnega reda so **javne poti** (JP). Te ne zadostijo merilom za lokalne ceste ali pa so namenjene samo določenim vrstam udeležencev v prometu (krajevne vaške ceste ali poti, poti za pešce, kolesarje, jezdece ipd.), zato je njihovo natančno skupno dolžino praktično nemogoče izmeriti. Tudi za te poti velja, da potekajo »od vrat do vrat« in je zato njihova mreža najgostejša. Za lokalne ceste in javne poti velja, da z njimi upravljajo občine, s cestami višjega reda pa upravlja država.

Preglednica 2: Dolžina cest (v km) po veljavnih kategorijah v obdobju 2000–2007.

Leto	Vse ceste skupaj	Glavne kategorije cest				
		Avtoceste	Hitre ceste	Glavne ceste	Regionalne ceste	Lokalne ceste
2000	38.403	427	95	1017	4733	13.905
2002	38.521	457	94	983	4815	13.901
2003	38.401	477	82	972	4810	13.814
2004	38.450	483	82	973	4810	13.824
2005	38.485	569	37	935	4853	13.803
2006	38.562	579	28	930	4887	13.812
2007	38.709	579	28	948	4921	13.873

Vir: SURS, Statistični letopis Slovenije, 2008.

Regionalni pregled dolžine državnega cestnega omrežja kaže na odvisnost razvoja prometnega sistema od naravnih značilnosti ter posledično sistema poselitve in izpostavi pokrajinske razlike med posameznimi statističnimi regijami. Podatek o dolžini državnih cest, ki se je v zadnjih šestih letih povečal za dobrih 200 km, kaže, da se je njihova dolžina najbolj spremenila v pomurski, podravski, osrednjeslovenski, goriški in obalno-kraški regiji, medtem ko v preostalih regijah ni prišlo do pomembnejših sprememb. Absolutna dolžina državnih cest je največja v osrednjeslovenski, podravski, savinjski in goriški regiji, pri čemer se seveda pomembno razlikuje cestna struktura.

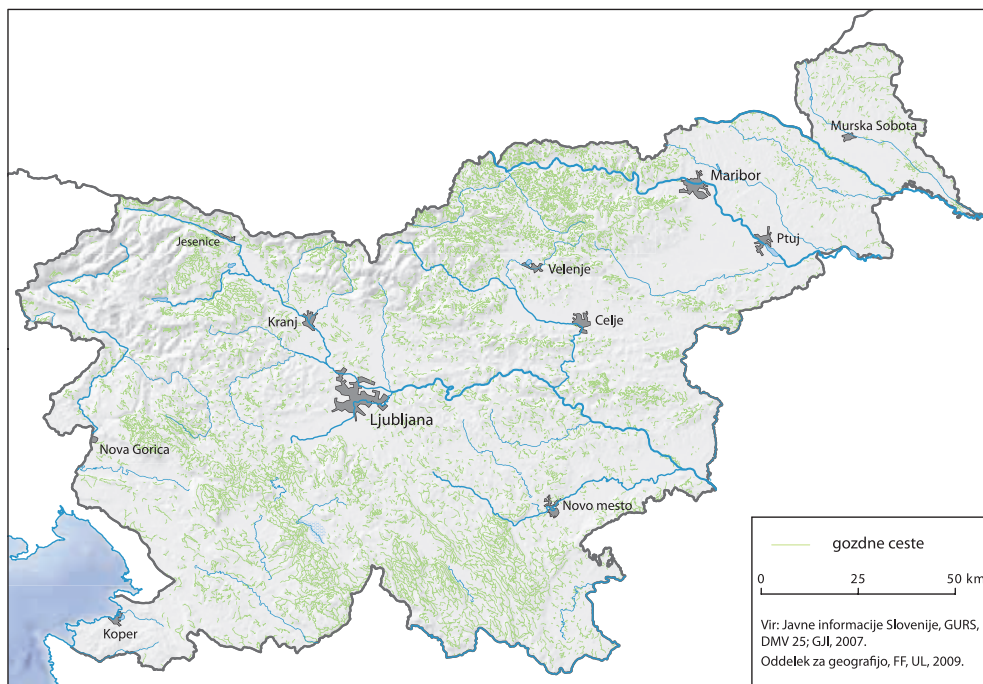
Specifične naravne razmere in delež gozda (preko 60 %) kažejo na potrebo, da posebej izpostavimo še sistem **gozdnih cest**. V konceptu gospodarjenja z gozdovi ima primerna odprtost gozdov pomembno mesto (Beguš, 2008). Dosega se z dovolj gostim omrežjem gozdnih prometnic, med katerimi predstavljajo gozdne ceste osnovni skelet. Seveda pa gradnja in vzdrževanje gozdnih cest pomenita tudi velik pritisk na prostor. V Sloveniji je evidentiranih kar 12.683 km gozdnih cest (Zavod za gozdove, 2009), ki so ključnega

Preglednica 3: Dolžine državnih cest (v km) po statističnih regijah Slovenije v obdobju 2000-2007.

Statistična regija	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Slovenija	6272	6331,9	6349,3	6341,7	6348,2	6393,1	6420,6	6474,1
Pomurska	439,5	438,6	446,4	455,4	455,3	455,3	455,3	455,4
Podravska	731,0	759,4	760,0	759,3	760,8	761,6	759,7	781,8
Koroška	271,6	271,9	272,3	271,8	272,1	272,1	271,9	271,8
Savinjska	783,6	776,8	779,5	775,5	775,2	778,6	796,8	797,0
Zasavska	93,8	93,8	93,7	93,8	93,7	93,7	93,7	93,8
Spodnjeposavska	299,7	310,0	310,0	308,6	308,4	312,7	312,7	312,9
Jugovzhodna Slovenija	814,1	818,1	812,9	811,4	811,8	811,5	818,3	823,1
Osrednjeslovenska	797,3	807,3	818,3	818,3	819,1	827,6	834,2	844,7
Gorenjska	591,1	586,3	586,2	583,9	585,0	585,0	584,8	586,0
Notranjsko-kraška	336,1	335,7	335,8	335,3	336,3	337,2	335,6	349,8
Goriška	698,1	716,5	716,5	712,7	712,6	715,7	715,5	715,5
Obalno-kraška	416,1	417,4	417,7	415,7	417,9	442,1	442,1	442,2

Vir: DRSC, 2009.

Slika 10: Omrežje gozdnih cest leta 2008.



pomena za ekonomsko učinkovitejše gospodarjenje z gozdovi; žal pa smo v letih po osamosvojitvi Slovenije pričeli izjemno hitri, slabo načrtovani, neracionalni gradnji, ki jo ponekod spremljajo grobi okoljski posegi in negativni okoljski učinki.

Razvoj motorizacije in struktura cestnega prometa

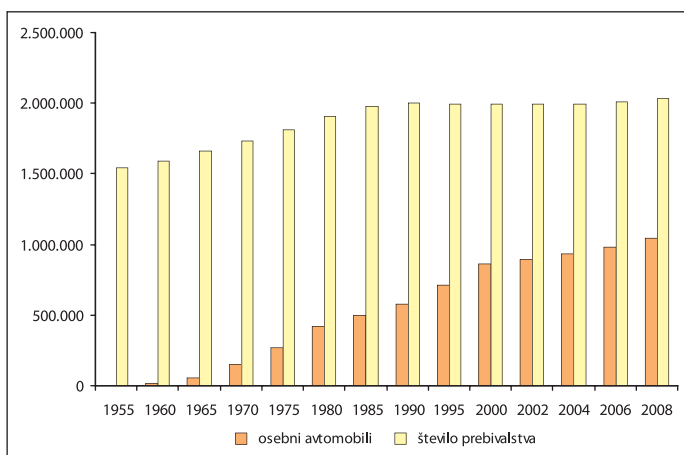
Z razvojem cestnega omrežja in prometa nasploh je v Sloveniji hitro napredovala tudi motorizacija. Izjemen razvoj je dosegla v prvih povojnih desetletjih, saj je v obdobju med letoma 1955 in 1960 skupno število motornih vozil naraslo za kar 350 %. V absolutnih vrednostih je največji skok v številu motornih vozil Slovenija zabeležila v obdobju med letoma 1975 in 1980 (za več kot 204.000 vozil), drugi največji porast pa je bil zabeležen v devetdesetih letih, in sicer v letih od 1995 do 2000 za 192.586 motornih vozil. Za današnje stanje na področju prometa, razvoja prometne infrastrukture, cestnih obremenitev in potovalnih navad prebivalstva pa je predvsem zanimiv pogled na rast števila osebnih vozil. V povojnem obdobju je bil njihov delež majhen, leta 1955 je predstavljal komaj četrtno. Prva velika prelomnica se je zgodila v šestdesetih letih, ko je število osebnih vozil doseglo dobrih 50 % vseh motornih vozil v državi. Sledil je izjemen porast osebnega prometa in leta 1979 so osebni avtomobili predstavljali 76 % vseh motornih vozil. Ta delež je potem do sredine devetdesetih let še naraščal (na 85 %), v zadnjih letih pa se njihov delež v strukturi motornih vozil zmanjšuje, saj je prišlo do velikega porasta števila različnih tovornih vozil in motorjev.

Število prebivalstva v Sloveniji je v istem obdobju raslo neprimerno počasneje, kar pomeni, da je število motornih (tako tudi osebnih) vozil na 1000 prebivalcev hitro

Preglednica 4: Rast stopnje motorizacije v Sloveniji v obdobju 1955–2008.

Leto	Motorna vozila	Osebnostna vozila	Število prebivalcev	Motorna vozila na 1000 prebivalcev	Osebnostna vozila na 1000 prebivalcev
1955	13.182	3.206	1.540.255	9	2
1960	45.978	16.831	1.588.904	29	11
1965	99.763	55.391	1.660.092	60	33
1970	197.867	150.807	1.731.787	114	87
1975	321.748	270.732	1.808.707	178	150
1980	525.999	416.448	1.909.566	275	218
1985	593.626	501.538	1.975.273	301	254
1990	739.975	578.268	1.999.945	370	289
1995	835.324	711.364	1.990.266	420	357
2000	1.032.784	866.096	1.990.094	519	435
2002	1.111.918	894.521	1.995.033	557	448
2004	1.151.758	933.941	1.997.590	577	468
2006	1.235.297	980.261	2.010.377	614	488
2008	1.343.252	1.045.183	2.032.362	661	514

Vir: SURS, 2009.



Slika 11:

Rast števila osebnih avtomobilov v odnosu do rasti prebivalstva v obdobju 1955–2008.

Vir: SURS, Statistični letopis Slovenije, 2009.

naraščalo. Leta 1960 je bilo v Sloveniji na 1000 prebivalcev komaj 11 avtomobilov, leta 1970 se je povečalo na 87, leta 1980 se je potrojilo in je znašalo 219, leta 2000 pa kar 426. V naslednjih letih se je ta rast pričela sicer postopoma umirjati, vendar smo kljub temu v letu 2008 zabeležili že kar 514 osebnih vozil na 1000 prebivalcev, kar pomeni, da ima že vsak drugi Slovenec svoj osebni avtomobil.

Po rasti števila osebnih avtomobilov Slovenija v evropskem merilu pravzaprav izstopa. Tako smo po doseženi stopnji motorizacije že prehiteli številne zahodnoevropske države, in sicer vse skandinavske, Veliko Britanijo, Irsko, Nizozemsko idr. (Plevnik, 2008). Z visokim indeksom rasti motorizacije (140) v desetletju od leta 1995 do 2006 presehamo trende

Preglednica 5: Struktura motornih vozil v Sloveniji v obdobju 1995–2008.

Leto	Motorna vozila						
	Skupaj	Motorna kolesa	% motornih koles	Osebni avtomobili	% osebnih avtomobilov	Tovornjaki in vlačilci	% tovornjakov
1995	835.324	8.546	1,0	711.364	85,2	42.867	5,1
2000	1.032.784	11.217	1,1	866.096	83,9	54.263	5,3
2001	1.054.719	11.622	1,1	881.487	83,6	56.115	5,3
2002	1.111.918	11.930	1,1	894.521	80,4	57.900	5,2
2003	1.122.948	12.048	1,1	910.429	81,1	59.801	5,3
2004	1.151.758	11.574	1,0	933.941	81,1	63.178	5,5
2005	1.204.242	14.473	1,2	960.213	79,7	66.447	5,5
2006	1.235.297	18.801	1,5	980.261	79,4	70.132	5,7
2007	1.286.903	34.162	2,7	1.014.122	78,8	77.568	6,0
2008	1.343.252	41.612	3,1	1.045.183	77,8	83.909	6,2

Vir: SURS, 2009.

v ostalih zahodnoevropskih državah. Samo posamezne nove članice EU, ki so imele leta 1995 izjemno nizko število osebnih avtomobilov (npr. Litva, Grčija, Portugalska), nas v omenjenem desetletnem obdobju po rasti motorizacije presegajo.

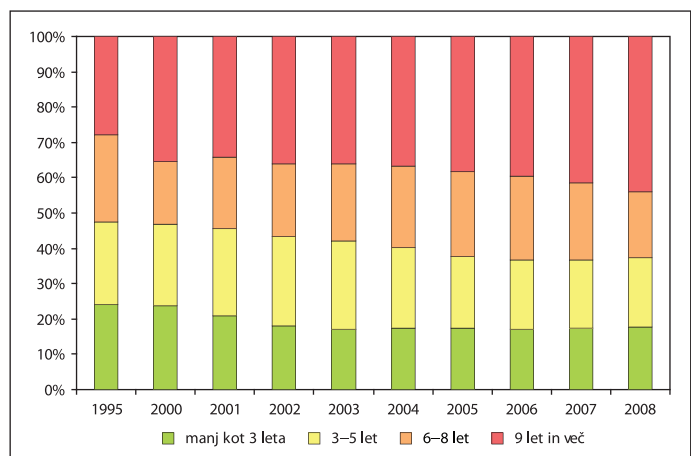
Pregled rasti motorizacije pa je nujno potrebno dopolniti še s sestavo voznega parka po vrsti vozil. V preglednici 4 je prikazano število in delež samo najpomembnejših skupin motornih vozil, ki so udeležena v cestnem prometu. Daleč največji delež v celotni sestavi voznega parka v Sloveniji predstavljajo osebna vozila, ki so leta 2008 predstavljala 78 % vseh vozil. Delež tovornjakov je sicer razmeroma nizek, le 6,2 %, vendar se je število registriranih tovornjakov od leta 1995 do danes pri nas podvojilo. Motorna kolesa v strukturi motornih vozil predstavljajo komaj dobre 3 %, vendar je predvsem pomemben hiter porast njihovega števila po letu 2005, saj se je število motorjev v dveh letih več kot podvojilo. Ostale kategorije pa ne dosegajo pomembnejšega deleža celotnega voznega parka oziroma niso neposredno udeležene v cestnem prometu.

Kljub hitri rasti števila osebnih vozil se v zadnjem obdobju njihova starostna sestava slabša. Povprečna starost osebnega avtomobila pri nas je 7,7 let. Če so nova osebna vozila sredi devetdesetih let predstavljala kar četrtno vseh osebnih avtomobilov, je njihov delež v zadnjih letih le še okrog 17 %. Še bolj zaskrbljujoč pa je podatek o vse večjem deležu starih vozil (9 let in več); njihov delež je v lanskem letu že skoraj dosegel 45 % in glede na podatke kaže, da bo še naraščal.

Porast motorizacije in lastništva osebnih vozil sovпада s socialno-ekonomskimi spremembami v slovenski družbi od druge polovice osemdesetih let prejšnjega stoletja. Istočasno je tudi javni cestni promet doživljal velike spremembe. Povečana osebna mobilnost je povzročila močan upad povpraševanja po avtobusnem potniškem prometu, ki je postajal tudi vse manj konkurenčen v primerjavi z železnico.

Čeprav se je bistveno zmanjšanje števila potnikov v javnem potniškem prometu zgodilo že v devetdesetih letih, pa smo tudi po letu 2002 v javnem cestnem prometu še vedno priče hitremu zmanjševanju števila prepeljanih potnikov. Tako se je njihovo število v pičlih

Slika 12:
Starost osebnih
avtomobilov v obdobju
1995–2008.



Vir: SURS, 2009.

Preglednica 6: Cestni javni potniški promet v Sloveniji v obdobju 2002–2006.

	2002	2003	2004	2005	2006
Avtobusi – število vozil	1226	1285	1288	1264	1258
Avtobusi – število sedežev	58.437	60.945	64.749	60.124	56.815
Število prog	2894	2886	2735	3135	3026
Prevoženi km (v 1000)	69.042	70.582	68.575	64.145	60.584
Število prepeljanih potnikov (v 1000)	57.955	54.538	43.084	39.759	37.964
Potniški kilometri (v 1000)	1.142.849	1.065.040	1.000.312	862.015	850.266

Vir: SURS, 2009.

štirih letih zmanjšalo še za 20 milijonov in je leta 2006 znašalo komaj nekaj manj kot 38 milijonov potnikov. Zanimivo je, da se število avtobusov v tem obdobju ni zmanjšalo, obseg prevoženih kilometrov pa se je s skoraj 70 znižal na 60 milijonov, kar predstavlja upad za približno 15 %.

Na velik upad potniškega prometa kaže tudi podatek o prevoženih potniških kilometrih. Podatki o prepeljanih potnikih na različne razdalje (glej preglednico 7) kažejo na največje zmanjšanje števila potnikov predvsem na večje razdalje. Skoraj prepолоvilo se je število prepeljanih potnikov na razdaljah do 20 km, torej pretežno v primestnem prometu, število potnikov prepeljanih na razdalji od 21 do 50 km se je znižalo minimalno, medtem ko se je število prepeljanih potnikov na razdaljah večjih od 100 km izjemno zmanjšalo in skupaj znaša v letu 2006 komaj 500.000 prepeljanih potnikov. Vse omenjene spremembe se seveda odražajo tudi v zmanjšanju števila prevoženih kilometrov, ki je najbolj očitno na progah daljših od 50 km.

Preglednica 7: Prepeljani potniki in opravljeni potniški kilometri v javnem potniškem prometu v obdobju 2002–2006.

	Razdalje	2002	2003	2004	2005	2006
	Število prepeljanih potnikov (v 1000)	Skupaj	57.955	54.538	43.084	39.759
	do 20 km	42.717	40.916	28.598	26.816	25.571
	21–50 km	11.639	10.755	11.044	10.537	10.548
	51–100 km	2174	1880	2402	1809	1341
	101–300 km	1119	729	841	528	440
	nad 300 km	306	258	199	69	64
Potniški kilometri (v 1000)	Skupaj	1.142.849	1.065.040	1.000.312	862.015	850.266
	do 20 km	388.393	402.154	349.234	335.542	323.675
	21–50 km	310.144	285.816	283.469	304.484	338.027
	51–100 km	147.827	128.087	150.779	120.090	86.211
	101–300 km	182.042	118.091	14.753	65.456	72.229
	nad 300 km	114.443	130.892	71.077	36.443	30.124

Vir: SURS, 2009.

Procese v javnem potniškem prometu v Sloveniji pomembno dopolnjuje še slika razmer v mestnem potniškem prometu. Tudi tu je prisotno zmanjševanje števila prepeljanih potnikov, vendar je ta proces manj izrazit in pričakovati je, da bo postopoma prišlo do težnje povečevanja uporabe mestnega javnega potniškega prometa.

Preglednica 8: Razmere v mestnem potniškem prometu v obdobju 2002–2006.

Kazalnik	2002	2003	2004	2005	2006
Avtobusi – število vozil	312	247	300	296	295
Avtobusi – število sedežev	10.930	8653	10.084	9999	12.626
Avtobusi – število stojšč	28.277	24.944	28.091	26.314	26.091
Število linij	78	75	108	106	102
Dolžina linij v eni smeri (km)	1182	1181	1124	1090	996
Prevoženi km (v 1000)	19.130	14.489	16.601	16.113	16.063
Število prepeljanih potnikov (v 1000)	103.938	98.373	100.418	97.227	93.953

Vir: SURS, 2009.

Še sredi osemdesetih let prejšnjega stoletja se je v Sloveniji v javnem cestnem prometu prepeljalo nad 300 milijonov potnikov, leta 2007 je to število padlo pod 40 milijonov, v cestnem mestnem prevozu pa na 90 milijonov potnikov. Mobilnost prebivalstva se je v tem času zaradi izjemne rasti motorizacije bistveno povečala.

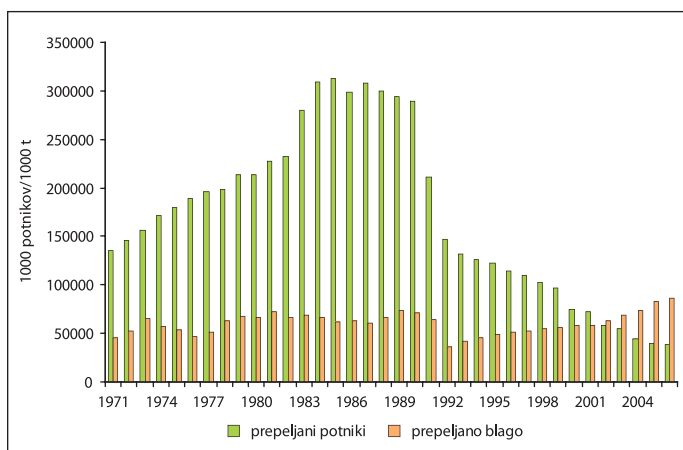
Preglednica 9: Potniški prevoz in promet v Sloveniji leta 2007.

Vrsta prevoza	Potniki (v 1000)	Indeks (2007/2001)
Cestni javni prevoz	38.532	53
Cestni mestni prevoz	90.654	86
Železniški prevoz	16.123	111
Zračni prevoz	1136	142
Letalski promet	1548	175
Pristaniški promet	51	153

Vir: SURS, 2009.

Sestava prepeljanih potnikov po različnih prometnih sistemih kaže na aktualne težnje v razvoju celotnega potniškega prometa v Sloveniji. Po letu 2000 se je število prepeljanih potnikov v cestnem prometu prepolovilo, število prepeljanih v mestnem potniškem prometu pa se je zmanjšalo za skoraj 15 %. Opazno je postopno povečevanje števila prepeljanih potnikov v železniškem prometu, močno pa se povečuje število potnikov v letalskem prometu.

Poleg rasti števila osebnih vozil je od začetka devetdesetih let prejšnjega stoletja, ko je cestni tovorni promet doživel najhujši padec v svoji zgodovini, le-ta strmo naraščal in narašča še danes. V drugi polovici 90-ih let je obseg cestnega tovornega prometa začel



Slika 13:
Prepeljani potniki in prepeljano blago v cestnem prometu v Sloveniji v obdobju 1971–2006.

Vir: SURS 2009, Statistični letopis Slovenije, 2008.

hitro naraščati in v letu 2004 je dosegel do tedaj najvišjo raven iz leta 1989. Strma rast se še vedno nadaljuje in v letu 2007 je z 89.036.000 tonami dosegla nov rekord.

Preglednica 10: Blagovni prevoz in promet v Sloveniji leta 2007.

Vrsta prevoza	Tone (v 1000)	Indeks (2007/2001)
Cestni prevoz	89.036	154
Železniški prevoz	17.575	129
Zračni prevoz	5	108
Pomorski prevoz	5.158	149
Letalski promet	14	192
Pristaniški promet	15.853	173

Vir: SURS, 2009.

Preglednica 11: Prvič registrirana vozila v Sloveniji v obdobju 2000–2008.

Leto	Motorna vozila	Osebna vozila	Avtobusi	Tovornjaki in vlačilci
2000	73.881	63.514	124	4.793
2001	73.823	62.372	168	5.384
2002	113.533	61.278	135	5.664
2003	90.044	71.605	183	6.087
2004	100.101	78.808	229	7.169
2005	113.206	79.438	221	7.514
2006	110.050	81.539	238	9.977
2007	129.838	94.364	233	12.086
2008	131.554	94.810	253	12.159

Vir: SURS, 2009.

Iz sestave blagovnega prevoza po vrstah prometnih sistemov se kaže povsem prevladujoča vloga blagovnega prevoza po cestah. V zadnjih letih je tudi indeks rasti blagovnega prevoza po železnici bolj vzpodbuden, vendar pa je trenutna količina prepeljanega blaga v železniškem prometu izjemno majhna.

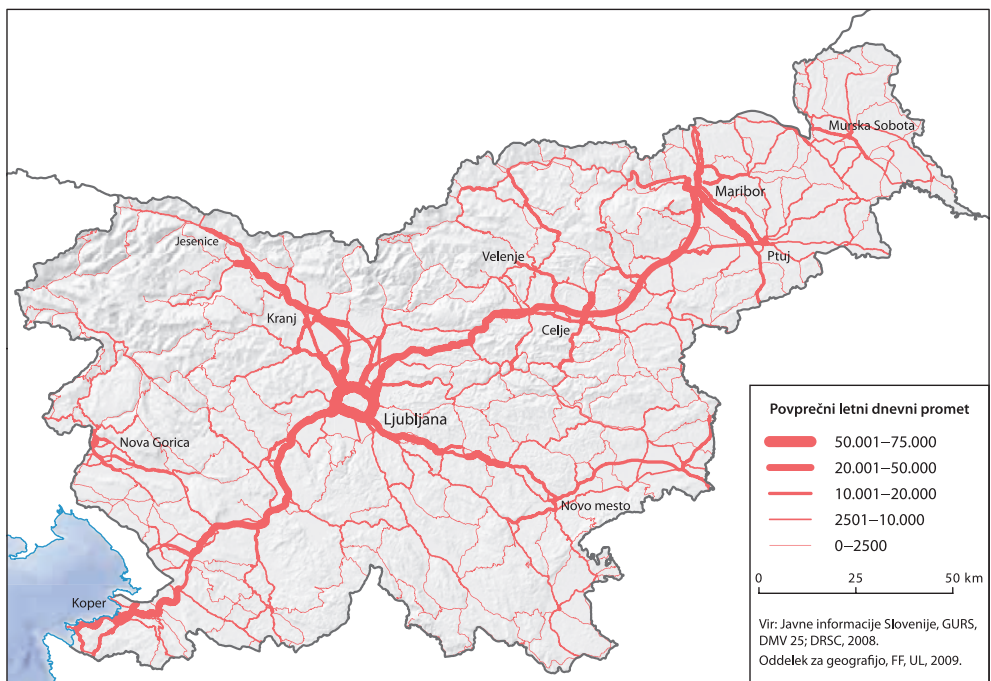
Konjunktura v slovenskem gospodarstvu v zadnjem desetletju se tako odraža na več ravneh. Njeni učinki se kažejo tudi v številu prvič registriranih motornih vozil. Po letu 2000 je njihovo število izjemno hitro naraščalo, najbolj pa se je povečalo število prvič registriranih tovornjakov. Še leta 2000 je bilo v Sloveniji prvič registriranih 4800 tovornih vozil, po osmih letih pa se je njihovo število skoraj potrojilo. Podjetja in samostojni podjetniki so se namreč hitro odzvali na nove razmere in zahteve v gospodarstvu; tako so številni investirali v dobičkonosno prevozniško dejavnost.

Vendar se je razvoj prevozniškega sektorja od jeseni 2008 začel postopoma umirjati, v letu 2009 pa je marsikje zaznati že veliko krizo, saj se je z gospodarsko krizo potreba po prevozih pomembno zmanjšala. Istočasno pa ne smemo pozabiti na tranzitno vlogo Slovenije, kar pomeni, da našo državo prečka tudi mnogo tujih tovornjakov, ki v zadnjih letih bistveno vplivajo na celotno funkcioniranje slovenskega prometa.

Prometna obremenjenost slovenskih cest

Hitra rast motorizacije ob le manjših spremembah dolžine celotnega cestnega omrežja je povzročila bistveno povečanje prometnih obremenitev na slovenskih cestah,

Slika 14: Prometne obremenitve (PLDP) na slovenskih cestah leta 2008.



kar najlaže in prostorsko najbolj pregledno prikažemo s podatkom o povprečnem letnem dnevnom prometu (PLDP), ki se meri na več kot tisočih odsekih državnih cest v Sloveniji.

Naraščanje cestnega prometa je splošen pojav, podatki o PLDP za leto 2008 pa pričakovano kažejo največjo prometno obremenjenost na že zgrajenem avtocestnem omrežju ter v neposrednem zaledju regionalnih središč, ki so tako pomembni zaposlitveni kot oskrbni centri.

V razmeroma kratkem obdobju od leta 2000 do 2008 je število odsekov z obremenitvijo preko 40.000 vozil poskočilo s 14 na 31, število cestnih odsekov z več kot 60.000 vozili dnevno pa je s 5 naraslo na 14. Res je, da se je vmes povečalo tudi število odsekov, kjer se meri promet, vendar pa je nesporno dejstvo, da prometne obremenitve na večini slovenskih cest naraščajo. Rast ni enakomerna, pač pa je hitrejša na avtocestah in ostalih pomembnejših cestah višjega reda. Podobno velja za pomembnejše ceste na območjih večjih mest in njihove okolice, kjer je rast posledica intenzivnih procesov suburbanizacije – rasti novih in širjenja starih stanovanjskih sosek, obrtnih in poslovnih con ter s tem okrepljene dnevne migracije. Potrebno je tudi poudariti, da se ti podatki nanašajo le na državne ceste. V največjih mestih kot so npr. Ljubljana, Maribor, Celje, Koper idr. so pogosto velike obremenitve tudi na občinskih cestah, zato je število prometno zelo obremenjenih cestnih odsekov v resnici še nekoliko večje.

Preglednica 12: Porast prometnih obremenitev v Sloveniji v obdobju 2000–2008.

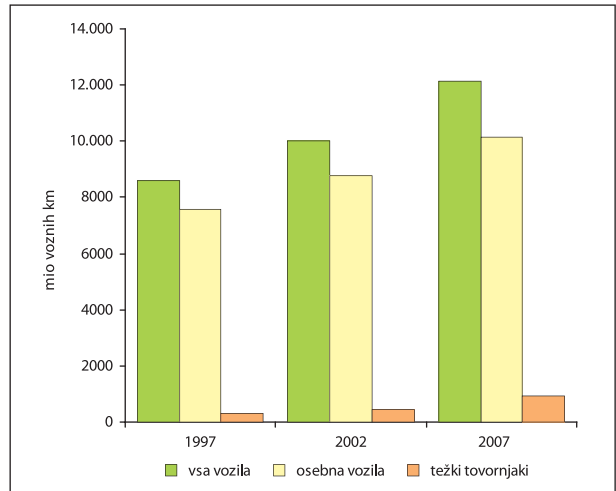
Število vozil na dan	Leto 2000 (št. odsekov 873)	Leto 2006 (št. odsekov 1046)	Leto 2008 (št. odsekov 1079)
≥ 60.000	5	6	14
≥ 50.000	7	21	22
≥ 40.000	14	29	31
≥ 30.000	25	52	57
≥ 20.000	60	96	104
≥ 10.000	153	220	236
≥ 5000	303	413	434

Vir: DRSC, 2009.

Po prometni obremenjenosti močno izstopajo odseki cestnega omrežja Ljubljane z mestno obvoznico, ki je hkrati stičišče avtocestnega križa in predstavlja hrbtnico mestnega in državnega cestnega prometa. Tam povprečni dnevni promet že dosega 75.000 vozil in sicer na odseku med izvozom Zadobrova in Zaloško cesto. V posameznih dnevih promet tam doseže tudi 100.000 vozil. Drugi najbolj obremenjeni odseki v Sloveniji so deli severne in zahodne Ljubljanske obvoznice. Od odsekov, ki niso del avtoceste ali mestnega obroča, pa je do leta 2008 za najbolj obremenjeno cesto veljala Celovška cesta v Ljubljani, saj je tam promet presegel 60.000 vozil dnevno. Leta 2008 je bil odprt Šentviški predor, ki je gorenjski krak avtocestnega križa povezal z ljubljanskim obročem in zmanjšal prometne obremenitve na Celovski cesti, ki je do odprtja predora predstavljala ozko grlo na avtocestnem križu. Izven Ljubljanske urbane regije je najbolj obremenjena

Slika 15:

Opravljen prometno delo na državnih cestah v obdobju 1997–2007 po vrstah motornih vozil.



Vir: SURS, 2009.

cesta v Kopru, in sicer odsek Bertoki–Škocjan, kjer je povprečni dnevni promet v letu 2008 dosegel skoraj 53.000 vozil na dan, 48.874 vozil dnevno pa je bilo prešteti tudi na odseku Pobrežje–Maribor (Tezno).

Ker pa se sestava cestnega omrežja v zadnjih letih hitro spreminja, se spreminja tudi razporeditev prometnih tokov in posledično tudi razporeditev prometnih obremenitev. Na to pomembno vpliva predvsem izgradnja avtocest in hitrih cest. K zmanjšanju negativnih učinkov tranzitnega prometa je prispevalo predvsem odprtje avtoceste Maribor–Lendava poleti 2008, ki je v skupni dolžini skoraj 65 km (do meje z Madžarsko pri Pincah) v prometnem kontekstu pomembno razbremenila naselja tega dela Slovenije predvsem tovornih vozil. Hkrati se je prometno vedno odmaknjeno Pomurje povežalo in približalo tako Mariboru kot osrednji Sloveniji.

Na težnje v razvoju prometa in prometno obremenjenost pa kažejo tudi podatki o opravljenem prometnem delu na državnih cestah v zadnjih desetih letih. Prometno delo je izraženo v milijonih opravljenih voznih kilometrov, ki jih vozila opravijo na cestah.

Daleč največ vseh voznih kilometrov na slovenskih cestah seveda opravijo osebna vozila in sicer 10.134 milijonov oziroma 83,6 %. Ta delež je bil še bistveno večji leta 1997, ko je predstavljal skoraj 90 % vseh opravljenih voznih kilometrov. V tem času je namreč prišlo do porasta opravljenih voznih kilometrov s tovornimi vozili, ki so se v desetih letih potrojili.

Kot dodaten pokazatelj prometnih obremenitev pa je tudi podatek o deležu tovornih vozil na cestah. Tranzitni tovorni promet, ki bremeni predvsem hrbtenico slovenskega cestnega prometa, torej osrednji del avtocestnega križa, je v zadnjih letih doživel hiter in velik porast. Delež tovornega prometa na teh odsekih dosega 20 do 30 %. Številne negativne učinke takšnega razvoja prometa občuti prebivalstvo po celi državi, še posebej pa izstopajo nekateri najbolj obremenjeni prometni odseki. Na cestah med Mursko Soboto preko Beltincev do Dolge vasi je leta 2008 delež tovornega prometa presegal

Preglednica 13: S tovornim prometom bolj obremenjeni prometni odseki v Sloveniji leta 2008.

Kat. ceste	Prometni odsek	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Tovornjaki				% tovornjakov
						Lahki do 3,5 t	Srednji od 3,5 do 7 t	Težki nad 7 t	S priklopniki	
AC	SL.BISTRICA–SL.KONJICE	23.538	50	16.165	103	1.851	427	742	4.200	30,7
AC	ŠENTRUPERT–VRANSKO	24.215	36	16.760	145	1.994	270	610	4.400	30,0
G1	PESNICA–LENART	16.870	46	11.745	122	998	277	486	3.196	29,4
AC	VRANSKO–TROJANE	27.296	41	19.152	164	2.247	425	689	4.578	29,1
AC	POSTOJNA–RAZDRTO	29.200	70	20.530	240	2.450	330	360	5.220	28,6
AC	TROJANE –BLAGOVICA	26.744	35	19.380	272	1.900	394	556	4.207	26,4
AC	UNEC–POSTOJNA	34.439	98	24.959	298	2.599	406	552	5.527	26,4
AC	SENOŽEČE–GABRK	23.666	61	17.166	222	1.620	236	235	4.126	26,3
AC	KRTINA–DOMŽALE	29.200	20	21.330	180	1.950	520	760	4.440	26,3
G1	LIPOVCI–BRATONCI	16.006	36	11.681	134	654	223	236	3.042	26,0
AC	LOGATEC–UNEC	36.800	65	27.405	270	2.800	200	520	5.540	24,6
AC	DOMŽALE–ŠENTJAKOB	42.562	85	33.492	187	3.077	535	747	4.439	20,7
R2	HOČE–SLIVNICA	34.467	100	27.199	209	1.996	437	627	3.899	20,2
AC	LJ (BARJANSKA–VIČ)	54.000	170	43.600	240	4.260	750	960	4.020	18,5
HC	OTOČEC–KRONOVO	17.335	35	14.073	203	1.208	207	217	1.392	17,4
HC	PLUSKA–TREBNJE	21.149	35	17.198	293	1.337	262	408	1.616	17,1
AC	ČRNI KAL–SRMIN	21.123	92	17.668	114	1.461	243	385	1.160	15,4

Vir: DRSC, 2009.

50 %, na odseku Dolga vas–mejni prehod Dolga vas pa je bilo tovornih vozil kar 67 %. Z izgradnjo avtoceste so se naselja in celotna regija bistveno razbremenili negativnih vplivov tovornega prometa.

Bolj realno sliko o vlogi tovornega cestnega prometa ter vplivih tovornega prometa na okolje pa daje podatek o deležu tovornih vozil na prometno najbolj obremenjenih cestah z več kot 15.000 PLDP. Tako obremenjenih cestnih odsekov je bilo leta 2008 145, na petinšestdesetih odsekih pa je delež tovornih vozil presegal 15 %.

Hitra rast tovornega prometa pa je precej bolj problematična, kot se morda zdi. Tovornjaki pogosto povzročajo zastoje, saj vozijo počasneje, na cestninskih postajah pa se morajo še vedno ustavljati. V slabših vremenskih razmerah (megla, poledica, sneženje) so zelo pogosto tovornjaki tisti, ki počasen promet povsem ustavijo ali močno ohromijo, prav tako pa ne smemo pozabiti povečanja zunanjih stroškov zaradi tovornega prometa, ki se kaže v poškodbah vozišč, onesnaževanju okolja in nesrečah.

Prometne nesreče - davek, ki ga zahteva promet

Porast prometa povečuje možnost prometnih nesreč, čeprav je res, da na prometno varnost vpliva več dejavnikov. Poleg gostote prometa so pomembni tudi kultura voznikov, spoštovanje cestnoprometnih predpisov, zakonodaja, izvajanje cestnega nadzora ipd. Povečanje prometa zelo pogosto vodi v porast števila prometnih nesreč, ni pa nujno, da je vedno več tudi smrtnih žrtev, saj se lahko z drugimi ukrepi doseže večjo varnost. Tu mislimo predvsem na strožje prometne predpise, izvajanje nadzora v prometu, dvig kazni za hujše prekrške, izboljšanje prometne infrastrukture in varnosti vozil, izboljšanje kulture vožnje ter ozaveščanje o pomembnosti varne vožnje med vsemi skupinami prebivalstva.

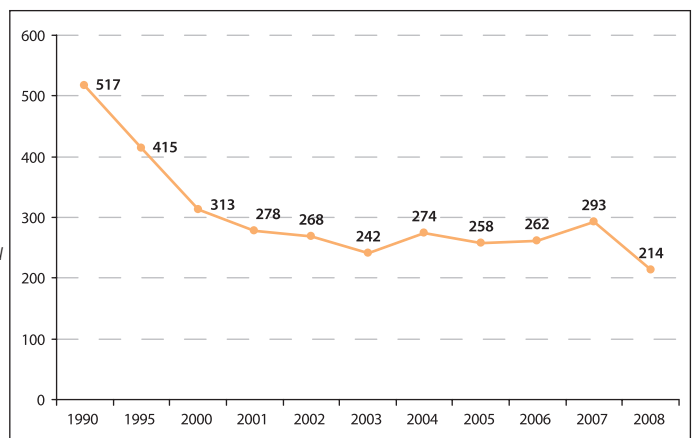
V Sloveniji v zadnjih letih beležimo okoli 11.000 prometnih nesreč s telesno poškodbo ali smrtjo na leto. Do leta 2004 je to število naraščalo in že doseglo 12.700 nesreč, nato pa se je število nesreč nekoliko zmanjšalo in ustalilo. Število hudo poškodovanih je upadlo že leta 2002 in od leta 2005 niha med 1200 in 1300. Dvig števila prometnih nesreč je posledica naraščanja števila udeležencev prometa, upad števila hudo poškodovanih pa je posledica večje varnosti zaradi že omenjenih vzrokov.

Število mrtvih na slovenskih cestah se je po letu 2002 ustalilo na približno 250, v letu 2007 je spet poraslo do 290, v letu 2008 pa upadlo na 214. Upamo lahko, da je padec števila žrtev v letu 2008 posledica dviga varnosti na slovenskih cestah zaradi novega, strožjega zakona o prometnih predpisih in višjih kaznih. Deloma pa je vzroke treba iskati tudi v višji ozaveščenosti ter vozniki kulturi. K večji prometni varnosti prispevajo tudi večje dolžine zgrajenih avtocest ter posodobljen vozni park, ki pripomore k varnosti ljudi v vozilu.

Kljub temu Slovenija še vedno sodi med prometno manj varne države EU. Po številu žrtev na milijon prebivalcev leta 2006 zaseda 20. mesto med petindvajsetimi članicami EU, umrljivost na cestah pa je kar petkrat višja kot na Malti, ki je bila v tem letu po tem kriteriju prometno najbolj varna. Res pa je, da zadnji podatki za leto 2008 v Sloveniji kažejo pomembno zmanjšanje števila smrtnih žrtev v cestnem prometu, s tem pa tudi zmanjšanje števila smrtnih žrtev na milijon prebivalstva na okoli 100, kar nas v evropskem merilu že uvršča med prometno povprečno varne države.

Slika 16:

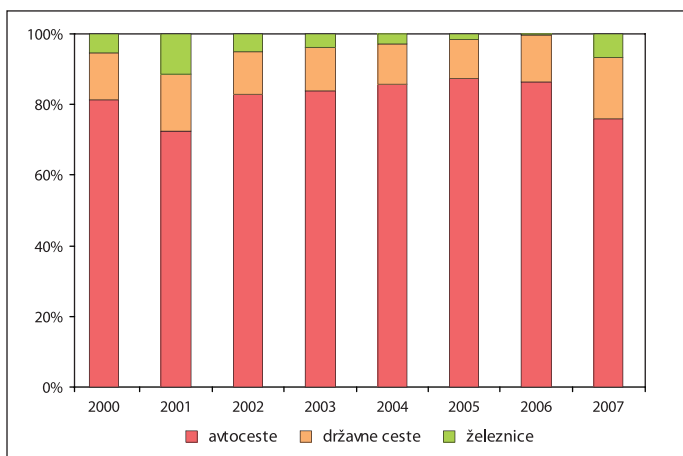
Število žrtev prometnih nesreč v Sloveniji v obdobju 1990–2008.



Vir: SURS, 2009. Statistični letopis Slovenije, 2001, 2008.

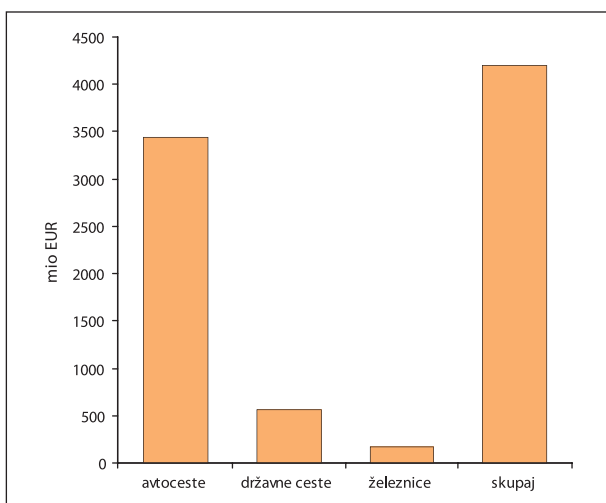
Financiranje delovanja cestnega omrežja

Prvi avtocestni program v Sloveniji je bil načrtovan že leta 1969 in je za obdobje 1971–2000 predvideval izgradnjo 594 km avtocest (Slovenske avtoceste, 2002). Do njegove uresničitve ni prišlo, vendar pa je prav na podlagi tega programa Slovenija dobila prve kilometre avtocest. 29. decembra 1972 je bil odprt 32 km dolg odsek Vrhnika–Postojna, ki velja za prvo slovensko avtocesto. Kasneje se je avtocestno omrežje širilo zelo počasi in predvsem tam, kjer so to zahtevale vse bolj neznosne prometne razmere. Težnje po intenzivnejši gradnji avtocest, ki bi Slovenijo približale prometno dostopnejšim državam Evrope ter jo istočasno vpele v moderne čezevropske koridorje, so pripeljale do politične odločitve o sprejemu novega programa gradnje avtocest, ki se je začel izvajati leta 1994. Kasneje je bil še večkrat dopolnjen,



Slika 17:
Struktura vlaganj
v prometno
infrastrukturo v
Sloveniji v obdobju
2000–2007.

Vir: ARSO, Kazalci okolja, 2009.



Slika 18:
Finančna vlaganja v prometni
sistem Slovenije v obdobju
2000–2007.

Vir: ARSO, Kazalci okolja, 2009.

po danes veljavnem pa je predvideno, da bo imela Slovenija do leta 2013 skupaj 538,6 km izgrajenih avtocest in hitrih cest. To obenem pomeni, da je država razvoj prometnega sistema vsaj do konca izgradnje avtocestnega križa načrtno podredila avtocestnemu podsistemu. Velika večina finančnih vlaganj, od katerih večina izvira iz mednarodnih posojil, je bila v tem obdobju namenjena izgradnji avtocest, država pa je povsem zanemarila obnovo regionalnih in lokalnih cest, zlasti pa obnovo in posodabljanje železnice.

Od leta 2000 dalje smo v Sloveniji več kot 70 % vseh vlaganj v prometno infrastrukturo namenili gradnji avtocest. Obseg vlaganj v železnice je v tem času le enkrat presegel 10 %, medtem ko so vlaganja v izgradnjo oziroma obnovo preostalih državnih cest nihala med 10 in 20 % vseh sredstev.

Še bolj zgovorni so podatki skupnih vlaganj v prometni sistem Slovenije v letih od 2000 do 2007. Od skupno 4,2 milijarde evrov smo v izgradnjo avtocestnega podsistema vložili 3,4 milijarde evrov, v preostale državne ceste 569 milijonov evrov in v železnice vsega komaj 176 milijonov evrov.

Glede na finančno podhranjenost in nerazvitost državnih cest in cest nižjega reda, predvsem pa glede na močno finančno zapostavljenost železniškega podsistema, je odveč posebej poudarjati, da mora Slovenija v prihodnje, če želi preusmeriti močno odvisnost prometnega sistema od avtocest, bistveno več vlagati v razvoj in posodobitev železnice, dograditev in obnovo lokalnega ter regionalnega cestnega omrežja.

Položaj cestnega prometa v prihodnosti

Slovenija je v preteklih desetletjih doživela pomembne spremembe v cestnem prometu. Cestno omrežje je ostalo razmeroma nespremenjeno, doživelo pa je modernizacijo z dograditvijo avtocestnega križa. Predvsem je močno narasla stopnja motorizacije, ki sovpada s povečanimi prometnimi obremenitvami na cestah. Te so v večjih mestih (Ljubljana, Koper, Maribor) na posameznih odsekih že tako velike, da prihaja do rednih zastojev, saj je v prometnih konicah pretočnost cest manjša od prometnega povpraševanja.

Število prometnih nesreč narašča, številna prizadevanja za povečanje prometne varnosti pa so prinesla padec števila smrtnih žrtev po letu 1995. Vendar pa je prometna varnost v Sloveniji v primerjavi z drugimi članicami EU še vedno slaba, število smrtnih žrtev pa krepko nad evropskim povprečjem.

Še pred dograditvijo prvotno načrtovanega avtocestnega križa se že načrtuje tretja razvojna os. Govorimo o novem prometnem koridorju, ki bo prečkal Slovenijo od Koroške oziroma Dravograda do Bele krajine oziroma Metlike. Prav tako so vse glasnejše zahteve po izgradnji drugega ljubljanskega obroča. Načrti so pogosto argumentirani z dnevnimi zastoji, do katerih prihaja na ljubljanskem obroču in občasno tudi drugje po Sloveniji.

Vzporedno s še vedno močno težnjo po nadaljnji izgradnji in krepitvi cestnega omrežja pa so vse glasnejše zahteve po temeljnih spremembah prometne politike, ki naj bi sledila številnim pozitivnim vzorom v drugih evropskih državah. Prometno načrtovanje, ki vključuje razvite sisteme javnega potniškega prometa ter intermodalnost tako v potniškem kot tudi v tovornem prometu, je veliko učinkovitejše tako na področju



Slika 19:

Pri načrtovanju prometa v mestih je pomembna trajnostna hierarhija prevoznih načinov. Prednost imajo pešci, kolesarji, javni prevoz in šele na koncu avtomobili.

odpravljanja prometnih zastojev kot tudi zmanjševanja številnih negativnih okoljskih učinkov prometa. Prerazporeditev oziroma ustrežnejša razporeditev blagovnega in potniškega prometa med različnimi sistemi, predvsem med cesto in železnico, ki trenutno v Sloveniji še ne deluje, je edina prava dolgoročna rešitev.

Nove avtoceste in hitre ceste prepogosto pomenijo nove tranzitne koridorje, ki ob nizkih cestninah privabljajo tovorni tranzit. Lokalno in regionalno povezanost pa bo Slovenija dosegla s posodobitvijo lokalnih, regionalnih ter magistralnih cest tudi tako, da se razvije kakovostna mreža javnega cestnega ter železniškega prometa. Prihodnja desetletja morajo Sloveniji prinesiti temeljito prenovno železnic ter javnega potniškega prometa ter posledično bistvene spremembe v potovalnih navadah slovenskega prebivalstva.

Viri in literatura

- ARSO: Kazalci okolja v Sloveniji. URL: <http://kazalci.arso.gov.si/> (citirano 15. 7. 2009).
- Beguš, J., 2008. The forest roads information database system. International Seminar on Infrastructure and Transport in Sustainably Managed Forests. Portorož, 14 str.
- DARS: AC in HC v gradnji. URL: http://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/V_gradnji_354.aspx (citirano 31.7.2009).
- DRSC: Podatki o prometnih obremenitvah. URL: <http://www.dc.gov.si/si/promet/> (citirano 12. 9. 2008).
- Energy and Transport in Figures 2006. European Commission, DG for Energy and Transport, Part 3: Transport, 93 str. URL: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/doc/2006/2006_transport_en.pdf (citirano: 2.6. 2008).
- Erjavec, F., Mali, I., 2001. Prometna geografija. Celje, Grafika Gracer, 192 str.
- Promet in okolje. 2002. Lah, A. (ur.). Ljubljana, Svet za varstvo okolja. Zbirka Usklajeno in sonaravno, št. 7, 96 str.
- Lep et al., 2004. Analiza eksternih stroškov prometa. Končno poročilo. CRP »Konkurenčnost Slovenije 2001 – 2006«. Fakulteta za gradbeništvo Maribor, Inštitut za ekonomska raziskovanja Ljubljana, Primorski inštitut za naravoslovne in tehnične vede Koper, 197 str.
- Plevnik, A., 2008. Okolje in promet. Korak naprej v ravnanju z okoljem. Ljubljana, MOP, ARSO, 44 str.
- Predor in cesta Ljubelj 1964. 1964. Ljubljana, Skupnost cestnih podjetij SRS, 28 str.
- Slovenske avtoceste – trideset let avtocest v Sloveniji. 2002. Ljubljana, DARS, 44 str. URL: <http://www.avtoceste.si/doc/pdf/sloAC30let.pdf> (citirano 12. 9. 2008).
- SURS: SI-STAT podatkovni portal. Ekonomsko področje - transport. URL: <http://www.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/Ekonomsko.asp> (citirano 15. 8. 2009)

- SURS: Statistični letopis Slovenije 1995 – 2008. URL: <http://www.stat.si> (citirano 15.4. 2009).
- Zavod za gozdove. Informacijski sistem o gozdnih cestah. URL: http://www.waldwissen.net/themen/forsttechnik/walderschliessung/wsl_fris_SL (citirano 12. 6. 2009).
- Žontar, M., 1975. Pota in promet čez Ljubelj, Koren in Jezerski vrh. V: Kranjski zbornik 1975. Kranj, Skupščina občine Kranj, str. 177–183.