

Naslov članka/Article:

Gneča na avtocestah, praznina na vlakih?

Congested Highways, Deserted Rails?

Avtor/Author:

Dr. Stanko Pelc

DOI:

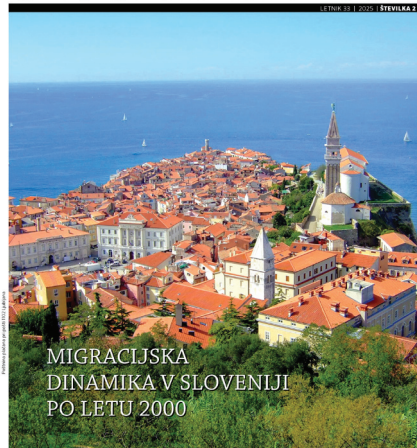
10.59132/geo/2025/2/22-32

CC licenca



Priznanje avtorstva-Nekomercialno-Brez predelav

GEOGRAFIJA V ŠOLI



ŠIRIMO OZORJE

Gneča na avtocestah,
praznina na vlakih?
Trgi in sejmi na Kozjanskem

Naravnogeografske lastnosti slovenske obale s poudarkom
na rjeni zgradbi in izoblikovanosti
Zdravje v času podnebnih sprememb

Geografija v šoli, št. 2/2025, letnik 33

ISSN 1318-4717

Izdal in založil: Zavod Republike Slovenije za šolstvo

Kraj in leto izdaje: Ljubljana, 2025

Spletna stran revije:

<https://www.zrss.si/strokovne-revije/geografija-v-soli/>



Dr. Stanko Pelc

Univerza na Primorskem,
Pedagoška fakulteta
stanko.pelc@pef.upr.si

COBISS: 1.04

<https://doi.org/10.59132/geo/2025/2/22-32>

Gneča na avtocestah, praznina na vlakih?

Congested Highways, Deserted Rails?

Izvleček

V prispevku je predstavljen prometnogeografski položaj Slovenije in njegov vpliv na prometne razmere. Prevladujoča vloga cestnega prometa v primerjavi z javnim potniškim prometom in s trajnostnimi načini potovanja je obravnavana z vidika poselitvenega vzorca in njegovega razvoja. Podan je tudi pregled cestnega, železniškega, luškega in letalskega prometa in sprememb v njihovem obsegu v obdobju od 2013 do 2023.

Ključne besede: cestni, železniški, letalski, luški promet v Sloveniji, prometni položaj Slovenije

Abstract

This article presents Slovenia's transport geography and its impact on traffic conditions. It examines the dominant role of road transport in comparison to public passenger transport and sustainable modes of travel, viewed from the lens of settlement patterns and development. The article also provides an overview of road, rail, maritime, and air transport, along with changes in their volume between 2013 and 2023.

Keywords: road, rail, air, maritime transport in Slovenia, transport geography in Slovenia

1 Uvod

Promet je dejavnost, na katero se vsi spoznamo oziroma vsaj tako menimo, saj smo vsi tako ali drugače vključeni vanj. Ko obtičimo v avtocestnih ali mestnih zastojih, razloge zanje navadno pripišemo neustrezni infrastrukturi, morda še drugim voznikom okrog sebe, ki ne znajo ustrezno voziti, le redkokdo pa pomisli, da je glavni razlog preveč vozil na cestah. Odgovor na to, zakaj, pa je precej kompleksen in v tem prispevku bomo predstavili nekaj temeljnih podatkov o prometu v Sloveniji, ki vsaj do neke mere razkrivajo razloge, zakaj so naše avtoceste tako pogosto prenatrpane in neprepustne, naši vlaki pa vse prepegosto prazni.

Najprej se posvetimo vprašanju, kako na obseg prometa pri nas vpliva geografski položaj Slovenije, v nadaljevanju namenimo nekaj pozornosti vprašanju razpršene poselitve in »avtomobilizaciji« slovenske družbe, ponazorjeno z rezultati raziskave Statističnega urada RS o opravljenih poteh glede na namen in način potovanja. Glavni del tega prispevka je namenjen predstavitvi prometnih razmer,

kot jih lahko razberemo iz razpoložljivih statističnih podatkov.

2 Prometni pomen geografske lege Slovenije

Ko je v osamosvojitvenem letu 1991 akademik Ivan Gams z objavo članka v reviji GeoJournal (1991b) svetu poskušal predstaviti novo suvereno državo Slovenijo (članek z enako vsebino je bil objavljen tudi v Geografskem vestniku (Gams, 1991a)), je pri tem izpostavil pet stalnic, ki naj bi močno opredeljevale, kakšna je ta nova država. S prometnega vidika sta pomembni predvsem dve. Močna reliefna razčlenjenost goratega ozemlja, ki »... je povsod po svetu pred zgraditvijo modernih komunikacij zavirala stike ...« (Gams, 1991a, str. 8), in lega ob jugovzhodnem robu Alp ob najnižjih prevalih, strateško pomembnih za zveze med Srednjo in Južno Evropo, kajti »lok Alp in Dinarskega gorstva, ki obdaja Sredozemsko kotlino na severni strani, se od Ligurske obale do dolin Morave in Vardarja, to je na razdalji dobrih 1500 km, zniža na 600 m samo enkrat, to je blizu

stika obeh gorstev v RS, v Postojnskih vratih» (Gams, 1991a, str. 14). Reliefna razčlenjenost, potek glavnih dolin ter razmestitev kotlin imajo z vidika oblikovanosti in razvitosti slovenskega prometnega omrežja, tako kot drugje po svetu, velik pomen. Glede Postojnskih vrat pa že Gams ugotavlja, da nimajo več takega pomena kot v preteklosti, ko tehnologija še ni zmogla vrtanja predorov skozi visoke gorske pregrade.

Geostrateško gledano je bil pomen prometne prehodnosti današnjega ozemlja Slovenije vedno odvisen od razmestitve središč gospodarske in politične moči po Evropi. V času Rimskega cesarstva, ko so vse poti vodile v Rim, je bil ta pomen sorazmerno velik, saj je čez naše ozemlje potekala povezava Rima z vzhodno polovico cesarstva. Tudi v času, ko je bila Habsburška monarhija na višku svoje moči in pomembna evropska velesila, je bila povezava med Dunajem in Trstom čez naše današnje ozemlje velikega pomena. Z novonastalimi državami in mejami, ki so po prvi svetovni vojni presekale prometne žile od severnega in vzhodnega dela nekdanje monarhije proti severnemu Jadranu, pa je ta pomen močno upadel. Še danes je, kljub članstvu Slovenije in vseh njenih sosed v Evropski uniji in schengenskem območju, ta pomen manjši, kot je bil v navedenih zgodovinskih obdobjih. Italija in Rim imata bistveno manjšo politično težo kot pred dvema tisočletjema, Balkan in mala Azija pa sta gospodarsko gledano tudi bolj kot ne obrobni območji današnje Evrope.

Če danes preverimo najkrajše cestne povezave vseh glavnih mest balkanskih držav, Budimpešte in Ankare z Rimom, vidimo, da potekajo čez Slovenijo. Za povezave jugovzhodne Evrope z Apeninskimi in Pirenejskim polotokom ter jugom Francije je Slovenija sorazmerno pomemben tranzitni koridor, ki pa to vlogo odigra predvsem pri cestnem tovornem in potniškem prometu, manj pa pri železniškem, saj naše železniško omrežje ni niti približno sledilo razvoju avtocestnega.

Za povezovanje srednjeevropskih držav, ki ležijo severno in severovzhodno od Slovenije, z Italijo, južno Francijo in Pirenejskim polotokom Slovenija nima več tako ključne prometne vloge. Neposredna avtocestna povezava Dunaja z Rimom, ki poteka samo po Avstriji in Italiji, je za spoznanje krajša kot povezava preko Slovenije. Glede železniških povezav je treba povedati, da v Avstriji intenzivno poteka gradnja novih in posodabljanje obstoječih prog in že leta 2030 naj bi bil Beljak povezan z Gradcem in Dunajem s predorom pod Golico, kar bo izjemno skrajšalo potovalne čase (Gradec–Beljak: 45 minut; Dunaj–Beljak: 2 uri 40 minut) (ÖBB Infra b. d.). Nekdanja južna železnica Dunaj–Trst (Südbahn)

bo tako zamenjana z novo »južno železnico« (Südstrecke), vloga Postojnskih vrat pa bo, vsaj glede železniškega prometa, močno zmanjšana.

Današnji prometnogeografski položaj Slovenije torej v nobenem pogledu ni izjemen in nikakor ne nespremenljiv. Odvisen je od političnih in gospodarskih dejavnikov, ki ustvarjajo prometno privlačnost med posameznimi deli naše celine, hkrati pa tudi od tehnološkega razvoja, ki omogoča, da se med poli močnejše privlačnosti vzpostavijo tehnološko zahtevne in drage infrastrukturne povezave, ki obidejo naravno ugodnejše, a daljše povezave.

3 Slovenski poselitveni vzorec in avtomobilizirana družba

Za Slovenijo radi rečemo, da ima razpršeno poselitev, še posebej, ko želimo poudariti, da je to velika ovira za dobro organiziran in učinkovit javni potniški promet. V Sloveniji imamo okrog 6.000 naselij, največje (Ljubljana) pa nima niti 300.000 prebivalcev, drugo največje (Maribor) je trikrat manjše, potem sta še dve mesti z nekaj manj kot 40.000 prebivalci in naslednja tri z okrog 25.000. V Sloveniji torej nimamo velikih mest, imamo pa številna majhna. Zakaj naša mesta niso doživela take prebivalstvene rasti kot mesta marsikje drugje po svetu? Najbrž so razlogi v tem, kako in kdaj se je na območju današnje Slovenije začela industrializacija in deagrarizacija. V 18. stoletju, ko je prvi val industrializacije zajel zahodno in severno Evropo, je bilo ozemlje današnje Slovenije znotraj Habsburške monarhije precej obrobno in pomembno predvsem zaradi zgoraj omenjenega omogočanja prehoda med Panonsko in Padsko nižino oziroma ker je ponujalo najugodnejši dostop do severnega Jadrana. Premog, ki je bil po izumu parnega stroja pomemben lokacijski dejavnik za nastanek velikih industrijskih območij, pri nas te vloge ni odigral. Zasavski premog so na primer začeli v večji meri izkoriščati šele po zgraditvi južne železnice. Če si na primer pogledamo primer Kamniškobistriške ravnine, lahko vidimo, da so tam industrijski obrati nastajali ob vodi (Mlinščica) in pravzaprav linijsko. Tako so nastajali neke vrste podeželski industrijski obrati, ki so črpali presežno delovno silo iz kmetijstva. Ker se je to odvijalo na ravnini, niti ni bilo velike potrebe po množičnem priseljevanju delavcev v neposredno bližino tovarn, ki bi povzročilo, da bi naselja s temi tovarnami prerasla v industrijska mesta. Številni delavci so namreč živeli v okolici in so dnevno prihajali na delo peš, kasneje s kolesi in potem, že v času socializma, z mopedi. Temelje avtomobilizaciji slovenskega delavstva

v socializmu pa je postavila kragujevska tovarna avtomobilov, najprej z množično proizvodnjo »fičkov«, potem »stoenk« in »jugov«. Ne smemo pa pozabiti niti na avtobusni promet. Velike socialistične tovarne, npr. Litostroj, so imele svoje avtobusne linije, ki so omogočale prihod na delo zaposlenim iz številnih krajev bližnje in daljne okolice.

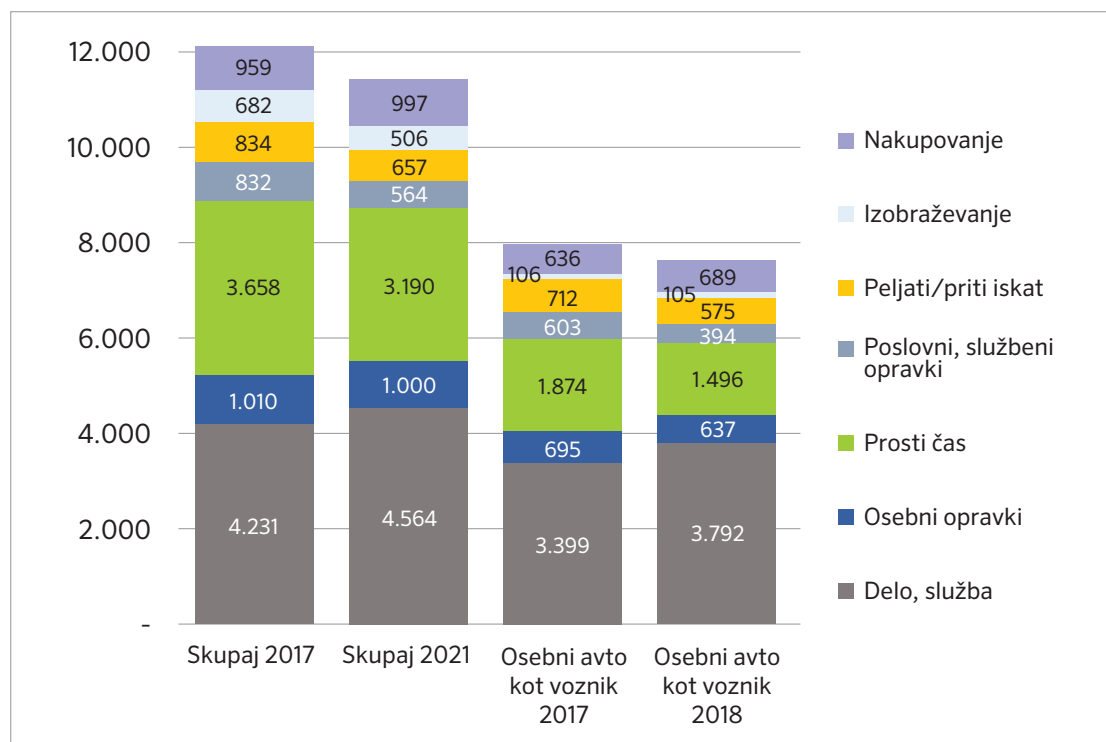
Seveda se je veliko ljudi tudi preselilo, predvsem iz bolj oddaljenih hribovitih naselij, zaselkov in samotnih kmetij. »Erozijo« prebivalstva s hribov, tako značilno za celotne Alpe, je v razlagi geografskih stalnic Slovenije predstavil tudi Gams (1991a, str. 9–10) in proces ponazoril s preglednicami, ki prikazujejo, kako so se od konca 19. do konca 20. stoletja zmanjšali deleži prebivalstva na območjih z večjim naklonom površja in v višjih višinskih pasovih, povečali pa na ravninah in v nižjih nadmorskih višinah. Toda koncentracija prebivalstva na teh območjih je bila sorazmerno skromna, pa še ta ni bila usmerjena zgolj v največja mestna naselja. Razlog za to je nemara v tem, da je pri nas glavni val industrializacije in potem terciarizacije potekal že v času, ko so potovanja na delo postajala nekaj vse bolj običajnega, pa naj je šlo za uporabo avtobusov, železniškega prometa ali pa osebnih prometnih sredstev, od koles do avtomobilov. Povrh vsega pa smo v socializmu, ki kmetom, kot »lastnikom proizvodnih sredstev«, ni bil najbolj naklonjen, dobili še polkmete, nekakšne »dvoživke«, razpete med delom na (pre)majhni kmetiji in zaposlitvijo v tovarni. Ti si vsekakor niso niti želeli niti se niso mogli preseliti v mesto. Poleg tega je bila inovacija jugoslovanskega socializma še delavsko samoupravljanje, ki ni bilo omejeno zgolj na proizvodne dejavnosti, ampak je zajelo vse vidike življenja in dela državljanov SFRJ. Ker so imele velik vpliv na odločanje o širitvenih območjih naselij tudi tedanje krajevne skupnosti, se je ob zviševanju življenjskega standarda in povpraševanju po stanovanjih, ki je daleč presegalo ponudbo, razširilo samograditeljstvo (Prosen, 2003, str. 33). Ljudje so se znašli, kakor so vedeli in znali, in ob pomoči sorodnikov in prijateljev so hiše rasle kot gobe po dežju, in to povsod, kjer so bila delovna mesta dovolj blizu za dnevno potovanje na delo. Dovolj blizu je lahko pomenilo tudi do dve uri potovalnega časa v eno smer (pretečeni čas od odhoda od doma do začetka dela). Hiše pa so si doma (na podeželju) gradili tudi »delavci na začasnem delu v tujini«, kot se je uradno reklo zdomcem, ki so se pri gradnji radi zgledovali po vzorih iz krajev, kjer so delali (npr. Avstrija, Bavarska itn.).

V času samoupravnega socializma in politik razvoja manj razvitih območij je bila želja ljudi v vsakem nekoliko bolj prometno oddaljenem delu Slovenije, da bi dobili svojo tovarno, ki bi

jim omogočila delo bliže domu. Marsikje so jo tudi dobili, a le redke so preživele prehod v tržno gospodarstvo. Poleg želje po delovnih mestih bliže domu je bila prisotna še druga, ki je zelo aktualna še danes, in sicer po izboljšavi cestnih povezav od obrobni območij do večjih središč z delovnimi mesti in storitvami. Naša mesta so tako prebivalstveno marsikje rasla bolj zaradi priseljevanja iz drugih jugoslovanskih republik (kasneje samostojnih držav) kot pa zaradi prebivalcev s slovenskega podeželja. Ti so raje ostajali doma in si gradili hiše na parcelah, ki so jih dobili zastonj od svojih staršev, kot da bi si prizadevali dobiti stanovanje v mestu, kar je bilo nekdanje, in je še danes, vse prej kot enostavno. A naj še enkrat poudarimo, da je bilo seveda veliko tudi takih, ki se jim je uspelo preseliti v mesto (npr. študenti, ki so po končanem študiju ostali v kraju študija). Toda zaradi samograditeljstva, izboljševanja prometne dostopnosti z izgradnjo cest in avtocest ter v času socializma tudi gradnje tovarn na tako imenovanih manj razvitih območjih je bilo preseljevanja s podeželja v mesta bistveno manj, kot bi ga bilo sicer. Zato imamo danes opravka z razpršeno poselitvijo in linijsko suburbanizacijo, ki v številnih pogledih otežujeta učinkovito in predvsem trajnostno potovalno obnašanje velikega deleža slovenskega prebivalstva. Zato danes na podeželju ni redke prizor, da so na dvorišču pred hišo parkirani trije avtomobili ali celo več, saj skoraj vsak polnoletni družinski član za opravljanje vsakdanjih obveznosti potrebuje svoje vozilo.

4 Koliko in kako potujemo?

Na Statističnem uradu RS so leta 2017 in 2021 opravili raziskavo »Dnevna mobilnost potnikov«, s katero so z anketiranjem stratificiranega vzorca prebivalcev, starih od 15 do 84 let, ugotavljali, koliko in kako potujemo (SURS, b. d.). Rezultati kažejo, da naj bi leta 2017 prepotovali nekaj nad 12 milijard kilometrov, leta 2021 pa več kot pol milijarde manj. Dobra četrtina poti je bila namenjena potovanjem na delo oziroma v službo, za spoznanje manjši je bil delež prepotovanih kilometrov, namenjenih preživljanju prostega časa (Slika 1). Pri letu 2021 je treba upoštevati posledice epidemije, pa vendar se je število kilometrov pri potovanjih na delo in zaradi nakupovanja povečalo, še posebej to velja za poti, opravljene z osebnim vozilom v vlogi voznika. Do tretjinskega zmanjšanja dolžine opravljenih poti je prišlo pri poslovnih in službenih opravkih, za petino se je zmanjšala dolžina poti za to, da nekoga nekam pelješ ali greš iskat, enako tudi pri prostočasnih potovanjih, a le v vlogi voznika, pri skupnem številu prepotovanih kilometrov zmanjšanje ni bilo tako občutno. Obratno pa velja



Slika 1: Letno število potniških kilometrov po namenu poti in prevoznem sredstvu (v milijonih kilometrov) za vsa prevozna sredstva skupaj in za osebne avtomobile, ki so jih uporabile osebe v vlogi voznikov za leti 2017 in 2021.

Vir podatkov: SURS, b. d.

za izobraževanje. Število prepotovanih kilometrov v vlogi voznika je ostalo skoraj nespremenjeno, skupno število pa se je skrčilo kar za četrtno.

Izsledki raziskave (Preglednica 1) kažejo, da prebivalci Slovenije devet desetih poti na delo in zaradi nakupovanja opravijo z osebnim avtomobilom. Delež prepotovanih potniških kilometrov, opravljenih z osebnim avtomobilom, se je v štirih letih povečal pri vseh izbranih namenih potovanja, pri voznikih osebnih avtomobilov z namenom izobraževanja kar za tretjino, a je šlo to na račun zmanjšanja števila potniških kilometrov, opravljenih na druge načine (npr. (pri)mestni avtobus). Pri sopotnikih so se deleži rahlo zmanjšali, izjema so le prostočasna potovanja.

Pri najmanjših deležih prepotovanih kilometrov izstopa vlak, ki je imel že leta 2017 manj kot dvoidstotni delež, do leta 2021 pa se je zmanjšal še za pol odstotne točke oziroma kar za četrtno. Se je pa malenkost povečal delež prevoženih kilometrov z vlakom zaradi izobraževanja. Dijaki in študenti, kot glavni uporabniki javnega prometa, so z vlaki in avtobusi zaradi izobraževanja leta 2017 prepotovali približno tri petine vseh letno prepotovanih kilometrov, leta 2021 pa približno 6 odstotnih točk manj.

Leta 2021 je bil delež trajnostno prepotovanih kilometrov poti (avtobus, vlak, kolo in peš) komaj kaj večji od desetine, dve tretjini vseh prevoženih kilometrov pa so opravili vozniki osebnih vozil, večinoma sami, glede na to, da je delež potniških

kilometrov, ki so jih opravili sopotniki, komaj nekaj nad eno šestino. Upravičeno torej lahko trdimo, da je slovenska družba »avtomobilizirana« v smislu, da je osebni avtomobil izrazilo prevladujoče prevozno sredstvo pri praktično vseh namenih potovanja razen pri izobraževanju. V šole in na fakultete se dijaki in študenti še vedno večinoma vozijo z javnimi prevoznimi sredstvi. Precejšnjo vlogo pri tem igra njihova starost (večina dijakov še nima voznškega dovoljenja za vožnjo osebnega avta) in njihov finančni položaj, saj praviloma nimajo lastnih prihodkov oziroma ti pogosto ne zadoščajo za nakup in vzdrževanje osebnega avtomobila.

5 Promet v Sloveniji v desetletju 2013–2023

Ker nekateri podatki o prometu za leto 2024 še niso objavljeni, smo za analizo izbrali zadnje desetletje, za katero imamo podatke. V tem desetletju se je število motornih vozil v Sloveniji povečalo za približno četrtno oziroma za skoraj 300.000 vozil, kar pomeni, da jih je bilo ob koncu leta 2023 v Sloveniji že skoraj 1,7 milijona (SURS, b. d.). A največja rast ni bila pri osebnih avtomobilih, ampak pri tovornih, še posebej izstopajoč je bil skok pri številu vlačilcev, saj se je njihovo število zgolj v desetletju povečalo z 9.638 na kar 17.388. Je pa res, da je s tem njihov delež dosegel le dober odstotek vseh motornih vozil. Število osebnih avtomobilov je naraslo

Preglednica 1: Deleži (v %) letnega števila opravljenih potniških kilometrov po izbranih namenih poti in prevoznem sredstvu za leti 2017 in 2021

Vir podatkov: SURS, b. d.

Prevozno sredstvo	SKUPAJ		Delo, služba		Izobraževanje		Nakupovanje		Prosti čas	
	2017	2021	2017	2021	2017	2021	2017	2021	2017	2021
Osební avto – skupaj	83,7	84,7	89,2	90,9	33,6	38,5	89,1	91,1	78,9	76,6
osební avto kot vozník	65,8	67,0	80,3	83,1	15,5	20,8	66,3	69,1	51,2	46,9
osební avto kot sopotník	17,9	17,7	8,9	7,8	18,1	17,6	22,8	22,0	27,6	29,7
Taksi	0,1	N	N	N	-	N	N	N	N	N
Kombi, avtodom	3,1	3,3	4,6	4,0	N	N	N	N	N	2,9
Motorno kolo, moped	0,4	0,8	N	0,5	N	N	N	N	1,0	N
Avtobus – skupaj	5,6	3,9	3,0	1,8	47,5	40,6	3,1	N	4,5	3,7
mestní avtobus	1,2	0,6	0,8	0,7	8,2	4,5	1,1	N	0,6	0,3
avtobus (medkrajevni, turistični)	4,5	3,2	2,1	1,1	39,3	36,1	N	N	4,0	3,4
Vlak	1,9	1,4	1,1	N	14,1	15,2	N	N	1,7	N
Kolo	1,5	2,2	1,0	1,0	1,0	1,4	1,6	1,7	2,8	5,4
Peš, tek	3,5	3,3	0,8	0,6	3,2	3,3	3,7	2,1	8,3	9,2
Drugo prevozno sredstvo	0,2	0,1	N	N	-	N	N	N	0,3	N

N pomeni, da je ocena premalo zanesljiva za objavo. Zaradi zaokrožanja se seštevki ponekod ne ujemajo.

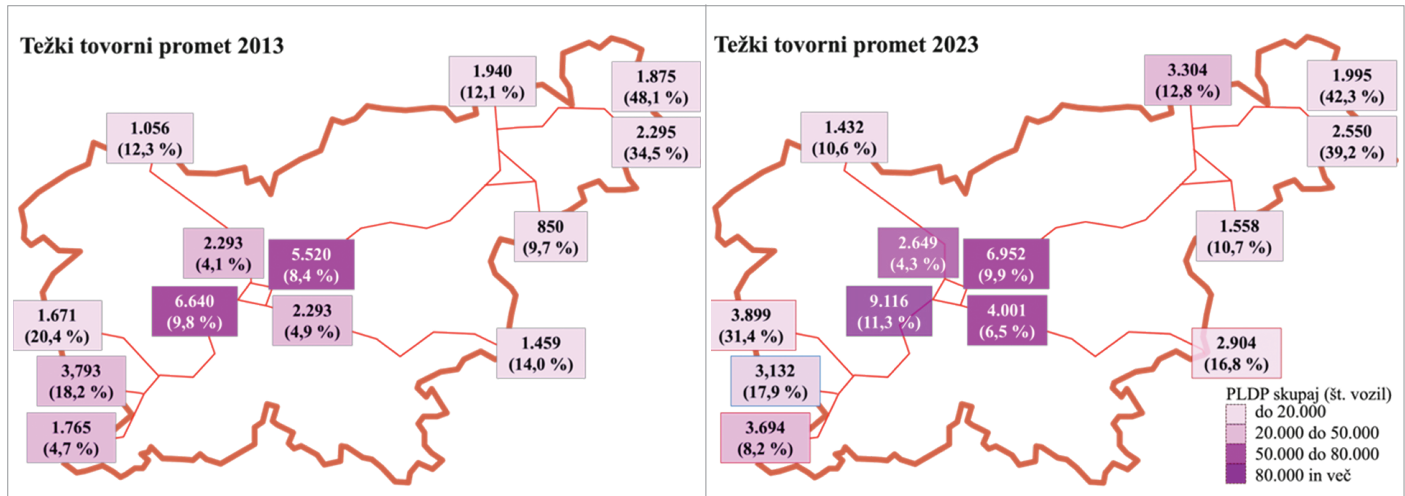
približno za eno šestino in preseglo 1,2 milijona, njihov delež v celotnem številu pa se je zmanjšal za približno 5 odstotnih točk na 71 %. Podobna rasti števila osebnih avtomobilov je bila tudi rast števila avtobusov in minibusov, a je njihov delež zgolj 0,2 %, kar pomeni, da jih je bilo ob koncu leta 2023 2.860. Tudi ti podatki potrjujejo naše navedbe o avtomobilizaciji slovenske družbe.

Povprečni letni dnevni promet (v nadaljevanju PLDP) smo analizirali le na avtocestah na državnih mejah in v središču Slovenije, da bi na ta način dobili vpogled, koliko je čezmejnega prometa in kako se ta promet zgosti v notranjosti Slovenije na presečišču petega in desetega evropskega koridorja. Pri tem smo posebno pozornost namenili težkemu tovarnemu prometu.

Za težki tovarni promet smo šteli tovarnjake nad 7,5 tone, vlačilce in tovarnjake s prikolicami. Na meji z Madžarsko smo poleg avtocestnega upoštevali še mejni prehod Dolga vas, ki s prometom napaja pomursko avtocesto, na hrvaški meji pa leta 2013 še ni bilo avtocestnega mejnega prehoda Gruškovje in smo v analizo vključili mejni prehod Gruškovje na tedanji glavni cesti (Slika 2).

Težki tovarni promet se je več kot podvojil na odseku do mejnega prehoda Vrtojba, ki je tako postal s tem prometom najbolj obremenjeni mejni prehod. Delež težkega tovarnega prometa pa se je tako približal deležema na madžarski meji, kjer je bil na odsekih do mejnih prehodov delež težkih tovarnih vozil kar dvopetinski. Ker se je na odseku do mejnega prehoda Fernetiči zmanjšal tako skupni PLDP kot PLDP težkih tovarnih vozil, lahko sklepamo, da se je promet proti Italiji preusmeril na vipavsko hitro cesto, ki očitno omogoča ugodnejšo povezavo z avtocestnim razcepom pri Palmanovi kot kraška avtocesta na naši in italijanski strani meje. Na avstrijski meji je precej obsežnejši tovarni promet čez mejni prehod Šentilj, a je zaradi večjega obsega osebnih vozil delež v PLDP le nekaj več kot desetinski. Se pa ves ta promet potem razdeli na nekoliko večji del, ki poteka proti zahodu, in nekoliko manjši, ki poteka proti jugu (Hrvaški).

V notranjosti Slovenije se promet najbolj zgosti na območju Ljubljane, na njeni obvoznici, največ tega prometa pa se potem zlije na primorsko avtocesto oziroma se z nje zliva na obvoznico in potem razdeli na nadaljevanje petega koridorja



Slika 2: Povprečni letni dnevni promet (PLDP) težkih tovornjakov, vlačilcev in tovornjakov s prikolicami in njihovi deleži v celotnem PLDP leta 2013 in leta 2023 na avtocestnih mejnih prehodih in na vstopu v obroč ljubljanske obvoznice

Vir podatkov: OPSI, b. d.

po štajerski avtocesti ter na deseti koridor na dolensko avtocesto in nekaj manj še na gorenjsko avtocesto na tem istem koridorju. Na odseku razcep Kozarje–priključek Brezovica je leta 2023 PLDP težkih tovornih vozil znašal več kot 9.000, kar je več kot tretjinsko povečanje v zgolj desetletju, s tem pa se je za šestino povečal tudi delež tega prometa v celotnem PLDP (na 11,3 % od 80.839 vozil).

Podvojil se je tudi obseg, nekaj manj kot podvojil pa tudi delež tovornega prometa proti Luki Koper na odseku Srmin–Bertoki, tako da je bilo skupno število tam precej podobno kot na odseku proti Šentilju, Vrtojbi in proti madžarski meji. Rast lahko pripišemo povečanju pretovora v Luki Koper, saj dobršen del tovora v Luko in iz nje prispe s tovornimi vozili.

Količinski obseg blagovnega cestnega prometa se je v obravnavanem desetletju v Sloveniji povečal kar za tri petine, na več kot 105 milijonov ton, nekoliko manj, za dve petini, se je povečalo število tonskih kilometrov. Največja je bila rast v gradbeništvu (Preglednica 2), ki pa ima v celotnem obsegu prepeljanega tovora le petinski delež.

Pretovor v Luki Koper je leta 2023 znašal približno eno petino ton prepeljanega blaga po slovenskih cestah, od leta 2013 pa se je povečal za skoraj četrtino (Preglednica 3). Zmanjšal se je obseg pretovora generalnih ter sipkih in razsutih tovorov, največje povečanje pretovora pa je bilo pri avtomobilih (več kot dvakratno). Ob dvotretjinskem povečanju obsega pretovora zabojnikov so ti postali najpomembnejša vrsta

Preglednica 2: Cestni blagovni prevoz po dejavnostih (SKD 2008) (SURS, b. d.)

Dejavnost	Promet (v tisoč tonah)		Indeks 2023/2013	Tonski kilometri (v milijonih)		Indeks 2023/2013
	2013	2023		2013	2023	
C – Predelovalne dejavnosti	2.963	4.962	167,5 %	294	436	148,4 %
F – Gradbeništvo	12.977	26.392	203,4 %	313	883	282,2 %
G – Trgovina; vzdrževanje in popravila motornih vozil	3.780	6.229	164,8 %	738	911	123,4 %
H – Promet in skladiščenje	39.351	58.814	149,5 %	14.125	19.739	139,8 %
Druge dejavnosti	6.268	8.731	139,3 %	436	552	126,7 %
SKUPAJ	65.340	105.127	160,9 %	15.905	22.520	141,6 %

Preglednica 3: Pretovor v Luki Koper v tonah po vrsti tovora leta 2013 in 2023 (Luka Koper, b. d.)

SKUPAJ	2013	2023	Indeks 2023/2013	Delež razloženega od skupnega pretovora	
				2013	2023
Generalni tovari	1.659.405	1.109.898	66,9 %	23,1%	54,5 %
Kontejnerji	5.849.694	9.800.703	167,5 %	48,9%	55,2 %
Avtomobili	662.169	1.568.617	236,9 %	41,1%	37,4 %
Sipki in razsuti tovari	6.987.806	5.289.610	75,7 %	81,4%	92,4 %
Tekoči tovari	2.840.588	4.498.697	158,4 %	99,3%	98,7 %
Skupaj	17.999.662	22.267.525	123,7 %	66,8%	71,5 %

tovora s 44 % vsega pretovorjenega blaga. Za skoraj tri petine se je povečal tudi pretovor tekočih tovorov, pri katerih je delež natovorjenih zgolj simboličen. Tudi pri drugih tovorih količina raztovorjenega blaga presega količino natovorjenega, kar kaže na uvozno usmerjenost Luke Koper. Izjema so generalni tovari in avtomobili, kjer je delež natovorjenega blaga celo nekoliko večji od raztovorjenega.

Prav pri avtomobilih je bilo povečanje pretovora največje in v povprečju so leta 2023 na ladje zvozili skoraj tisoč petsto vozil dnevno, z njih pa so jih pripeljali tudi skoraj tisoč dnevno.

Za rast prometa v Luki Koper pa ni pomemben zgolj cestni, ampak ravno tako in še bolj tudi železniški promet. Ta se je v celoti v Sloveniji povečal za dobro desetino, a predvsem zaradi več kot podvojenega tranzita. Količina blaga, pripeljanega iz tujine in razloženega v Sloveniji, se je zmanjšala za več kot desetino (Preglednica 4) in je bila tako leta 2023 že manjša od prepeljanega tranzitnega blaga. Še bolj se je skrčil notranji prevoz, a je bilo zmanjšanje manjše pri številu tonskih kilometrov, kar pomeni povečanje povprečnih razdalj v notranjem prevozu. Te so

se še bolj povečale pri prevozu iz Slovenije v tujino in pri tranzitu. V celoti gledano pa je bilo v železniškem prometu prepeljanega manj blaga, kot so ga pretovorili v Luki Koper, in ta razlika, ki je bila leta 2013 še majhna, se je v desetletju povečala na dobre tri milijone ton.

Če je obseg blagovnega železniškega prometa vsaj skromno narastel, pa je potniški, glede števila potnikov, doživel krčenje (Preglednica 5). Zanimivo pa je, da se je povečalo število potniških kilometrov, kar pomeni, da so se potniki v povprečju vozili na daljše razdalje. Sicer je bilo notranjega potniškega prometa, ki se je po številu potnikov skrčil za desetino, leta 2023 toliko, kot bi se v povprečju vsak prebivalec Slovenije z vlakom peljal sedemkrat, in sicer 50 kilometrov daleč. Več kot podvojil se je mednarodni tranzitni promet, v katerem je bilo povprečno dnevno prepeljanih približno 3.500 potnikov. To je okoli osem odstotkov vseh prepeljanih potnikov. Najbolj so se zmanjšala potovanja s slovenskih železniških postaj v tujino, na zgolj dve tretjini števila iz leta 2013. Če ne bi bilo tolikšnega povečanja pri tranzitnem prometu, pa tudi pri številu potnikov, ki so iz tujine k nam prispeli z vlakom, bi lahko sklepali,

Preglednica 4: Železniški blagovni prevoz glede na začetek in konec poti leta 2013 in 2023 (SURS, b. d.)

Vrsta prevoza	Promet (v tisoč tonah)		Indeks 2023/2013	Tonski kilometri (v milijonih)		Indeks 2023/2013
	2013	2023		2013	2023	
Notranji prevoz	3.318	2.738	82,5 %	652,3	571,4	87,6 %
Mednarodni prevoz – blago, naloženo v Sloveniji	6.502	7.103	109,2 %	1.535,7	1.876,2	122,2 %
Mednarodni prevoz – blago, razloženo v Sloveniji	5.098	4.423	86,8 %	1035,8	978,3	94,4 %
Tranzit	2.239	4.896	218,7 %	574,9	1.203,5	209,3 %
SKUPAJ	17.156	19.160	111,7 %	3.798,7	4.629,4	121,9 %

da je upad posledica epidemije koronavirusne bolezni, tako pa gre verjetno za druge razloge.

Čeprav so nekateri vlaki ob prometnih konicah polni, pa so bržkone taki vlaki prej izjema kot pravilo, saj so na naših tirih precej pogostejši prizori praznih vagonov. **Najbolj so za to krivi nekonkurenčni potovalni časi.** Vozni red 2025 za vlak iz Ljubljane v Koper za sredo ponuja šest povezav (Slovenske železnice, b. d.). Najhitrejša naj bi trajala 2 uri in 21 minut, najpočasnejša pa 11 minut dlje. Na treh od teh je treba v Divači prestopiti na avtobus. Odhodi prvih treh vlakov se zvrstijo med 4.09 in 6.02. Dopoldan je potem še en vlak ob 9.10, ki v Koper pripelje ob 11.35, če seveda nima zamude. Popoldanska vlaka sta zgolj dva. Prvi ima odhod ob 15.45, drugi pa ob 17.56. Z osebnim avtom imamo odhod, ko se zanj odločimo, potovalni čas pa je, če ni zastojev, dobro uro, in če parkiramo na parkirišču »park and ride« zraven železniške postaje v Kopru, prispemo na isto izhodiščno točko tudi do ure in pol hitreje. Cena je seveda bistveno višja, prav tako tudi ogljični odtis, čeprav je ob praznih vlakih treba upoštevati, da se ogljični odtis na potnika povečuje z manjšanjem števila potnikov na vlaku.

Potovanje z vlakom, kot kaže navedeni primer, za večino ljudi, ki iščejo alternativo avtomobilskemu prevozu, ni sprejemljivo, saj je prevelika že poraba časa za vožnjo, poleg tega je treba iti na pot zelo (pre)zgodaj, da na cilj prispemo ob sprejemljivi uri, pri vrnitvi pa tudi ni dosti izbire in se je treba vrniti bodisi z vlakom ob 15.15 ali pa z zadnjim ob 19.31.

Bistveno bolj konkurenčen je pri povezavi Ljubljane s Koprom avtobusni promet s 30 avtobusi, pri čemer jih ima večina potovalni čas 1 uro in 22 minut, kar je vsaj uro manj, kot traja potovanje z vlakom, poleg tega so avtobusni



Slika 3: Nezasedeni sedeži na sobotnem popoldanskem vlaku na odseku Postojna–Logatec

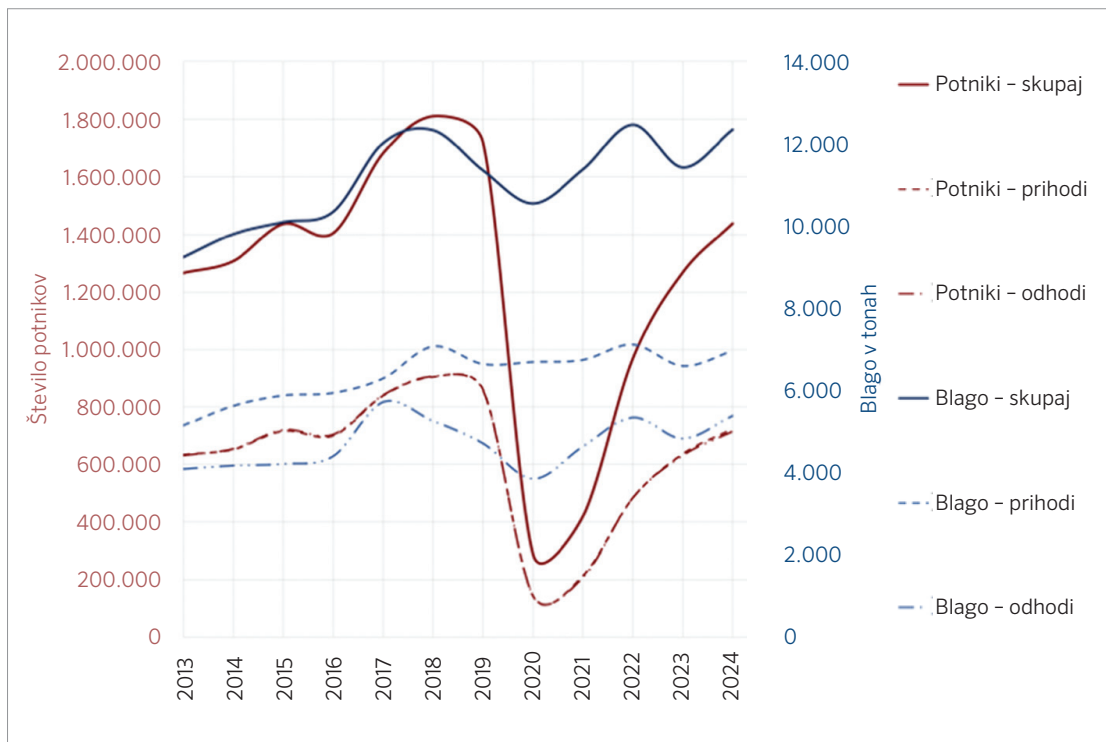
Avtor: Stanko Pelc, 2025

prevozi bistveno bolj enakomerno razporejeni preko celega dne in še cenejši. Res pa je število sedežev na avtobusih precej manjše kot na vlakih, in bistveno pogostejše se zgodi, da zaradi zasedenosti potniki ne morejo vstopiti. Še posebej je to aktualno, odkar imajo upokojenci brezplačni prevoz, in že če se jih skupina 15 do 20 odloči za skupni izlet do določene turistične točke, npr. ob morju, lahko to povzroči polno zasedenost izbranega avtobusa in posledično nedostopnost prevoza za druge uporabnike, ki si niso rezervirali prevoza ali pa so želeli vstopiti na vmesnih postajah.

Preglednica 5: Železniški potniški prevoz glede na začetek in konec poti leta 2013 in 2023

Vir podatkov: SURS, b. d.

Notranji/mednarodni prevoz	Potniki (v 1000)		Indeks 2023/2013	Potniški kilometri (v milijonih)		Indeks 2023/2013
	2013	2023		2013	2023	
Notranji prevoz	15.563	14.039	90,2 %	635,70	701,7	110,4 %
Mednarodni prevoz – potniki, vstopili v Slovenijo	194	131	67,5 %	17,50	11,0	62,9 %
Mednarodni prevoz – potniki, izstopili v Sloveniji	239	312	130,5 %	25,50	29,1	114,1 %
Tranzit	425	1.266	297,9 %	81,60	248,5	304,5 %
Mednarodni prevoz – SKUPAJ	858	1.709	199,2 %	124,60	288,6	231,6 %
SKUPAJ	16.420	15.749	95,9 %	760,30	990,3	130,3 %



Slika 4: Potniški in blagovni promet na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana 2013 do 2024

Vir podatkov: SURS, b. d.

Za konec pregleda prometa v Sloveniji se na kratko dotaknimo še letalskega prometa. V obravnavanem desetletju je Slovenija izgubila svojega letalskega prevoznika Adrio Airways, letališče na Brniku pa je prevzel nemški Fraport. Potniški promet je tako začel padati že leta 2019, naslednje leto pa ga je pandemija ohromila še precej bolj kot druge oblike prometa in od drastičnega padca leta 2020 si še vedno ni opomogel, in to kljub državni pomoči, ki jo zainteresiranim letalskim družbam dodeljuje Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije. Zadnji razpis ima na seznamu najbolj pomembnih povezovalnih letališč Dunaj, Kopenhagen, Atene, Madrid, Amsterdam in Helsinke, na seznamu končnih destinacij pa Bruselj, Prago, Skopje in Berlin (Javni razpis za večjo letalsko povezljivost Slovenije, 2025).

Zaradi odsotnosti večjega števila letov do povezovalnih letališč, ki v mreži letalskih povezav igrajo vlogo pestov (hubs), so potniki iz Slovenije prisiljeni potovati na letališča v sosesčini, od koder potem lahko letijo bodisi do povezovalnih letališč ali do končnih ciljev. Povečanje števila dospelih in odpravljenih potnikov bo torej mogoče le ob povečevanju števila letalskih povezav in širjenju nabora letališč, s katerimi bo letališče imelo vzpostavljene letalske povezave.

Blagovnega prometa je na Brniku malo in ob manjših letnih nihanjih že vrsto let ostaja na ravni enajst do dvanajst tisoč ton. Če to preračunamo na dan, je to dobrih 30 ton, kar lahko naložimo na en tovornjak vlačilec (nosilnost čez 20 ton) in en navaden tovornjak z nosilnostjo 9 ton. V primerjavi z 9.000 težkimi tovornjaki, ki se dnevno vozijo po odseku Kozarje–Brezovica, je letalski blagovni promet po obsegu res skromen. Sicer pa tudi potniški promet ni posebej obsežen. V letu 2018, ko je dosegel višek z okoli 1,8 milijona potniki, je to pomenilo približno 5.000 potnikov na dan. Približno toliko (1,7 milijona) potnikov so leta 2023 v mednarodnem prometu prepeljale Slovenske železnice. Na letališču je ves promet mednarodni, a glede na to, da je bilo število potnikov še leta 2024 daleč pod ravniyo iz leta 2019, lahko upravičeno trdimo, da je po obsegu mednarodnega prometa železniški promet pri nas prehitel letalskega in je od njega trenutno precej obsežnejši.

6 Je v Sloveniji mogoče potovati bolj trajnostno?

Avtocestni križ in obroč ljubljanske obvoznice predstavljata prometne arterije Slovenije, v katere se steka čezmejni in notranji promet. Ker je Ljubljana kot glavno mesto samostojne

države močno okrepila svojo privlačno vlogo v mreži centralnih naselij, se vanjo steka ogromno prometa iz vseh slovenskih regij, poleg tega se tu sekata peti in deseti evropski koridor, kar pomeni, da se tudi večji del tranzitnega prometa, ki prečka Slovenijo, zliva na ljubljansko obvoznico, kjer je tako obremenjenost s cestnim prometom največja. To seveda povzroča redne prometne zastoje, rešitve pa se iščejo v dodajanju voznih pasov, ki bodo v primeru izboljšane pretočnosti pritegnili dodatni promet in zgodba se bo ponovila. Ključni odločevalci ne razmišljajo o zmanjšanju avtomobilskega prometa, saj je kakršnokoli omejevanje »pravice do vožnje z osebnimi vozili« lahko politično pogubno. Pa vendar bo treba najti pot do bolj trajnostnih oblik opravljanja vsakdanjih poti. Če želimo doseči spremembe, moramo začeti pri najmlajših in pri njihovi vzgoji. Da se da, lepo dokazuje projekt »Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah«, v okviru katerega so v času trajanja projekta z usmerjenimi dejavnostmi dosegli, da se je povečal delež osnovnošolcev, ki so v šolo prihajali na trajnosten način (peš s 36 % na 52,5 %) (Ilc Klun, 2025, str. 79). Seveda pa enkratni projekt ne more imeti trajnih učinkov, vzgoja za trajnostno potovalno obnašanje mora biti sistematično vključena v življenje in delo na vseh ravneh šolskega sistema.

Seveda pa ni dovolj le vzgoja, potrebni so tudi konkretni ukrepi za izboljšavo celotnega prometnega sistema. Gabrovec in sodelavci (2025, str. 103) v znanstveni monografiji o prevozni revščini ponujajo deset možnih ukrepov, ki lahko izboljšajo dostopnost trajnostnih oblik potovanja tudi tistim, ki si avta ne morejo privoščiti, in so primerni tudi za redkeje poseljena območja. Med temi so izboljšanje prostorsko-časovne dostopnosti javnega potniškega prometa (JPP), integracija šolskih prevozov in prevozov na zahtevo v sistem JPP, ureditev infrastrukture, spodbujanje sopotništva itn. Številni od teh ukrepov so primerni tudi za to, da se omogočijo bolj trajnostne oblike potovanja tudi tistim, ki ne sodijo v skupino prevozno revnih.

Ob sedanjem stanju našega prometnega omrežja je težko pričakovati hiter prehod na bolj trajnostne oblike potovanja. Vlaki še dolgo ne bodo konkurenčni, saj brez velikih vlaganj v omrežje ni mogoče doseči bistveno krajših potovalnih časov. Želje po novih in novih avtocestnih povezavah v vseh regijah, ki še niso ustrezno povezane z avtocestnim križem, pa bodo še naprej voda na mlin avtocestnemu »lobiju« za opravičilo za gradnjo novih odsekov, kar lahko vodi samo v še večjo avtomobilizacijo. Da bi lahko na primer dovolj hitri in dovolj pogosti

vlaki učinkovito povezovali linijsko urbanizirana naselja Kamniškobistriške ravnine z Ljubljano, ob ustrezno izboljšani progi, si kar težko zamišljamo. Da bi zgradili kakšno novo hitro in učinkovito železniško povezavo, na primer do Vrhnike, ki jo je nekoč že imela, ali celo do Grosuplje, je skoraj utopično razmišljati. V Ljubljani so v petdesetih letih prejšnjega stoletja ukinili tramvaj in že četrto stoletja kasneje so se pojavili načrti za novo obliko cestnega tirnega prometa – cestno železnico, a do uresničitve nikoli ni prišlo. Pa bi bila lahko to učinkovita izboljšava javnega mestnega in primestnega prometa.

Na koncu pa še beseda o trajnostnem prevozu blaga. Tovornega tranzita skozi Slovenijo ne moremo kar prepovedati, tudi omejevanje ni prav enostavno. Preusmeritev tranzitnega tovarnega prometa na železnice pa, ob že omenjenem sedanjem stanju omrežja, kratko- in srednjeročno tudi ni mogoča, vsaj ne v želenem obsegu. Če bo tretja razvojna os zaživel kot avtocestna povezava od avstrijske meje na Koroškem do hrvaške meje v Beli krajini, lahko pričakujemo samo še dodatno povečanje tranzitnega tovarnega in potniškega prometa. Podobno lahko pričakujemo tudi na ljubljanski obvoznici in vpadnicah, saj bodo načrtovani dodatni pasovi nedvomno pritegnili dodatni promet.

Vsekakor lahko v sedanjih razmerah za trajnostnost prometa v Sloveniji veliko naredimo z zmanjševanjem potreb po potovanjih. Med pandemijo smo ugotovili, da smo ljudje družabna bitja in nam je težko, če smo dalj časa ločeni od svojih sodelavcev, sošolcev ipd., a hkrati tudi, da lahko marsikaj naredimo na daljavo in da delo od doma ni nujno manj učinkovito, kot če ga opravimo v službi. Marsikakšen potniški kilometer lahko prihranimo tudi na tak način. Podoben učinek ima lahko tudi skrajšanje oskrbovalnih verig, a je za kupovanje lokalno pridelanih in izdelanih izdelkov treba krepko spremeniti naše nakupovalne navade, kar je spet prednostna naloga vzgoje.

7 Sklep

Trditve, da naši vlaki vozijo prazni, ne moremo podkrepiti s statističnimi podatki, ker z njimi ne razpolagamo. Dejstvo pa je, da je po obsegu železniški promet v Sloveniji skromen in da se je modernizacija železnic začela nekaj desetletij prepozno. Vlaki so zato prepočasni, zaradi posodabljanja prog nastajajo zamude, na posameznih odsekih morajo potniki prestopiti na nadomestne avtobuse, kar vse odvrača potnike od uporabe, in dokler imajo alternativo v osebem avtomobilu, se vlaku zlahka odrečejo.

Na drugi strani so velika vlaganja v izgradnjo omrežja avtocest prebivalce Slovenije še dodatno utrdila v prepričanju, da je osebni avtomobil najboljša in edina sprejemljiva izbira za dnevna potovanja zaradi dela in oskrbe.

Vzpodbujanje sprememb potovalnih navad z različnimi ukrepi je nujno, a ne bo rodilo sadov kar čez noč, to je dolgotrajen proces. Še večji zalogaj pa bo doseči spremembe pri tovornem prometu. Kakor je všečno reči »tovornjake na vlake«, je to na kratki in srednji rok praktično neuresničljivo. Pa vendar bo treba ugrizniti tudi v to kislo jabolko in korenito posodobiti železniško infrastrukturo, saj o novih progah za zdaj niti razmišljati ne upamo, čeprav so že pred pol stoletja obstajali načrti za hitro progo, ki bi prečkala Slovenijo. Ob sedanji dinamiki gradenj bo trajalo vsaj še toliko, da bo tudi zgrajena, če se bo izkazalo, da je res potrebna. Je pa po drugi strani razveseljivo, da se v Sloveniji vse bolj razrašča omrežje kolesarskih poti, čeprav so predvsem namenjene rekreativni uporabi. Za bolj množično uporabo koles za potovanja na delo bi bilo predvsem v mestih treba kolesarskemu prometu zagotoviti varne poti in več prostora, česar pa seveda ni mogoče doseči drugače kot z zmanjšanjem prostora za avtomobile. To pa je v tako avtomobilizirani družbi, kot je slovenska, zelo težko. A se da, če se le hoče, kar dokazuje nekaj posamičnih primerov, kot je preureditev Slovenske ceste v Ljubljani za javni potniški promet, kolesarje in pešce.

8 Viri in literatura

Avtobusna postaja Ljubljana. (b. d.). *Vozni red*. <https://www.ap-ljubljana.si/vozni-red?vstop=3622&izstop=739&datum=2025-06-04>

Gabrovec, M., Tiran, J., Benčina, M., Bole, D., Goluža, M., Koblar, S., Pipan, P., Živčič, L. (2025). *Prevozna revščina v Sloveniji*. Založba ZRC.

Gams, I. (1991a). Nekatere geografske stalnice Slovenije. *Geografski vestnik*, 63, 7–24.

Gams, I. (1991b). The Republic of Slovenia – Geographical Constants of the New Central-European State. *GeoJournal*, 24(4), 331–340. <https://doi.org/10.1007/BF00578254>

Ilc Klun, M. (2025). Kako trajnostno mobilni so slovenski osnovnošolci. V M. Skorupan (ur.), *Promet in energetika : 7. konferenca Društva učiteljev geografije Slovenije* (str. 76–79). Društvo učiteljev geografije Slovenije.

Javni razpis za večjo letalsko povezljivost Slovenije. (2025). *Uradni list RS*, št. 16/25. <https://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?ral=2025001600003>

Luka Koper. (b. d.). *Statistika pretovora*. <https://www.luka-kp.si/aktualno/statistika-pretovora/>

Prosen, A. (2003). Urejanje podeželskega prostora – naloga integralnega ali sektorskega načrtovanja? *Urbani izziv*, 14(1), 32–40.

ÖBB Infra. (b. d.). *Die Südstrecke*. <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach>

OPSI. (b. d.). *Odprti podatki Slovenije/Prometne obremenitve od leta 1997 dalje*. <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>

Slovenske železnice. (b. d.). *Išči vozni red*. https://potniski.sz.si/vozni-redi-results/?action=timetables_search¤t-language=sl&departure-date=03.06.2025&entry-station=42300&exit-station=44352

SURS. (b. d.). *SiStat*. <https://pxweb.stat.si/SiStat/sl>