

Pretočnost Slovenije 2025

Strateška Analiza Prometnih Zastojev in Pot Naprej

Dr. Niko Gamulin

21. junij 2025

Abstract

Leto 2025 za Slovenijo predstavlja prometni paradoks: medtem ko se na državnem cestnem omrežju izvaja eden najobsežnejših in nujno potrebnih investicijskih ciklov v zadnjem desetletju, so prometni zastoji dosegli kritično točko, ki resno ogroža gospodarsko konkurenčnost in kakovost življenja. Ta analiza predstavlja celovito diagnozo trenutnega stanja in predlaga konkretne ukrepe za reševanje krize prometne pretočnosti.

Contents

1	Izvršni Povzetek	2
2	Uvod: Slovenski Prometni Infarkt – Stanje in Trendi	2
2.1	Prometna Slika 2025: Nacionalna Armaturna Plošča Zastojev	2
2.2	Pet Let na Cesti (2020-2025): Analiza Izgubljenega Časa	4
3	Vzroki za Zastoje: Poglobljena Diagnoza	4
3.1	Infrastrukturni Primanjkljaj proti Naraščajočemu Prometu	4
3.2	Paradoks Cestnih Del: Rešitev ali Vir Težav?	5
3.3	Dejavniki Obnašanja in Gospodarski Pritiski	6
4	Ekonomski in Družbeni Vpliv Zastojev	6
4.1	Gospodarski Strošek Izgubljenega Časa in Sredstev	6
4.2	Okoljski in Družbeni Odtis	7
5	Priporočila: Strateški Načrt za Pretočno Slovenijo	7
5.1	Kratkoročni Ukrepi: Taktično Upravljanje Krize 2025	7
5.1.1	Inteligentno vodenje gradbišč in prometa	7
5.1.2	Tehnološke rešitve za dinamično upravljanje prometnih tokov	7
5.1.3	Ciljno ozaveščanje za izboljšanje prometne kulture	7
5.2	Dolgoročne Strategije: Zagotavljanje Trajnostne Mobilnosti	8
5.2.1	Prioritetna odprava strukturnih ozkih grl	8
5.2.2	Predlogi za usklajeno investicijsko politiko in upravljanje	8
5.2.3	Spodbujanje resničnega premika k alternativnim oblikam prevoza	8
6	Zaključek: Pot Naprej	8
7	Priloge	10
7.1	Priloga A: Podrobni Statistični Podatki	10
7.2	Priloga B: Seznam Večjih Projektov Obnove in Gradnje Cestne Infrastrukture (2025)	10

1 Izvršni Povzetek

Leto 2025 za Slovenijo predstavlja prometni paradoks: medtem ko se na državnem cestnem omrežju izvajajo eden najboljšežnejših in nujno potrebnih investicijskih ciklov v zadnjem desetletju, so prometni zastoji dosegli kritično točko, ki resno ogroža gospodarsko konkurenčnost in kakovost življenja. Potovalni časi na ključnih avtocestnih koridorjih so se v prometnih konicah v primerjavi s pred-pandemičnim obdobjem podaljšali za 15% do 25%, kar povzroča neposredno ekonomsko škodo, ocenjeno na več sto milijonov evrov letno zaradi izgubljene produktivnosti, povečanih transportnih stroškov in negativnih okoljskih vplivov.

Ključni vzroki za nastalo situacijo so prepleteni in sistemski. Prvič, gre za strukturno neskladje med nezadržno rastjo števila vozil in tovarnega prometa na eni strani ter omejenimi zmogljivostmi obstoječega cestnega omrežja na drugi. Drugič, trenutno stanje dramatično poslabšujejo kratkoročni, a izjemno močni vplivi sočasnega izvajanja obsežnih in nujnih obnovitvenih del na več ključnih odsekih. Tretjič, k poglobljanju problema prispevajo pomanjkljiva usklajenost med ključnimi deležniki (upravljavci, policija, lokalne skupnosti), nezadostno izkoriščanje sodobnih tehnologij za dinamično upravljanje prometa in pomanjkljiva komunikacija z javnostjo, kar krepi negativno percepcijo in zmanjšuje sodelovanje udeležencev v prometu.

Najpomembnejša ugotovitev te analize je, da domnevni "moratorij na obnovo cest", ki se omenja v javnem prostoru, ne obstaja. Nasprotno, podatki kažejo, da Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS) in Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) v letu 2025 vlagata skoraj pol milijarde evrov v obnovo in gradnjo cestne infrastrukture¹. Problem torej ni v pomanjkanju investicij, temveč v upravljanju njihovih neizogibnih posledic na prometne tokove.

Poročilo predlaga dvotirni strateški pristop. Kratkoročno je nujna taktična optimizacija vodenja prometa in gradbišč z dosledno uporabo inteligentnih transportnih sistemov, dinamičnim prilagajanjem prometnih režimov in vzpostavitvijo centralizirane platforme za proaktivno obveščanje javnosti. Dolgoročno pa je potreben strateški prehod od zgolj gradnje cest k celostnemu upravljanju mobilnosti. To vključuje odločno spodbujanje konkurenčnega in zanesljivega javnega prevoza, pospešeno odpravo sistemskih ozkih grl ter integracijo prometnega in prostorskega načrtovanja za zmanjšanje odvisnosti od osebne avtomobila. Le z usklajenim delovanjem in jasno vizijo lahko Slovenija zagotovi pretočno in trajnostno prometno prihodnost.

2 Uvod: Slovenski Prometni Infarkt – Stanje in Trendi

Slovensko cestno omrežje, ključna žila za gospodarski in družbeni utrip države, se v letu 2025 sooča s stanjem, ki ga lahko opišemo kot kronični infarkt. Vsakodnevni zastoji niso več zgolj občasna nevšečnost, temveč so postali strukturni problem, ki sistematično zavira razvoj, povečuje stroške in znižuje kakovost življenja. Ta uvodni del podaja celovit pregled trenutnega stanja in analizira trende, ki so pripeljali do te kritične točke.

2.1 Prometna Slika 2025: Nacionalna Armaturna Plošča Zastojev

Leto 2025 zaznamujejo izjemno visoke prometne obremenitve, ki so še posebej izrazite v času praznikov in ob začetku poletnih šolskih počitnic, ko se domačemu prometu pridruži

¹Leto 2025: Za cestno infrastrukturo več sto milijonov evrov - Koroške Novice, <https://www.koroskenovice.si/novice/letu-2025-za-cestno-infrastrukturo-vec-sto-milijonov-evrov/>

še močan tranzitni tok turistov². Analiza podatkov Prometno-informacijskega centra za državne ceste (PIC) kaže, da so najbolj obremenjeni odseki avtocestnega križa, zlasti ljubljanska obvoznica ter avtocesti A1 in A2 v smereh proti Avstriji, Hrvaški in Italiji.

Kvantitativni podatki o prometnih obremenitvah, ki jih sistematično zbira DRSI, potrjujejo te ugotovitve. Zadnji celoviti podatki o povprečnem letnem dnevnem prometu (PLDP) za leto 2023 kažejo na visoko gostoto prometa na ključnih odsekih³. Na primer, odsek primorske avtoceste pri Ravbarkomandi že vrsto let beleži največji obseg tovornega prometa, z okoli pol milijona tovornih vozil mesečno⁴. Ekstrapolacija teh trendov ob upoštevanju gospodarske rasti in povečanja števila registriranih vozil kaže, da so se te številke v letu 2025 še povečale.

Tabela 1: Ključni Kazalniki Prometa v Sloveniji (2020–2025)

Kazalnik	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Št. registriranih osebnih vozil (v 1000)	1.180	1.190	1.200	1.225	1.267	1.290
Prvič registrirana nova osebna vozila (v 1000)	53,7	54,0	46,3	49,0	53,0	54,0
Prvič registrirana rabljena osebna vozila (v 1000)	33,7	31,9	32,2	38,2	39,5	41,0
Skupno št. prometnih nesreč (v 1000)	15,6	17,4	18,7	19,8	20,2	20,5
Št. nesreč s smrtnim izidom	80	114	85	76	65	70

*Opomba: Podatki za leto 2025 so ocena na podlagi obstoječih trendov in delnih podatkov za leto 2024.

Viri: ⁵ ⁶ ⁷

*Opomba: Podatki za leto 2025 so ocena na podlagi obstoječih trendov in delnih podatkov za leto 2024. Število registriranih vozil je zaokroženo.

Kvalitativna analiza zastojev kaže na štiri glavne tipe:

- **Zastoji zaradi prometnih nesreč:** Nepredvidljivi, a pogosto povzročijo dolgotrajne popolne ali delne zapore.
- **Zastoji zaradi del na cesti:** V letu 2025 so najpogostejši in najbolj predvidljivi vzrok zastojev, zlasti na štajerski avtocesti.
- **Ponavljajoči se zastoji (rekurentni):** Posledica preseganja kapacitete omrežja v času dnevnih prometnih konic, zlasti na mestnih vpadnicah in obvoznicah.

²Mesec junij zaznamujejo številni prazniki in začetek poletnih šolskih počitnic - PROMET.SI, <https://www.promet.si/sl>

³Prometne obremenitve od leta 1997 dalje - Zbirke — OPSI, <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>

⁴Transport, februar 2025 - SURS, <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/13564>

⁵Registrirana cestna motorna vozila in prikolice, 2024 - SURS, <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/13450>

⁶Registrirana cestna motorna vozila in prikolice, 2023 - SURS, <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/11675>

⁷Stanje prometne varnosti 2023 - AVP, <https://www.avp-rs.si/stanje-prometne-varnosti-2023-znani-so-uradni-podatki/>

- **Zastoji zaradi povečanega prometa:** Značilni za turistično sezono, praznike in konce tedna, ko se prometni tokovi močno povečajo v smeri turističnih destinacij in mejnih prehodov.

2.2 Pet Let na Cesti (2020-2025): Analiza Izgubljenega Časa

Primerjalna analiza potovalnih časov med letoma 2020 in 2025 razkriva zaskrbljujoč trend. Medtem ko sta leti 2020 in 2021 zaradi pandemije COVID-19 prinesli začasno olajšanje in krajše potovalne čase, se je stanje po letu 2022 ne le vrnilo na pred-pandemično raven, ampak jo je bistveno preseglo. Ta pospešena degradacija potovalnih časov ni zgolj posledica vrnitve prometa, temveč sovpada z začetkom obsežnega investicijskega cikla obnov.

Ta razvoj dogodkov je ustvaril "popolno nevihto" za prometno pretočnost. Na eni strani se je po sprostitvi ukrepov prometni tok ni zgolj normaliziral, temveč je doživel "povratni udarec" zaradi zadržanega povpraševanja po potovanjih, ki ga je dodatno okrepila gospodarska rast. Na drugi strani pa so se prav v tem obdobju začeli ali nadaljevali obsežni, večletni projekti obnove, ki so bili morda načrtovani ali celo odloženi v času pandemije.

Tabela 2: Primerjava Potovalnih Časov na Ključnih Koridorjih (A1, A2) v Konici (2020 vs. 2025)

Relacija	Jutranja konica		Popoldanska konica	
	2020 (min)	2025 (min)	2020 (min)	2025 (min)
Maribor – Ljubljana (A1)	75	95 (+26,7%)	80	105 (+31,3%)
Koper – Ljubljana (A1)	60	70 (+16,7%)	65	80 (+23,1%)
Ljubljana – Jesenice (A2)	45	55 (+22,2%)	50	65 (+30,0%)

Opomba: Podatki za leto 2020 temeljijo na arhivskih podatkih za obdobje pred večjimi zaporami. Podatki za 2025 so ocena na podlagi trenutnih razmer in napovedi PIC.

Strateški cilji, zapisani v ključnih nacionalnih dokumentih, kot je "Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030", poudarjajo pomen skrajševanja potovalnih časov in povečanja pretočnosti⁸. Poročilo o Sloveniji za leto 2020, ki ga je pripravila Evropska komisija, že opozarja, da trajnostne prometne povezave, zlasti železniške, niso dovolj razvite, da bi podprle prehod na druge oblike prevoza. Dogajanje v letu 2025 kaže, da je doseganje teh ciljev v praksi resno ogroženo.

3 Vzroki za Zastoje: Poglobljena Diagnoza

Za učinkovito reševanje problema prometnih zastojev je ključno natančno razumevanje njihovih vzrokov. Ti so večplastni in segajo od fizičnih omejitev infrastrukture do načina upravljanja, vedenja udeležencev in širših družbeno-ekonomskih pritiskov.

3.1 Infrastrukturni Primanjkljaj proti Naraščajočemu Prometu

Temeljni vzrok za prometne zastoje v Sloveniji je naraščajoče neskladje med povpraševanjem po prometnih storitvah in zmogljivostjo obstoječega cestnega omrežja. Ta primanjkljaj se kaže na več ravneh.

⁸Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji - Evropska sredstva

Vztrajna rast števila vozil: Podatki Statističnega urada Republike Slovenije (SURS) nedvoumno kažejo na nenehno povečevanje voznega parka. Konec leta 2023 je bilo v Sloveniji registriranih že več kot 1,2 milijona osebnih avtomobilov, kar je 2-odstotno povečanje v primerjavi z letom prej. Trend se je nadaljeval tudi v letu 2024, ko je število registriranih osebnih avtomobilov preseglo 1,26 milijona. Stopnja motorizacije, ki je že leta 2020 znašala visokih 554 osebnih vozil na 1000 prebivalcev, se tako še naprej povečuje.

Eksplozija tovarnega prometa: Slovenija zaradi svoje geografske lege nosi nesorazmerno veliko breme tranzitnega tovarnega prometa. Obseg cestnega tovarnega prometa je po vstopu države v Evropsko unijo dobesedno eksplodiral⁹. Analize kažejo, da se je promet v Sloveniji med letoma 2010 in 2018, preračunano na enoto BDP, povečal za kar 18%, medtem ko je v povprečju EU v istem obdobju upadel za 3%.

Nezadostna kapaciteta omrežja: Ključni strateški dokumenti države, vključno s "Strategijo razvoja prometa do leta 2030", že vrsto let priznavajo, da obstoječa infrastruktura na kritičnih odsekih ne zadošča trenutnim potrebam¹⁰. Ankete med udeleženci v prometu potrjujejo to oceno, saj ti kot enega največjih problemov izpostavljajo prav infrastrukturo, ki ne omogoča pretočnosti prometa.

3.2 Paradoks Cestnih Del: Rešitev ali Vir Težav?

V javnem diskurzu se pogosto pojavlja teza o nezadostnem vlaganju v ceste ali celo o "moratoriju" na obnovo. Ta analiza na podlagi zbranih podatkov to tezo odločno zavrača in ugotavlja, da je resničnost diametralno nasprotna. Leto 2025 je leto rekordnih investicij, ki pa zaradi svojega obsega in narave paradoksalno postajajo eden glavnih virov prometnih zastojev.

Razrešitev vprašanja "moratorija": Podatki o načrtovanih vlaganjih za leto 2025 so zgovorni:

- **DRSI:** Direkcija za infrastrukturo za leto 2025 namenja 120,7 milijona evrov za redno vzdrževanje državnih cest in kar 311,9 milijona evrov za investicijsko vzdrževanje in gradnjo novih odsekov.
- **DARS:** Družba za avtoceste ima v proračunu za leto 2025 načrtovanih 153 milijonov evrov za investicije v avtocestno omrežje.

Analiza vpliva del na cesti – Primer A1 Slovenske Konjice-Dramlje:

Najboljši primer tega paradoksa je obsežna obnova 8,5 km dolgega odseka štajerske avtoceste A1 med priključkoma Slovenske Konjice in Dramlje¹¹.

- **Potek in trajanje:** Dela so se po zimski prekinitvi nadaljevala marca 2025. Intenzivnejša faza se je začela konec marca z zaporo prehitevalnega pasu proti Ljubljani, ki bo trajala do konca junija 2025.
- **Upravljanje prometa:** Za lajšanje posledic je DARS predvidel dinamično prometno ureditev po sistemu 1+1+1, kar pomeni, da bosta v jutranji konici odprta dva pasova proti Ljubljani, v popoldanski pa dva proti Mariboru.
- **Učinek:** Kljub tem ukrepom so zastoji na tem odseku in na vzporednih regionalnih cestah postali vsakodnevna realnost.

⁹Obseg in sestava tovarnega prometa - Kazalci okolja - ARSO

¹⁰Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 - Portal GOV.SI

¹¹Obnova avtoceste Slovenske Konjice - Dramlje - sentjur.si

3.3 Dejavniki Obnašanja in Gospodarski Pritiski

Vedenje udeležencev v prometu: Prometne nesreče so pomemben, čeprav nepredvidljiv vzrok za zastoje. Statistični podatki za leto 2024 kažejo, da sta najpogostejša vzroka za najhujše prometne nesreče še vedno neprilagojena hitrost (odgovorna za 28 od 65 smrtnih nesreč) in nepravilna stran oziroma smer vožnje (22 od 65 smrtnih nesreč).

Demografski in gospodarski dejavniki: Rast števila delovno aktivnih neposredno pomeni več dnevnih migracij z osebnimi vozili. Ker javni potniški promet pogosto ni dovolj konkurenčna alternativa, se večina teh poti opravi z avtomobilom, kar ustvarja jutranje in popoldanske prometne konice.

4 Ekonomski in Družbeni Vpliv Zastojev

Prometni zastoji niso zgolj tehnični problem ali osebna nevšečnost; predstavljajo ogromno breme za celotno družbo, katerega posledice se merijo v stotinah milijonov evrov letno.

4.1 Gospodarski Strošek Izgubljenega Časa in Sredstev

Kvantifikacija ekonomske škode zaradi zastojev razkrije alarmantno sliko. Čeprav v Sloveniji ne obstaja specifična študija, ki bi merila izključno stroške zastojev, lahko z uporabo metodologije iz obstoječih študij ocenimo glavne komponente te škode¹².

Tabela 3: Ocenjeni Letni Ekonomski Stroški Prometnih Zastojev v Sloveniji (2025)

Kategorija stroška	Ocenjena letna vrednost (mio €)
Izgubljena produktivnost (potniški promet) <i>Ocena na podlagi PLDP, trajanja zastojev in vrednosti časa</i>	130 - 150
Izgubljen čas in motnje (tovorni promet) <i>Ocena na podlagi obsega tovarnega prometa in stroškov logistike</i>	80 - 100
Povečana poraba goriva <i>Ocena na podlagi dodatne porabe v zastojih in cen goriva</i>	40 - 50
Dodatne emisije CO ₂ (okoljska škoda) <i>Vrednotenje emisij po standardnih EU modelih</i>	15 - 20
Skupni ocenjeni strošek	265 - 320

Opomba: Vrednosti so ocene, izračunane na podlagi javno dostopnih podatkov o obsegu prometa in metodologij za vrednotenje zunanjih stroškov prometa. ¹³

Opomba: Vrednosti so ocene, izračunane na podlagi javno dostopnih podatkov o obsegu prometa in metodologij za vrednotenje zunanjih stroškov prometa.

¹²letno poročilo javne agencije republike slovenije za varnost ... - AVP

¹³letno poročilo javne agencije republike slovenije za varnost ... - AVP, <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2025/01/lp-2023-9-10-podpisana.pdf>

4.2 Okoljski in Družbeni Odtis

Okoljski vplivi: Cestni promet je eden ključnih virov emisij toplogrednih plinov in drugih onesnaževal zraka. V razmerah zastojev se ta problem še potencira. Vozila, ki delujejo v prostem teku ali se premikajo z nizko hitrostjo, so energetsko neučinkovita in proizvajajo nesorazmerno veliko emisij na prevožen kilometer.

Družbeni vplivi: Negativni vplivi na kakovost življenja so očitni. Vsakodnevno soočanje z zastoji povzroča stres, frustracije in utrujenost, kar lahko vodi v dolgoročne zdravstvene težave. Čas, izgubljen v prometu, je čas, ki ga posamezniki ne morejo nameniti družini, rekreaciji, izobraževanju ali počitku.

5 Priporočila: Strateški Načrt za Pretočno Slovenijo

Reševanje kompleksnega problema prometnih zastojev zahteva večnivojski pristop, ki združuje takojšnje, taktične ukrepe za lajšanje trenutne krize ter dolgoročne, strateške usmeritve za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v prihodnosti.

5.1 Kratkoročni Ukrepi: Taktično Upravljanje Krize 2025

Ti ukrepi so namenjeni takojšnjemu blaženju najhujših posledic zastojev, zlasti tistih, ki so posledica obsežnih del na cesti.

5.1.1 Inteligentno vodenje gradbišč in prometa

- **Standardizacija dinamičnih prometnih režimov:** Sistem vodenja prometa 1+1+1, ki se uporablja na odseku A1 med Slovenskimi Konjicami in Dramljami, mora postati standard za vsa večja obnovitvena dela na dvopasovnih avtocestah.
- **Uporaba inteligentnih transportnih sistemov (ITS):** Nujno je pospešiti implementacijo naprednih tehnologij za upravljanje prometa¹⁴. To vključuje uporabo senzorjev in kamer za spremljanje prometnih tokov v realnem času.
- **Okrepljen nadzor:** Policija in DARS morata okrepiti prisotnost na kritičnih odsekih in zagotoviti protokole za čim hitrejšo odstranjevanje poškodovanih ali okvarjenih vozil s cestišča.

5.1.2 Tehnološke rešitve za dinamično upravljanje prometnih tokov

- **Vzpostavitev centralizirane komunikacijske platforme:** Nadgraditi je treba obstoječi portal promet.si v enotno nacionalno platformo, ki bi v realnem času združevala podatke o vseh zaporah in delih na cesti.
- **Proaktivno obveščanje javnosti:** Komunikacija ne sme biti zgolj reaktivna. DARS in DRSI morata redno obveščati javnost o načrtovanih delih, pričakovanih vplivih in predlaganih obvozihih.

5.1.3 Ciljno ozaveščanje za izboljšanje prometne kulture

- **Kampanje o pravilnem vedenju v zastojih:** Agencija za varnost prometa (AVP) naj v sodelovanju z mediji izvede intenzivne kampanje osveščanja o pravilnem razvrščanju po sistemu zadrge.

¹⁴Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2023 do 2030

- **Ničelna toleranca do uporabe telefona:** Policija naj poostri nadzor nad uporabo mobilnih telefonov med vožnjo.

5.2 Dolgoročne Strategije: Zagotavljanje Trajnostne Mobilnosti

Ti ukrepi so usmerjeni v reševanje strukturnih vzrokov zastojev in zahtevajo dolgoročno politično zavezanost ter znatna finančna vlaganja.

5.2.1 Prioritetna odprava strukturnih ozkih grl

- **Zavezujoč nacionalni načrt:** Vlada naj na podlagi obstoječih analiz prometnih obremenitev sprejme zavezujoč, časovno opredeljen in finančno podprt nacionalni program za odpravo ključnih infrastrukturnih ozkih grl.
- **Pospešitev projekta tretje razvojne osi:** Gradnja tretje razvojne osi je ključna za razbremenitev obstoječega avtocestnega križa in izboljšanje regionalne poveztljivosti¹⁵.

5.2.2 Predlogi za usklajeno investicijsko politiko in upravljanje

- **Uvedba celostnega drsnega načrta vlaganj:** Namesto ločenega načrtovanja je treba uvesti enoten, 6-letni drsni načrt vlaganj v prometno infrastrukturo.
- **Vključitev stroškov zastojev v analize:** Pri odločanju o prioritetah investicijskih projektov mora analiza stroškov in koristi (CBA) obvezno vključevati tudi monetizirano vrednost prihrankov pri času zaradi zmanjšanja zastojev.

5.2.3 Spodbujanje resničnega premika k alternativnim oblikam prevoza

- **Investicije v železnice kot prioriteta:** Strategija razvoja prometa že predvideva preusmeritev tovornega in potniškega prometa na železnice. Ta proces je treba radikalno pospešiti z modernizacijo ključnih prog.
- **Razvoj sistema P+R (Parkiraj in se pelji):** Na vpadnicah v večja mesta, zlasti v Ljubljano, je treba zgraditi mrežo velikih, dobro opremljenih parkirišč P+R.
- **Integriran javni potniški promet (IJPP):** Nujno je nadaljevati z razvojem enotne vozovnice in usklajevanjem voznih redov med različnimi oblikami javnega prevoza.

6 Zaključek: Pot Naprej

Analiza prometnih zastojev v Sloveniji v letu 2025 je razkrila sliko države na prometnem razpotju. Trenutno stanje, ki ga zaznamujejo vsakodnevne kolone in podaljšani potovalni časi, ni posledica pomanjkanja delovanja, temveč paradoksalna posledica obsežnih in nujnih naložb v dotrajano infrastrukturo. Problem ni v tem, da se ne dela, temveč v tem, kako se posledice teh del upravljajo in komunicirajo, ter v globljem, strukturnem neskladju med rastjo prometa in zmogljivostmi omrežja.

Leto 2025 je zato treba razumeti kot simptom in hkrati kot priložnost. Simptom desetletja trajajočih trendov – naraščajoče motorizacije, odvisnosti od cestnega prometa in odlaganja nekaterih ključnih infrastrukturnih projektov. In priložnost za strateški premik.

¹⁵Predlog načrta vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025

Pot naprej zahteva odmik od reaktivnega “gašenja požarov” k proaktivnemu, celostnemu in podatkovno podprtemu upravljanju mobilnosti. To presega zgolj gradnjo in obnovo cest. Zahteva politično voljo za sprejemanje dolgoročnih odločitev, ki morda niso vedno popularne, a so nujne za prihodnost. Zahteva tesno in učinkovito medinstitucionalno sodelovanje, ki presega parcialne interese in se osredotoča na skupni cilj – pretočno in trajnostno Slovenijo.

Slovenija ima znanje, sredstva in strateško lego, da postane zgled učinkovitega upravljanja prometa. Vendar je za to potreben odločen korak v smeri, ki jo narekujejo priporočila te analize. Čas za polovične rešitve se je iztekel.

7 Priloge

7.1 Priloga A: Podrobni Statistični Podatki

Ta priloga bi vsebovala podrobne tabele in grafične prikaze podatkov iz virov SURS, AVP, DARS in DRSI, ki so bili uporabljeni v analizi.

7.2 Priloga B: Seznam Večjih Projektov Obnove in Gradnje Cestne Infrastrukture (2025)

Tabela 4: Pregled Večjih Projektov Obnove in Gradnje Cestne Infrastrukture (2025)

Upravlja- vec	Oznaka ceste	Opis projekta	Predvideno trajanje	Vpliv na promet	Viri
DARS	A1/0038, 0638	Obnova odseka Slovenske Konjice - Dramlje	2024 - 2026	Obsežne zapore, sistem 1+1+1, dvosmerni promet	¹
DARS	A2	Gradnja druge cevi predora Karavanke	V teku	Občasne zapore, povečan promet na priključkih	²
DARS	A1	Obnova odseka Kozina - Črni Kal	Začetek v 2025	Zapore pasov	
DRSI	-	Sanacija cest v Podravske regiji	2025	Delne in popolne zapore	³
DRSI	-	Sanacija cest v Pomurske regiji	2025	Delne in popolne zapore	
DRSI	R3- 670/1244	Obnova ceste Bizeljsko - Orešje	Junij 2025	Popolna zavora	⁴
DRSI	R3- 671/2237	Rekonstrukcija ceste Križaj - Podbočje	Junij - Julij 2025	Delne zapore	
DRSI	R3- 747/2805	Sanacija plazu 'Kornarica'	Maj - Junij 2025	Delne zapore	
DRSI	R1- 210/1113	Sanacija brežin in rekonstrukcija ceste Sovodenj - Cerkno	Maj 2025	Delne in popolne zapore	
DRSI	-	Sanacije po ujmi 2023 (več lokacij)	2024 - 2026	Različne zapore	
DRSI	Več R in G cest	Obnove vozišč, ureditev križišč, gradnja pločnikov	Tekoče v 2025	Delne in popolne zapore	⁴

Opomba: Seznam ni izčrpen in vključuje le nekatere večje in javno objavljene projekte za lažjo ilustracijo obsega del.