

## POVEZLJIVOST

# Pričakujejo dvig brez primere

Poiskati bo treba rešitev, v katero se bo zaradi velikega pomena logističnega sektorja vključila tudi država.

Barbara Perko

Gospodarska zbornica Slovenije je v Strateškem načrtu razvojnega preboja Horizonti prihodnosti kot enega od ciljev vključila infrastrukturne pogoje, saj je njihova vzpostavitev nujna za uravnotežen razvoj. Brez sodobne in kvalitetne infrastrukture se gospodarstvo ne more razvijati, zato pa so potrebna vlaganja tako v izgraditev kot v posodobitev infrastrukture.

Dva pomembnejša projekta za Slovenijo sta izgradnja drugega tira in izgradnja druge cevi predora Karavanke. »Drugi tir je izjemnega pomena za logistične tokove v regiji, zlasti pa za Slovenijo. Slovenskemu

gospodarstvu bo pomagal ustvariti razvojne in konkurenčne možnosti, primerljive s sosednjimi državami. Vedno bolj se kaže, da je ta, trenutno največji infrastrukturni projekt, tudi pomemben logistični projekt, ki se mora nadaljevati po začrtani časovnici, da bo dokončan v letu 2025 in predan v uporabo v letu 2026. Edino tako bo Slovenija lahko v polni meri izkoristila svoj izjemen geostrateški položaj, pospešila razvoj dveh pomembnih podjetij v državni lasti, in sicer Luke Koper in Slovenskih železnic ter razvoj slovenske logistike in gospodarstva,« pravijo na Ministrstvu RS za infrastrukturo.

potekal po eni, a varnejši novi predorski cevi.

**Pred logistiko izzivov polni meseci**  
**Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ-Tovorni promet**, meni, da bodo naslednji meseci velik izziv za celo slovensko logistiko. Ena od tem, ki ji posvečajo veliko pozornosti, je energetika. »Pogodba o dobavi električne energije slovenskim železniškim prevoznikom blaga se izteče konec leta. Po prvih napovedih za naslednje leto se bo cena električne energije za vleko vlakov drastično povečala. Pričakujemo dvig cen brez primere, ki bo vplival ne le na železniške prevoznike in na naše kupce, temveč tudi na špediterje, agente, Luko Koper, na vse udeležence v logistični verigi. K temu je treba prišteti še nenehno višanje cen dizelskega goriva. To vpliva predvsem na prevoze, ki jih na stranskih neelektrificiranih progah opravljamo za slovensko gospodarstvo. Ne moremo pričakovati, da bomo lahko dvig cen v celoti vključili v ceno storitev. Poiskati bo treba celovito rešitev, v katero se bo zaradi velikega pomena logističnega sektorja vključila tudi država,« napoveduje Melita Rozman Dacar.

## HORIZONTI PRIHODNOSTI

### Ukrep: Promocija strateške lege

Promocija strateške lege Slovenije za oskrbo zalednih trgov je ključnega pomena za dvig dodane vrednosti v logistiki ter pridobivanje novih trgov ter preusmeritev blagovnih tokov skozi Slovenijo tako v pomorskem, železniškem, cestnem kot letalskem prometu.

Pozitivne učinke za slovensko gospodarstvo lahko pričakujemo tudi od izgradnje druge cevi predora Karavanke. Med cilji sta, pojasnjujejo na MzI, boljša pretočnost in večja prometna varnost. Po odprtju nove cevi bo sledila predvidoma dveletna obnova stare predorske cevi, zato bo promet v tem času še vedno

### Težave zaradi številnih del

»Proga Ljubljana–Divača, ki je ključna za slovensko logistiko, je zaradi številnih zapor iz dvotirne spremenjena v enotirno. To pomeni veliko manj razpoložljivih tras in negativne vplive tudi na ostalem omrežju. Nadgradnja proge Ljubljana–Divača



Foto: Uršič Hočvar

Prevozi, ki jih na stranskih neelektrificiranih progah SŽ opravljajo za slovensko gospodarstvo, najbolj čutijo nenehno višanje cen dizelskega goriva.

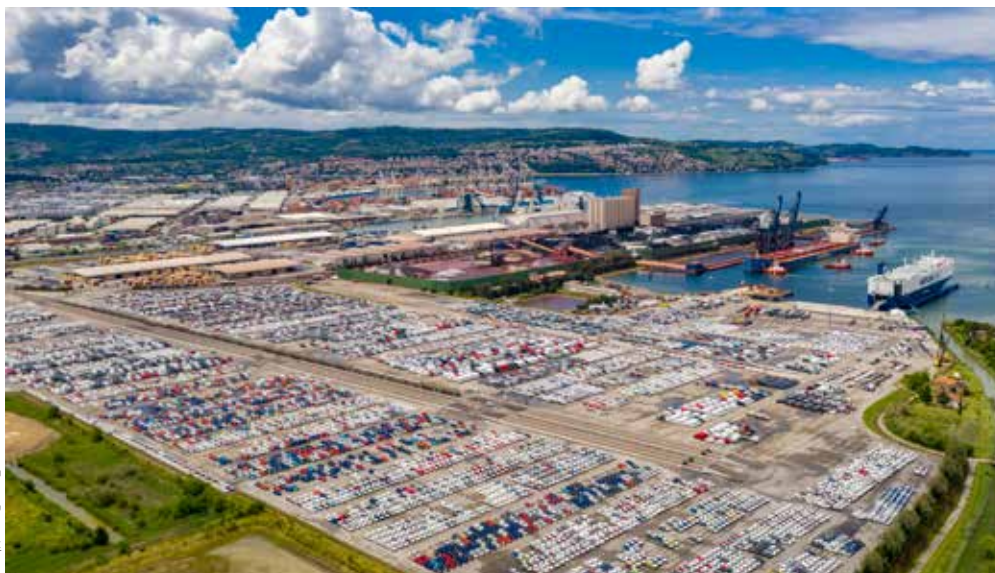


Foto: Peter Kleva

Na območju drugega pomola Luka Koper gradi skladišče za generalne tovore, ob serminkem vhodu pa raste nov kamionski terminal.

bo trajala kar do leta 2027. Še vedno poteka obnova postaje Pragersko, ki je pomembno železniško vozlišče. Zaradi nje so zaprti posamezni postajni tiri in odseki proti sosednjim postajam. Poleg tega potekajo vzdrževalna dela še na številnih drugih odsekih slovenskega glavnega železniškega križa, infrastrukturna dela pa potekajo tudi na Hrvaškem, v Srbiji, Italiji in na Madžarskem,« razlaga direktorica SŽ-Tovorni promet.

Izgradnja drugega tira je ključna, saj se po železnici prepelje okrog polovica tovara Luke Koper. Vendar pa je nujna celovita posodobitev slovenskega železniškega omrežja. »Železniška infrastruktura je namreč v velikem delu zastarela in potrebna obnove. To se kaže v številnih omejitvah, kot so nizke osne obremenitve, zmanjšane hitrosti, omejitve dolžine tovornih vlakov, omejitve največje dovoljene hitrosti vlakov ter številne načrtovane in nenačrtovane ovire na progi. Ključno je predvsem stanje petega in šestega koridorja, po katerih potekajo ključni blagovni tokovi,« stanje infrastrukture predstavi Melita Rozman Dacar.

### Obseg prevozov se je povečal

Železniški prevoz se je že v prvem valu epidemije covid-19 pokazal kot zanesljiva izbira, poudarja Melita Rozman Dacar. »V zadnjem obdobju se je obseg prevozov kljub infrastrukturnim delom in z njimi

povezanim transportnim omejitvam povečal. To smo ob pomanjkanju tras dosegli z velikimi naporji. Nenehno optimiziramo naše proizvodne procese, vozimo težje vlake in jih združujemo. Krizni položaj, povezan z vojno v Ukrajini, je povzročil nekatere dinamične spremembe na trgu. Predvsem gre za spremembo nekaterih blagovnih tokov, povečanje prevozov kmetijskih izdelkov iz Ukrajine za Italijo ter povečanje povpraševanja za prevoze po železnici kot alternativo pomorskemu prevozu,« pojasnjuje. Prvi podatki kažejo, da so v prvih šestih mesecih prepeljali za sedem odstotkov več kot v istem obdobju lani. S količino letos prepeljanega tovora in s trenutnimi trendi so zadovoljni. »Pridobivamo nov tovar v tujini in skrbimo za razvoj novih produktov. Pridobili smo kar nekaj novih prevozov, nekatere obstoječe posle pa smo količinsko povečali. Vseeno pa še ne dosegamo rezultatov predkoroškega leta 2019,« dodaja.

**Ključni blagovni tokovi potekajo po petem in šestem železniškem koridorju, zato je njihovo stanje ključnega pomena.**

### Tovorni promet v porastu

Kljub precej negotovim razmeram v zadnjem obdobju rast beležijo tudi v Luki Koper. Budno spremljajo razmere,

predvsem vpliv vojne na cene energentov in posreden vpliv, ki ga ima na blagovne tokove in morebitne posledice za svetovno gospodarsko rast.

»Poslovanje skupine Luka Koper je bilo v letošnjem prvem četrtletju boljše od lanskega in nad pričakovanim. Skupni pretovor je bil tako za 18 % višji od pretovora v enakem obdobju lani. Občuten je porast tekočih ter sipkih in razsutih tovorov, nad povprečjem so tudi generalni tovari. Povečan obseg pretovora, večji obseg dodatnih storitev, rast cen, predvsem pa višji prihodki iz skladiščenja blaga so vplivali na višje čiste prihodke od prodaje za 23 % v primerjavi z enakim obdobjem lani. To je vplivalo na podvojitev poslovnega izida iz poslovanja in čistega poslovnega izida,« pojasnjujejo v Luki Koper.

Do konca leta pričakujejo, da se bo tak trend nadaljeval: »Za letos načrtujemo 3 % povečanje skupnega ladijskega pretovora v primerjavi z 2021. Rast pričakujemo na vseh blagovnih skupinah, tudi na obeh strateških segmentih: kontejnerji (+3 % načrtovane rasti) in avtomobili (+4 % načrtovane rasti)«.

### HORIZONTI PRIHODNOSTI

#### Ukrep: Enostavnejše umeščanje v prostor

Poenostavitev postopkov umeščanja logistične infrastrukture (skladišča, terminali itd.) v prostor – ustvarjanje logističnih in e-energetskih (električne polnilnice) kapacitet ob državnem cestnem in avtocestnem omrežju.

V Skupini Luka Koper v letošnjem letu načrtujejo za dobrih 70 milijonov evrov naložb. Zaključili so že eno večjih naložb v zadnjih letih, in sicer podaljšek južnega dela prvega pomola oziroma kontejnerskega terminala. Na operativno obalo terminala so namestili dve novi dvigali tipa super post-panamax, še letos nameravajo nabaviti tri električna motna dvigala za pretovor na skladiščnih površinah. »Na območju drugega pomola gradimo skladišče za generalne tovore, v zaledju pristanišča ob serminkem vhodu pa raste nov kamionski terminal. Pridobili

smo tudi potrebno dokumentacijo za začetek urejanja površin na t. i. kaseti 5A, kjer bomo zgradili skladiščne površine za avtomobile,« napovedujejo.

### **Najbolj obremenjena avtocesta A1**

V primerjavi z letom 2021 se je tovorni promet na slovenskih avtocestah in hitrih cestah po okvirni oceni Dars, v katero so vključeni glavni kraki H3, A1, A2 in A5, povečal za 3,3 % (upoštevano je obdobje od začetka marca do konca junija). Od začetka leta pa se je število povečalo za 3,5 %. »Najbolj obremenjena je še vedno avtocesta A1. S tovornimi vozili je najbolj obremenjen odsek Kozarje–Brezovica, na katerem je bil lani prvič PLDP (povprečni letni dnevni promet) več kot 10.000 TV>3,5 t. Sledi odsek od Brezovice do razcepa Nanos. Nekoliko manjše, a še vedno precej visoko, je število tovornih vozil na avtocesti A1 od Maribora do Kozarij,« pojasnjujejo na Darsu.

Ključno je, da so ceste čim bolj pretočne in da prihaja do čim manj zastojev, za kar Dars skrbi z optimizacijo prometnega toka. To med drugim dosegajo s pravočasnim izločanjem tovornih vozil, preusmerjanjem, usklajenim delovanjem nadzornih centrov. Kot pozitiven in učinkovit ukrep se je izkazala prepoved prehitevanja tovornih vozil na vseh avtocestah in hitrih cestah pri nas. »Prepoved prispeva k večji varnosti in pretočnosti prometa na slovenskih avtocestah in hitrih cestah. Težka tovorna

vozila s prehitevanjem namreč ne zavirajo več prometnega toka na prehitevalnem pasu,« pravijo.

### **Na tri kritične odseke sekcijski radarji**

Za boljšo pretočnost bo Dars vpeljal še več ukrepov. Na najbolj obremenjenih odsekih avtocest načrtujejo letos izvedbo sistema »Upravljanje s prometom na vpadnicah Ljubljane – periferna oprema«. »Glavni cilj tega projekta je, da s pomočjo opreme na trasi avtoceste harmoniziramo prometne tokove ob velikih prometnih obremenitvah na način, da zmanjšamo hitrosti vozil in s tem dosežemo večjo (optimalno) propustnost ceste na obravnavanem območju in posledično manjše prometne zastoje. S pomočjo postopnih omejitev hitrosti vozil na posameznem odseku dosežemo tudi zmanjšanje hrupa in onesnaženosti na tem območju,« pojasnjujejo.

Določili so devet kritičnih odsekov, kjer so tveganja za prometne nesreče in posledično zastoje večja. Na teh odsekih bi zato bilo smiselno uvesti sektorsko merjenje hitrosti. »Najprej nameravamo kupiti tri sisteme za najbolj kritične odseke. To je odsek skozi trojanske predore v obe smeri, tretjega pa bomo namestili na višnjegorskem klancu v smeri proti Novemu mestu. Na podlagi analize meritev hitrosti in števila prometnih nesreč po njihovi vzpostavitvi bomo nato sprejeli odločitev tudi o sekcijem merjenju hitrosti na preostalih šestih odsekih,« napovedujejo.

Dva načrtovana ukrepa sta povezana s širitvijo že obstoječih odsekov. Zahodna ljubljanska obvoznica bo postala šestpasovnica, na štajerski in primorski vpadnici pa načrtujejo vzpostavitev tretjege prometnega pasu, ki ga bodo pridobili z rekonstrukcijo obstoječega odstavnega pasu v vozni pas.

---

**Dars načrtuje vpeljavo novih ukrepov, ki bodo pripomogli k boljši pretočnosti prometa.**

---

### **Na avtocestni križ želijo vpeljati red**

Ena od prioritet Darsa je vpeljava reda na avtocestnem križu. »V ta namen smo aktivno sodelovali pri ustanovitvi avtocestne policije in tudi sofinanciramo njeno opremo, prepovedali smo prehitevanje tovornih vozil čez dan in dosledno sankcioniramo njihovo nedovoljeno parkiranje na uvozi in izvozi s počivališč, kar je doslej predstavljalo veliko nevarnost. Vse to neposredno prispeva k večji varnosti in pretočnosti prometa. Zadovoljni pa smo tudi, da smo uspeli prepoloviti število pretežkih tovornih vozil, ki uničujejo vozišče,« naštejejo.

Do konca leta bo začela delovati še novomeška avtocestna policija, s čimer bo pokrito celotno avtocestno omrežje. Na Darsu so prepričani, da večja prisotnost policije na avtocestnem omrežju vpliva tudi na večjo prometno varnost. ■