

Podaljševanje veljavnosti vinjet: deljenje političnih bombončkov in podcenjevanje volivcev

Ljubljana, 23. 10. 2025

Vlada, ki je bila izvoljena z obljubo o zeleni in pravični politiki, pred volitvami predlaga podaljšanje veljavnosti vinjet kot kompenzacijo za uporabnike avtocest, ki zaradi številnih gradbišč in naložb stojijo v zastojih. Tak ukrep je na prvi pogled morda videti prijazen do voznikov, a v resnici ni pravičen niti sistemsko smiseln. Kaže podcenjevalen odnos politike do državljanov in do izzivov, s katerimi se vsak dan soočamo v prometu.

Nepravičnost ukrepa in razlike med uporabniki prometne infrastrukture

Razumljivo je, da številna gradbišča na avtocestnem križu povzročajo zastoje, zamude in nevšečnosti voznikom. Vendar pa se moramo vprašati, ali podobno obravnavo uživajo tudi uporabniki drugih oblik javne infrastrukture. So podaljšani veljavnost terminskih vozovnic za vlake v času, ko železniška infrastruktura doživlja nadgradnjo? So potniki, ki so obtičali v avtobusu zaradi cestnih zapor, dobili cenejšo karto? Odgovor je jasen – ne. Ravno obratno, za (občasne) uporabnike javnega potniškega prometa so cene pred kratkim celo povečale.

Prav tako je cenejši prevoz z avtomobili in hkrati dražji z javnim potniškim prometom v neskladju z vsemi prometnimi strategijami in podnebnimi načrti, tako na nacionalnem kot na evropskem nivoju.

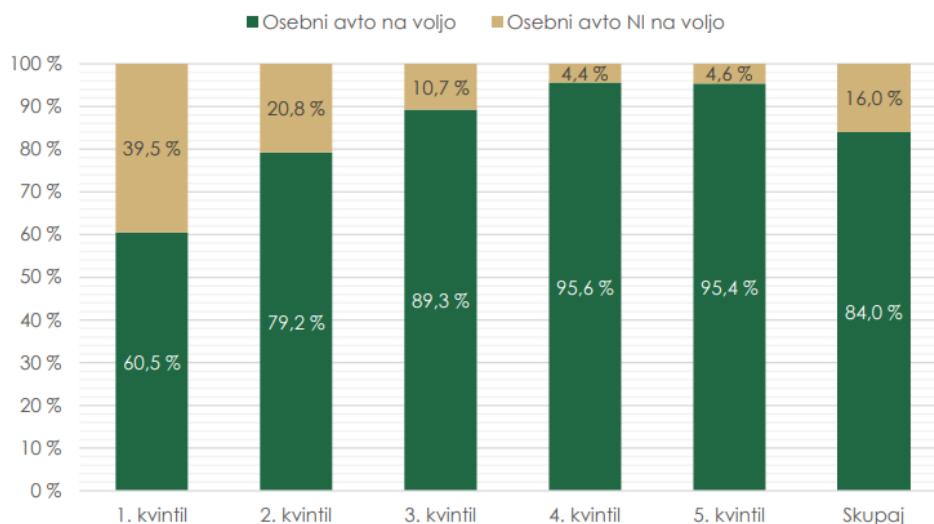
Vozniki osebnih vozil bi torej s podaljšanjem vinjet dobili ugodnost, ki je potniki v javnem prometu nimajo. To odpira vprašanje enake obravnave vseh uporabnikov prometne infrastrukture. *“Vsi državljani s svojimi davki prispevamo k vzdrževanju infrastrukture, ne glede na to, ali se vozimo z avtomobilom, vlakom, avtobusom, hodimo peš, kolesarimo ali pa niti nismo lastniki avtomobila. Prav zato bi morali biti tudi učinki javnih ukrepov razporejeni uravnoteženo in pravično. V sodobnem prometnem načrtovanju vsa prevozna sredstva namreč niso enakovredna, prednost dajemo aktivni mobilnosti, javnemu prevozu in na zadnjem mestu osebnemu avtomobilu, ker je ta oblika najbolj draga tako za posameznike, kot za družbo.”*, je navedla Špela Berlot Veselko, koordinatorica Koalicije za trajnostno prometno politiko

Podaljševanje veljavnosti vinjet ne rešuje prometnih težav – le zakriva simptome in utrjuje sistem, ki nas je vanje pripeljal. Je politični *“bombonček”*, ki utrjuje odvisnost od osebnega avtomobila in spodkopava cilje države na področju zdravja, gospodarske konkurenčnosti in ohranjanja narave. Avtomobilski promet namreč povzroča izjemne družbene stroške – onesnaženje zraka, hrup, izgubo prostora, prometne nesreče in emisije toplogrednih plinov.

V Sloveniji 580.850 državljanov nima voziškega izpita, prav tako pa 375.224 lastnikov avtomobilov, ni lastnikov vinjet, zato bi bilo pravičnejše, da bi država vlagala v resnično trajnostne alternative kot so javni prevoz, varno kolesarjenje in hoja, ki so dostopni vsem.

Pomembno je tudi poudariti, da nimajo vsi enakega dostopa do osebnega avtomobila. Kar ponazarja tudi spodnji graf, ki kaže, da v prvem dohodkovnem kvintilu skoraj 40 % gospodinjstev nima na voljo osebnega avtomobila. Gospodinjstva z nižjimi dohodki so bolj omejena, saj se morajo pogosto zanašati na javni prevoz ali druge oblike mobilnosti, kar lahko omejuje njihovo dostopnost do delovnih mest in storitev. Dostop do osebnega avtomobila torej v Sloveniji ni univerzalen, temveč močno odvisen od dohodka gospodinjstva, pri čemer odsotnost avtomobila v najnižjih kvintilih razkriva pomemben vidik socialne neenakosti, ki vpliva na mobilnost in širše življenjske možnosti teh gospodinjstev.

Slika 11: Dostopnost osebnega avtomobila po dohodkovnih kvintilih (2022)



Vir: [Prevozna revščina v Sloveniji: študija ekonomskih in političnih vplivov na trenutno in prihodnje stanje prevozne revščine](#), Focus, društvo za sonaraven razvoj in SURS, 2022.

Investicije in izredne razmere so priložnosti za spremembe potovalni navad

Izredne razmere na slovenskem cestnem omrežju zahtevajo niz organizacijskih ukrepov, s katerimi bomo dejansko zmanjšali zastoje in obremenitve – ne pa le poskušali "kupiti" potrpežljivosti voznikov, ki bodo kljub ukrepom še vedno obtičali v kolonah. Namesto tega moramo reševati njihov dejanski problem: omogočiti jim moramo hitrejše, zanesljivejše in udobnejše alternative, na katere se bodo morda z leti navadili ter jih v prihodnosti uporabljali pogosteje.

V Koaliciji za trajnostno prometno politiko zato predlagamo naslednje ukrepe:

- V času gradnje je potrebno okrepiti avtobusne linije na obremenjenih relacijah in uvesti dodatne prevoze za prednostno vožnjo avtobusov ter avtov z večjo zasedenostjo sedišč (npr. hitre avtobusne linije Domžale-BTC),
- spodbuditi gospodarstva in javne uprave za delo od doma in zmanjševati števila poti,
- subvencionirati vozovnice za javni potniški promet v obdobjih večjih del in zastojev na cestnem omrežju,
- izboljšati usklajevanje investicij med cestnim in železniškim sektorjem, da se dela na ključnih povezavah ne izvajajo hkrati.

Za dodatna vprašanja smo vam na voljo na: info@prometnapolitika.si ali telefonski številki 051 528 731, Špela Berlot Veselko.