ITS novice oktober 2025

Uvodnik

Spoštovani člani S-ITS,

Za nami je pestro in dinamično jesensko obdobje. Osrednji dogodek je bila strokovna ekskurzija na Tirolsko, ki je potekala med 18. in 20. septembrom 2025. Udeležilo se je je 58 članov društva iz kar 17 različnih podjetij in ustanov, kar je odličen pokazatelj velikega interesa za tovrstne izobraževalne dejavnosti. Ekskurzija je bila izjemno uspešna, saj smo imeli priložnost obiskati številne napredne ITS sisteme in storitve ter se seznaniti s primeri dobrih praks v sosednji Avstriji. Strokovni program, ki je vključil tako teoretične kot tudi praktične predstavitve, je bil zelo dobro sprejet. Navdušenje vseh udeležencev nas navdaja z zanosom in željo, da podobne izobraževalne izlete organiziramo tudi v prihodnje. V prihodnosti si želimo še širših sodelovanj z mednarodnimi partnerji, kar bo zagotovo obogatilo naše strokovno znanje in povezovanja z drugimi državami.

Kot vedno pa vas tudi tokrat vabim k aktivnemu sodelovanju pri pripravi naslednjih društvenih novic. Vključite se z predstavitvijo vaših izdelkov, projektov ali raziskav, ki ste jih izvedli na področju ITS. Z veseljem bomo objavili vaše prispevke in tako omogočili širši javnosti, da se seznani z vašim delom ter dosežki.

Če imate kakršnekoli novosti, uspešne projekte, zanimive raziskave ali dosežke, vas prosim, da jih posredujete na info@sits.si.

Lep pozdrav,

dr. Robert Rijavec
Predsednik S-ITS

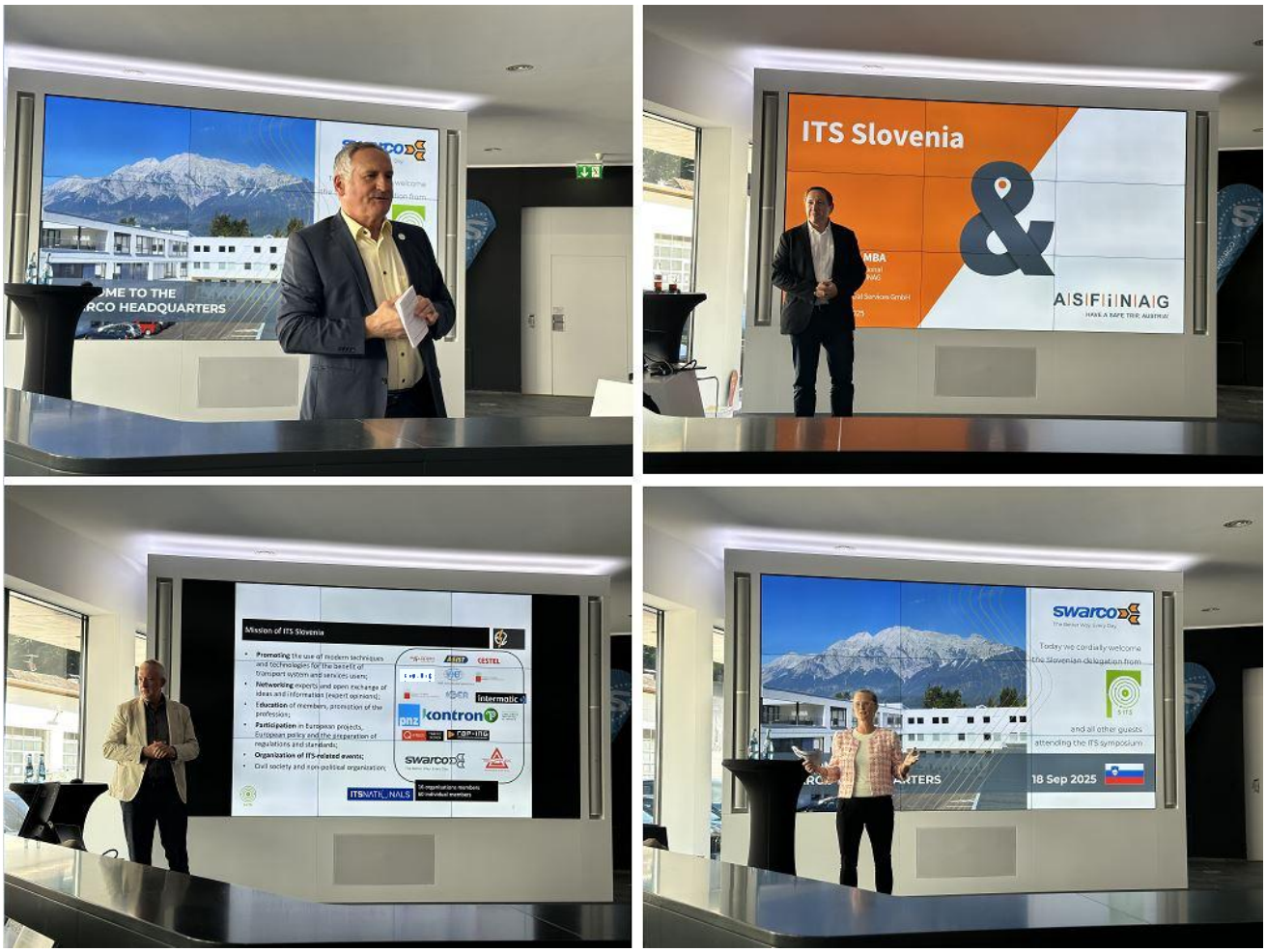
Domače ITS novice

Strokovna ekskurzija S-ITS na Tirolsko in v Innsbruck med 18. in 20. septembrom 2025

Na letošnjo strokovno ekskurzijo S-ITS smo se na povabilo avstrijskih kolegov odpravili na ogled ITS sistemov na Tirolsko in v mesto Innsbruck. Bogat strokovni program ekskurzije je privabil 58 udeležencev iz 17 slovenskih podjetij in ustanov, ki se ukvarjajo z Inteligentnimi Transportnimi Sistemi.

Udeleženci letošnje strokovne ekskurzije na Tirolsko na obisku pri podjetju Swarco

Prvi dan ekskurzije smo se ustavili v mestu Wattens, predmestju mesta Innsbruck, znanem po sedežu podjetja Swarco, katerega hčerinsko podjetje Swarco LEA je tudi naš član. Obiskali smo Swarco mobility world, kjer smo s kolegi iz avstrijskega ITS društva razpravljali na temo prihodnosti upravljanja prometa ter izzivov, ki jih tako vodenje prinaša. Opredelili smo skupne izzive in poudarili dobre prakse vodenja prometa v obeh državah.



Govorci na strokovnem obisku pri Swarco (v smeri urinega kazalca): Richard Neumann (Swarco), Rene Moser (Asfinag), dr. Daniela Wollrab (Austriatech), dr. Robert Rijavec (S-ITS)

Drugi dan ekskurzije smo si ogledali nadzorni center predora Arlberg, ki upravlja z Arlberškim cestnim predorom, ki je s svojo dolžino 13.976 metrov najdaljši cestni predor v Avstriji. Gradnja je potekala med julijem 1974 in decembrom 1978, ob svojem odprtju pa je bil najdaljši cestni predor na svetu. Povezuje Tirolsko in Predarlsko.

Predor je zasnovan za pretok 1.800 vozil na uro na smer ter je opremljen s 4 prezračevalnimi centri (eden izmed jaškov, visok 736 metrov, je najgloblji v Evropi), 12 ventilatorji, 43 kamerami za nadzor prometa, sistemom klica v sili na vsakih 212 m ter 16 odstavnimi nišami. Od modernizacije elektro-strojne opreme v predoru med letoma 2014 in 2017 je na vsaki strani pred predorom nameščen tudi termoskener, ki zaznava pregrete komponente tovornih vozil.

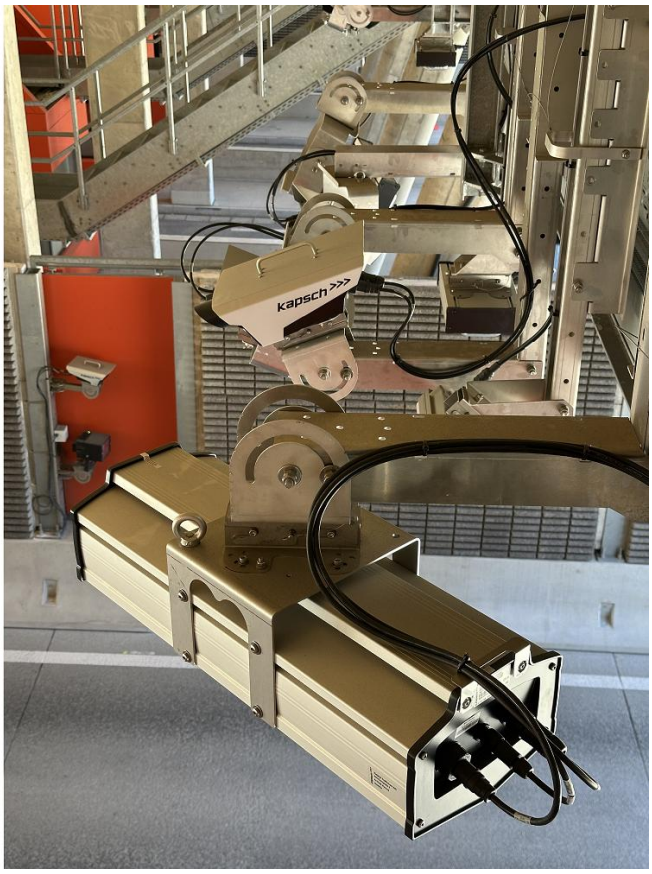
Nadzorni center za vodenje prometa v predoru Arlberg ter vodenje prometa na Tirolskem

Iz istega nadzornega centra vodijo tudi promet za zvezno deželo Tirolsko, kjer skrbijo za nemoten promet po glavni žili med južno Nemčijo in severno Italijo (avtocesta A12 in A13) ter njen odcep A12 proti predoru Arlberg. Po obeh prometnih koridorjih se tako poleti kot pozimi stekajo velike količine turističnega prometa v kombinaciji s tovornim prometom med gospodarsko najbolj aktivnimi državami osrednje in južne Evrope.

Obiska nadzornega centra Asfinag Arlberg

V nadaljevanju obiska smo se ustavili na čelni cestninski postaji predora Arlberg. Arlberški predor je namreč cestninska cesta s cestnino v eno smer v višini 12,5 € (od februarja 2025). Cestnino v obe smeri pobirajo na vzhodnem koncu predora, na čelni cestninski postaji.

Čelna cestninska postaja predora Arlberg



Avtomatska blagajna ter sistem klasifikacije in branja registrskih tablic

V nadaljevanju ekskurzije smo si v mestu Steinbach am Brenner ogledali gradnjo železniškega predora pod prelazom Brenner, tako imenovani Brennerski bazni predor (BBT). Gre za raven železniški predor, ki povezuje Avstrijo in Italijo. Razteza se na dolžini 55 km med Innsbruckom (v Avstriji) in Fortezzo (v Italiji). Proga, ki v skupni dolžini meri 64 kilometrov, bo ob odprtju (predvidoma leta 2032) postala najdaljša podzemna železniška povezava na svetu.

Brennerski predor je sestavljen iz dveh cevi, vsaka široka 8,1 m, ki potekata 40–70 m narazen. Vsaka cev je opremljena z enim tirom, kar pomeni, da promet skozi cevi poteka enosmerno. Ti dve cevi sta povezani vsakih 333 m s prečnimi povezovalnimi tuneli, ki jih je mogoče uporabiti kot izhod v sili v primeru nevarnosti. Ta konfiguracija ustreza najvišjim varnostnim standardom za predore.

Obisk Brennerskega baznega predora

Posebnost Brennerskega baznega predora je raziskovalni in servisni predor, ki poteka od enega do drugega konca. Ta predor leži med glavnima predoroma, približno 12 m pod njima, in ima premer 5 m, kar je opazno manj od glavnih cevi. Izkopi, ki so v raziskovalnem predoru že zaključeni, so zagotovili informacije o strukturi kamnine ter tako zmanjšali stroške in čas gradnje na minimum. Raziskovalni predor je ključnega pomena za odvodnjavanje, ko bo predor postal operativen.

Udeleženci ekskurzije v predoru Brenner

Udeležbo na ekskurziji je Inženirska Zbornica Slovenije letos ponovno štela tudi kot usposabljanje za pooblaščene inženirke in inženirje, ki so pridobili 4 kreditne točke iz izbirnih vsebin skladno s Splošnim aktom o stalnem poklicnem usposabljanju pooblaščenih inženirjev.

Strokovna ekskurzija je poleg bogatega strokovnega programa namenjena tudi medsebojnemu druženju strokovnjakov s področja ITS v Sloveniji, izmenjavi mnenj ter navezovanju novih poslovnih in prijateljskih vezi.

Nad zastoje z dinamičnim upravljanjem hitrosti na ljubljanskih vpadnicah

Povečanje prometa in vse pogostejše pojavljaje zastojev na avtocestah zahtevata aktiven nadzor in vodenje prometa. Slovenski avtocestni operater DARS zadnja leta na omrežju avtocest in hitrih cest pospešeno namešča sisteme za nadzor in vodenje prometa (SNVP z namenom zagotavljanja optimalnih prometnih razmer v času velikih prometnih obremenitev. Po zadnji nadgradnji sistema za nadzor in vodenje prometa z znaki spremenljive prometne signalizacije in merilniki prometa je na ljubljanskem avtocestnem obroču in priključnih krakih nameščenih 151 znakov spremenljive prometne signalizacije, 176 mikrovalovnih detektorjev, 108 zančnih detektorjev ter 31 video detekcijskih kamer.

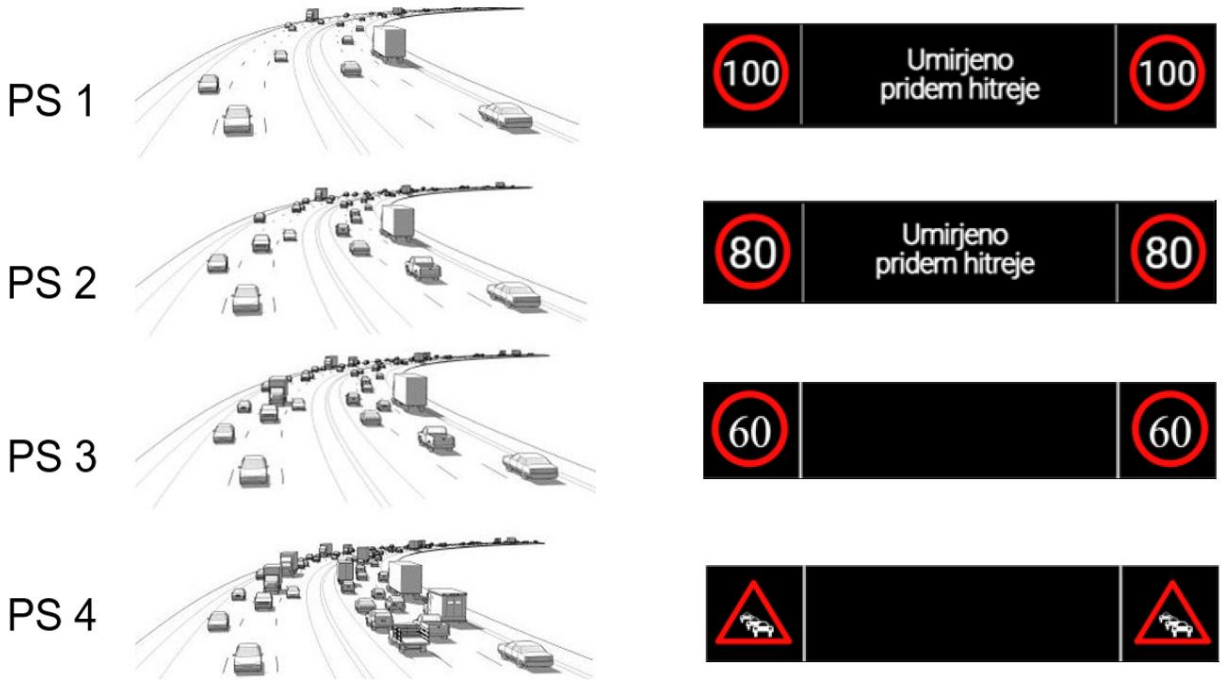
Dars na avtocestnih vpadnicah proti ljubljanskemu obroču in na samem obroču s pomočjo izvajalca centralnega dela sistema za nadzor in vodenje prometa, podjetjem Q-free, uvaja dinamično upravljanje hitrosti, s katerim želi zmanjšati zastoje. Sistem temelji na samodejnem pravočasnem zniževanju najvišje dovoljene hitrosti, kar omogoča večjo pretočnost prometa. Sistem podatke pridobiva iz merilnikov prometa, ki na vpadnicah v Ljubljano in ljubljanski obvoznici stalno spremljajo gostoto prometa. Na podlagi teh podatkov sistem za nadzor in vodenje prometa samodejno izbira optimalne ukrepe, kar v praksi pomeni, da na grafičnih prikazovalnikih spremenljive prometne signalizacije sproti spreminja najvišjo dovoljeno hitrost vožnje.

Namen vodenja prometa z dinamičnim upravljanjem hitrosti je doseči optimalni pretok in čim višje hitrosti za dano prometno povpraševanje, pri čemer z ustreznimi hitrostnimi omejitvami (t.i. speed management) prometni tok bodisi umirajmo, bodisi pospešujemo k optimalni hitrosti glede na trenutne razmere na obravnavanem avtocestnem odseku.

Z avtomatskim vodenjem prometa na podlagi kompleksnih izračunov in logike delovanja centralnega dela sistema za nadzor in vodenje prometa, optimiziramo in homogeniziramo prometni tok do take mere, da je dosežena maksimalna izkoriščenost med povpraševanjem in kapaciteto glede na dane razmere v prometnem toku.

Za preprečevanje tako imenovanih fantomskih zastojev, ki nastanejo zaradi prevelike hitrosti vožnje in prekratke varnostne razdalje, je zelo pomembno umirjanje prometa na širšem vplivnem območju Ljubljane, zato se bodo ukrepi dinamičnega vodenja prometa izvajali na štajerskem kraku od Lukovice, na primorskem od Logatca, na dolenjskem od Grosupljega ter na gorenjskem kraku od nadzorne točke Torovo.

Ker uspešnost sistem v največji možni meri temelji na zaupanju v voznike, da bodo spoštovali omejitve hitrosti, bo uvedbo sistema spremljala komunikacijska kampanja s sloganom "umirjeno pridemo hitreje". Na Darsu želijo z njo med drugim poudariti, da počasnejše vožnje ne gre enačiti s počasno, saj umirjen promet na koncu pomeni hitrejši prihod na cilj.



Rešitev za zastoje na obvoznici: ena od možnosti celo predor pod Ljubljano

Kako doseči večjo pretočnost prometa, je nehvaležno vprašanje, nanj pa je v intervjuju na spletnem portalu svet24.si poizkušal odgovoriti g. Goran Jovanović, magister gradbeništva, ki je diplomiral s področja prometa in je načrtovalec prometnih ureditev, dela na inženirski zbornici kot izpraševalec na prometnem področju in je s prometom povezan vse življenje. Je direktor podjetja Appia d.o.o. in tudi član našega društva za inteligentne transportne sisteme.

V nadaljevanju podajamo povzetek intervjuja, celote intervju pa je dostopen na https://svet24.si/novice/promet/ljubljanska-obvoznica-kolone-gneca-promet-1836746

Kdor se na delo ali po opravkih vozi v Ljubljano ali uporablja obvoznico, v kolonah in gneči preživi ogromno časa. Obvoznica je polna pločevine, nič drugače ni na mestnih vpadnicah. Ob jutranjih in popoldanskih konicah se čas potovanja krepko podaljša, mnogi so se že povsem navadili, da morajo zjutraj veliko prej od doma, če hočejo pravočasno priti na delo (in otroci v šolo), ter bodo popoldne pozneje doma kot nekdo, komur je stanje v kolonah prihranjeno. Zanje je vsakodnevna vožnja postala nočna mora.

Osnovni problem ljubljanske obvoznice so vozlišča, kjer se združita vsaj dva kraka (avto)ceste in gre obvoznica iz štirih pasov v dva. Značilen primer je razcep Kozarje, kjer tako s severne kot južne obvoznice vozila pridejo po dveh pasovih. *»Območje prepletanja na Kozarjah je bistveno prekratko in vozila nimajo niti dovolj časa niti prostora, da bi se do razcepa oziroma po njem pravilno ter pravočasno prepletla. V prometnih konicah zato nastane učinek 'harmonike' in se zastoj lahko podaljša kilometre daleč,«* pravi Goran Jovanović. Značilnim

zastojem smo po njegovem priča prav zdaj, v poletni sezoni, ko z gorenjske avtoceste prihaja veliko vozil, ki nadaljujejo vožnjo v smeri Kopra, in se do predora Šentvid ter še višje proti Gorenjski promet praktično ustavi.

Drugi primer je razcep Malence, kjer dva pasova prideta iz predora Golovec proti Novemu mestu, dva pa z južne obvoznice prav tako proti Novemu mestu. Zopet se štirje pasovi združijo na zelo kratkem območju, takoj nato pa sledi predor. *»Ta razdalja, namenjena prepletanju vozil, je prav tako izjemno kratka, in prepletanje ni mogoče brez zastojev. Zato se dogaja, da promet tudi ob delavnikih na južni obvoznici, v smeri Novega mesta, stoji ter se zastoji včasih razvlečejo vse do Vrhnike in naprej, tudi do Postojne.«*

Kot je dejal Jovanović, je edino območje, kjer je to rešeno solidno, na severni obvoznici pred razcepom proti Mariboru in Novemu mestu oziroma Zagrebu, kjer je zdaj praktično osem pasov, po štiri v vsako smer. Razdalja, kjer se vozila lahko prepletejo, je tam daljša, a nato spet prihaja promet z vzhodne obvoznice ter proti Domžalam znova zmanjka pasov oziroma potrebne dolžine. Vozila se tudi tu ne morejo preplesti, kot je treba, v Šentjakobu se promet zagozdi in nastajajo kolone. *»Povsod je problematika enaka. Prometa ne moremo urediti tako, da bi dodajali nove pasove, kot se zdaj pogovarjamo. Novi pasovi so sicer v redu, a če ne bomo rešili prepletanj, ne pomaga nič. Lahko narediš osem pasov, a če so prepletanja prekratka in če zlivaš štiri pasove v dva, imaš težavo,«* pravi Jovanović.

Še večja težava je, da se na kritičnih točkah, kot so Kozarje ali Malence, prepletanja zelo težko gradbeno uredi. Po Jovanovićevih besedah je na Kozarjah to velik zalogaj zaradi viaduktov, problem pa je še večji na Malencah, ker sta blizu drug drugemu predora Golovec in Debeli hrib. *»Tam v predoru ni odstavnega pasu in že danes bi ga morali začeti širiti, kot so to recimo delali okrog Bologne, kjer so vse predore navrtali na tripasovne, kakršen je Golovec,«* pravi Jovanović in dodaja, da bi moral biti v smeri proti Novemu mestu štiripasovni predor, promet pa bi morali preplesti na čim večji razdalji, a se zaveda, da bi bilo urejanje tega

zelo zahtevno.» *Po mojih podatkih Dars nič ne dela na tem, vsaj ne na Debelem hribu. Moja ideja je bila, da bi naredili še en vzporedni predor in bi promet z južne obvoznice proti Novemu mestu potekal skozi svoj predor, promet iz Golovca pa po obstoječem. Za Debelim hribom bi se pasova združila in prepletla; tam je kar nekaj prostora in bi se to lahko uredilo. Seveda to zahteva prostorske posege, a finančno za Dars ne bi smelo biti problematično. Težava je le, da je treba sprejeti prostorske načrte, ki bi to omogočali.«*

Kmalu bomo znova priče kolonam na obvoznici. Severna obvoznica je že nekaj časa kategorizirana kot hitra cesta in po Jovanovićevih besedah si tu preblizu sledijo priključki oziroma izvozi in uvozi nanjo. Iz smeri Most so po vrsti priključek Šmartinska, potem krožišče Tomačevo, takoj za njim izvoz na Dunajsko cesto, potem hitro izvoz in uvoz Verovškova in industrijska cona, kmalu zatem izvoz na Celovško cesto.» *Šele po tem priključku vse skupaj malo zadiha, ampak pred pentljo Kozarje se s severa spet priključuje promet iz predora Šentvid oziroma z gorenjske avtoceste. Skratka, na tem zelo kratkem območju so trije, štirje zelo močni priključki in tu ne gre za problem prepletanja. Če bi hoteli to urediti, bi bila edina možnost, da katerega od priključkov enostavno zaprejo, saj preveč motijo dogajanje. Tu nimamo pametne alternative oziroma rešitve, kar je velika težava,«* je dejal Jovanović.

Po njegovem mnenju bi bila ena od drugačnih rešitev lahko tudi gradnja še ene obvoznice v severnem delu, za kar že obstajajo skice in ideje. *»Vem, da je bila ena možnost zadaj čez Dobrovo, kjer bi se zgradil odcep že pred Drenovim Gričem ali na Brezovici ter bi potekala cesta v hrib ter čez Stanežiče in bi se izognila tudi Domžalam, ali pa čez Trzin v spodnjem delu. Skratka, bilo je kar nekaj možnosti, govorilo se je celo o predoru pod Ljubljano, skozi katerega bi potekal tranzit iz Maribora v Koper in bi se ta izognil obvoznici,«* je povedal. Čeprav se, kot je dejal, na prvi pogled 10-kilometrski predor zdi zelo drag, se po drugi strani na koncu izkaže za najcenejšo gradnjo, ker se tako izognemo vsem okoljskim težavam, odkupom zemljišč, odškodninam, hrupu in tako dalje. Tudi v južnem delu je prostor za dodatno obvoznico, a je treba upoštevati, da je tam Barje in s tem povezane okoljske omejitve. *»Na Škofljici nam recimo z majhnim delom ceste, ki jo želimo speljati, že 30 let to ne uspe. Pozidanost tam ni težava, pač pa okoljski problemi.*

Ob zdajšnjih zastojih se najbrž marsikdo vpraša, ali so nemara takrat, ko so gradili ljubljansko obvoznico, ravnali premalo vizionarsko in bi morali že takrat zgraditi tropasovnico v eno smer. Jovanović pravi, da je bilo v času nastanka vse skupaj načrtovano ambiciozno, bili pa so drugi časi in razmere. *»Slovenija še ni bila samostojna država in je bilo vse pod pritiskom tranzita sever-jug. Zdaj se je ta tranzit pojavil tudi na transverzali vzhod-zahod, postali smo samostojna država, gospodarstvo je tako rekoč eksplodiralo, prav tako mobilnost, imamo dnevne migracije. Ljudje se selijo iz mesta, tudi voziti se v službo 50 kilometrov stran ni več težava, kar sicer povzroča dodatne obremenitve, ki bi se jim lahko izognili, če bi ljudje imeli službe v krajih, kjer živijo. Realnost je drugačna, dejansko se danes vsi vozijo proti Ljubljani in imajo službe znotraj obvoznice, kar povzroča dodatne zastoje.«*

Najbolj obremenjeni odseki slovenskih avtocest

DARS

Najbolj obremenjen odsek na dolenjski avtocesti je bil Šmarje - Sap, kjer je bilo v zadnjem četrtletju zabeleženih okoli 4,8 milijona potniških vozil. Na primorski avtocesti pa je bil najbolj obremenjen odsek Ravbarkomanda z 1,5 milijona tovornih vozil. Statistični urad je zabeležil tudi znatno rast prometa na posameznih odsekih.

Najmanj potniškega prometa je bilo po podatkih o štetju prometa, ki jih četrtletno objavljajo na statističnem uradu, na odseku Lendava na pomurski hitri cesti, kjer je števec zaznal približno 0,6 milijona potniških vozil ali medletno pet odstotkov več.

Število potniških vozil je naraslo na vseh odsekih z opazovanimi števci, razen na odseku s števcem Hoče, kjer so zaznali dvoodstotni upad vozil. Z naskokom najbolj izrazita je bila rast na dolenjski avtocesti na odseku s števcem Zagorica, kjer je bilo število potniških vozil za deset odstotkov večje kot v zadnjih treh mesecih 2023.

Na področju tovornega prometa je števec na najbolj obremenjenem odseku na viaduktu Ravbarkomanda zabeležil 1,5 milijona tovornih vozil, kar je bilo za štiri odstotke več kot v enakem obdobju leto prej. S tovornim prometom najmanj obremenjen odsek je bil medtem na podravski avtocesti s števcem Gruškovje, kjer so našteli 271.000 tovornih vozil ali za desetino več.

V primerjavi z zadnjim četrtletjem predlani so statistiki daleč najizrazitejšo rast tovornega prometa zaznali na dolenjski avtocesti na odseku s števcem Zagorica, in sicer 11-odstotno. Po drugi strani pa je promet teh vozil najbolj upadel na odseku pomurske avtoceste pri Lendavi, in sicer za osem odstotkov.

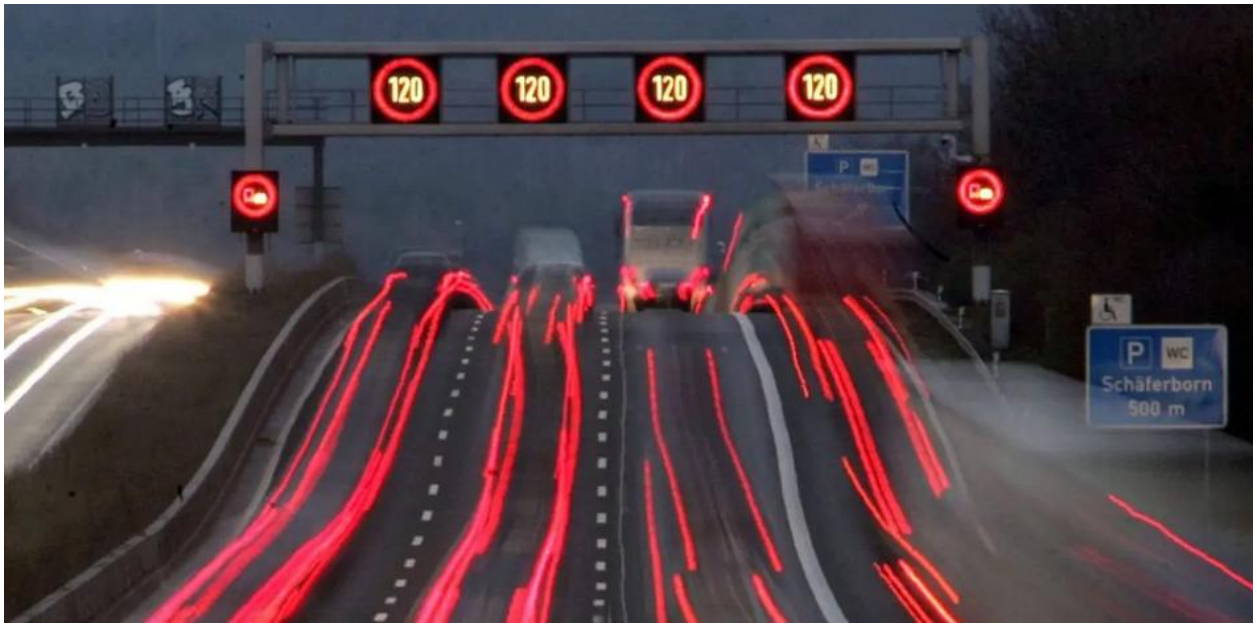
EU in svetovne ITS novice

Hitrost na avtocesti bi zvišali na 150 kilometrov na uro

Medtem, ko se v Nemčiji nekatere stranke in lobistične skupine zavzemajo za omejitve hitrosti na vseh nemških avtocestah (na nekaterih odsekih v Nemčiji namreč ne poznajo omejitve hitrosti), pa bi v nekaterih državah na avtocestah dovolili vožnjo s hitrostjo do 150 km/h.

Vse več držav se zavzema za pospešitev prometa po avtocestah. Tako bo na primer na Nizozemskem poleti na nekaterih avtocestnih odsekih dovoljena hitrost 130 km/h namesto 100 km/h. Kljub temu, da je pred petimi leti sodišče, z namenom zmanjšanja emisij CO_2 odredilo zmanjšanje hitrostne omejitve podnevi na 100 km/h.

Na Češkem bodo od poletja 2025 celo dvignili omejitev hitrosti s 130 km/h na 150 km/h – sprva na odseku avtoceste med Taborom in Budweis (Ceske Budejovice). Minister za promet Martin Kupka (ODS) je obljubil, da bo ocenil stanje in po potrebi dovolil večje hitrosti tudi drugje, poroča nemški focus.de.



V Italiji prometni minister Matteo Salvini prav tako omenja možnost dviga omejitve hitrosti na tripasovnih odsekih za 20 km/h na 150 km/h. Trenutno še ni odprt noben odsek, po poročanju italijanskega tiska pa naj bi ga odprli letos.

Španski prometni direktorat DGT proizvajalcem avtomobilov dovoljuje vožnjo s svojimi vozili do 150 km/h (namesto 120 km/h), a le za testne vožnje. Ustrezna vozila so označena z dodatkom registrske tablice V12.

Omejitev hitrosti na vseh avtocestah v Avstriji bi lahko bila v prihodnje namesto 130 km/h celo 150 km/h. Časopis Kronen-Zeitung je pisal, da je prihodnja

koalicija FPÖ in ÖVP o tem že dosegla dogovor. Edina stvar, o kateri se še razpravlja, je, ali naj povečanje hitrosti velja za izbrane relacije ali povsod.

V Nemčiji je priporočena hitrost na odsekih avtocest, kjer ni omejitev hitrosti, trenutno 130 km/h, kar pomeni, da se lahko vozite hitreje na odsekih cest, kjer ni fiksne omejitve hitrosti. To je tudi ena od tematik nemških strank v volilnih programih.

Googlov robotaksi Waymo v ZDA opravi že 200 tisoč voženj tedensko

Na področju preboja avtonomnih voženj s taksijem v velikih mestih je trenutno prvo ime Google oziroma družba Alphabet. S svojim programom Waymo One so dosegli mejnik 200 tisoč avtonomnih plačanih voženj brez uporabe voznika.

Google je začel avtonomne avtomobile razvijati leta 2009, program Waymo pa začel leta 2016. Trenutno avtonomne vožnje s taksijem ponujajo v Los Angelesu, Phoenixu in San Franciscu, kmalu pa bodo sledili še Austin, Atlanta in Miami.

Lani je Tesla razkrila lasten avtomobil brez volana po imenu cybercabom, Musk pa je začetek avtonomnih voženj prek namenske aplikacije napovedal za letošnje poletje. Tesla bo samodejne prevoze začela ponujati v Austinu, postopek pridobivanja dovoljenj za prevoze brez voznika (trenutno lahko testirajo samodejno vožnjo ob nadzoru voznika) pa so sprožili tudi v Kaliforniji. Musk se pri poenostavitvi postopkov pridobivanja dovoljenj zanaša tudi na podporo predsednika Trumpa.

Avtonomni taksiji so sicer trenutno najbolj razširjeni na Kitajskem, kjer poznamo programe, kot so Baidu, WeRide in DeepRoute. Baidu je lani s sistemom ApolloGo v zadnjem četrtletju dosegel 1,1 milijona avtonomnih voženj, skupno od začetka pa že več kot devet milijonov.

Povzeto po spletnem portalu Siol

Nizozemska stopa korak nazaj in spreminja predpise na avtocestah

Dobrih pet let po omejitvi hitrosti na avtocestah na 100 kilometrov na uro stopa Nizozemska korak nazaj. Na treh odsekih bo podnevi spet mogoče peljati s hitrostjo največ 130 kilometrov na uro, so sporočili z ministrstva za promet v Haagu.

Zdaj so z ministrstva sporočili, da bodo nove omejitve hitrosti začele veljati takoj, ko bo postavljena nova spremenljiva prometna signalizacija. Sledili bodo nadaljnji avtocestni odseki, če bodo to dovoljevali predpisi o varstvu pred hrupom in onesnaževanju, je poročala nemška tiskovna agencija dpa.

Vlada je dovoljeno hitrost na največ 130 kilometrov na uro zvišala za odsek avtoceste A6 na severu države v bližini Lelystada, večji del nasipa med Severno Holandijo in Frizijo ter krajši odsek avtoceste A7 od mesta Winschoten do nemške meje blizu Vzhodne Frizije. Na še enem odseku naj bi dovoljeno hitrost zvišali poleti. Skupaj gre za 117 kilometrov avtocest, kar je približno 1,7 odstotka celotnega avtocestnega omrežja na Nizozemskem.

Na Nizozemskem so leta 2020 na vseh avtocestah znižali omejitev hitrosti na 100 kilometrov na uro. Izjema je veljala le ponoči med 19. uro zvečer in 6. uro zjutraj, ko je bilo na nekaterih odsekih dovoljeno voziti s hitrostjo do 130 kilometrov na uro. Razlog za omejitev hitrosti so bili preveliki izpusti dušikovih oksidov, ki povzročajo škodo v naravi. Glavni vzrok je sicer intenzivna živinoreja zaradi sproščanja amoniaka.

Prihajajoči dogodki

Dogodek »Kooperativni inteligentni prometni sistemi (C-ITS) v Sloveniji«

Ministrstvo za infrastrukturo, Mestna občina Ljubljana in DARS d.d., družba za avtoceste v RS vabijo na dogodek »Kooperativni inteligentni prometni sistemi (C-ITS) v Sloveniji«, ki bo potekal na Ljubljanskem gradu v torek 14. oktobra 2025.

Dogodek bo namenjen predstavitvi projekta X4ITS, sofinanciranega z evropskimi sredstvi, v katerega je vključenih 28 partnerjev iz šestih držav (Avstrija, Češka, Hrvaška, Madžarska, Romunija in Slovenija). Poseben poudarek bo namenjen kooperativnim inteligentnim prometnim sistemom (C-ITS), ki omogočajo neposredno komunikacijo med vozili in prometno infrastrukturo. Govorci iz tujine bodo predstavili praktične izkušnje z uvajanjem C-ITS v urbanih središčih in na avtocestnem omrežju.

Projekt X4ITS je usmerjen v izboljšanje načinov zbiranja, obdelave in dostopa do prometnih podatkov, vključno z izgradnjo oziroma vzpostavitvijo ITS in C-ITS sistemov v urbanih okoljih, nadgradnjo podatkovnih procesov in zagotavljanje povezav nacionalnih točk dostopa do prometnih podatkov. Cilj projekta je izvajanje Direktive ITS 2010/40/EU in dopolnjujočih delegiranih uredb. Države članice EU tako skupaj izboljšujejo čezmejni promet z usklajeno uvedbo inteligentnih prometnih sistemov (ITS) in kooperativnih sistemov (C-ITS).

Sistemi C-ITS so se v zadnjih letih razvijali v smeri njihove rabe v urbanih okoljih. Številna mesta v EU so pristopila implementaciji C-ITS na mestnem cestnem omrežju, s čimer izboljšujejo upravljanje prometa na svojem omrežju, optimizirajo kapacitete svojih cest, izboljšujejo varnost v prometu in povečujejo pretočnost.

Mednarodna konferenca BCRRA 2026 v Ljubljani

BCRRA
International Conference on the Bearing Capacity of Roads, Railways and Airfields

Obveščamo vas, da bo od 22. do 24. junija 2026 v Ljubljani potekala 12. mednarodna konferenca BCRRA 2026.

Na pobudo nosilcev organizacij konferenc BCRRA – Norwegian University of Science and Technology, Norwegian Public Roads Administration, AVINOR, BANENOR-Norwegian Rail Administration in International Advisory Committee BCRRA (IAC BCRRA) – je izvršni odbor IAC BCRRA za organizacijo konference BCRRA 2026 izbral Slovenijo oziroma konzorcij v sestavi DRI upravljanje investicij, d. o. o., ZAG – Zavod za gradbeništvo Slovenije in DRC, d. o. o..

Konferenca BCRRA 2026 bo odlična priložnost za izmenjavo znanj, predstavitev najnovejših raziskav in inovacij ter priložnost za razpravo o ključnih izzivih pri načrtovanju in vzdrževanju prometne infrastrukture.

Zato še posebej vljudno vabimo domače strokovnjake, raziskovalce in praktike, da s svojo udeležbo, prispevate k ugledu in prepoznavnosti domače strokovne skupnosti.

Teme konference: https://bcrra.si/conference-programme/

Pomembni datumi:

- Rok za oddajo povzetkov: rok za oddajo povzetkov je podaljšan do 28. aprila 2025
- Obvestilo o sprejemu povzetkov: 26. maj 2025
- Rok za oddajo celotnih prispevkov za recenzijo: 8. september 2025

Portal za oddajo povzetkov: https://bcrra.si/abstract-submission/

Avtorji lahko izberejo možnost, da prispevek (3-8 strani) oddajo za objavo v Transportation Research Procedia (Elsevier, odprti dostop) ali za objavo v zborniku kot razširjeni povzetek (2 do 3 strani), ki ga bo izdal organizator konference. Vsi prispevki bodo podvrženi dvostopenjskemu recenzijskemu postopku.