

INTERVJU

Zakon predvideva tri ravni celostnih prometnih strategij

Konec leta 2024 je bilo v Sloveniji 2133 polnilnih mest za električna vozila ter skupaj 21.962 električnih vozil, relativno dobro je s polnilno infrastrukturo pokrit avtocestni križ.

Darja Kocbek, foto: Tadej Kreft

V okviru zelenega prehoda in prehoda v brezogljnično družbo nas čaka tudi prehod na trajnostno mobilnost. To bo treba izvesti s celostnim prometnim načrtovanjem, ki je usmerjeni javni proces za analiziranje in načrtovanje prometnega sistema v Sloveniji. Temeljna načela celostnega prometnega načrtovanja in instrumente, s katerimi se izvaja celostno prometno načrtovanje, ter ukrepe za spodbujanje trajnostne mobilnosti v prometnem sistemu, predpisuje Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki je bil sprejet pred dobrima dvema letoma, pojasnjuje **Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za prometno politiko na Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo.**

Kateri so instrumenti, ki jih predpisuje zakon?

Zakon kot instrumente celostnega prometnega načrtovanja predvideva tri ravni celostnih prometnih strategij. Na državni ravni je to krovna celotna prometna strategija, na regionalni ravni imamo regionalne celostne prometne strategije, na občinski ravni pa občinske. Gre za neke vrste piramido, kar pomeni, da so ti dokumenti med seboj usklajeni. Tvorijo logično celoto, s katero skušamo usmerjati razvoj prometnega sistema v državi. Na občinski ravni imamo še načrt upravljanja mestne logistike, ki pride v poštev predvsem za večja mesta. Na občinski ravni imamo načrte parkirne politike, ki so po našem mnenju zelo pomemben instrument, saj gre za usmerjanje parkiranja v

mestu, ki zelo vpliva na rabo prostora v mestu in na način premikanja po mestu. Na ravni posameznih lokacij imamo še mobilnostni načrt. Priporočamo ga za velike generatorje prometa, recimo, ko se umešča v prostor bolnišnica, šola ali druga javna institucija, ki generira veliko prometa, trgovski center ... S tem načrtom se poskuša usmerjati dostop do velikih generatorjev prometa na čim bolj trajnosten način, torej ne samo z avtomobilom.

Pri urejanju prostora so učinki na promet zelo veliki, zato se morajo posegi ovrednotiti tudi z vidika vpliva na promet.

In kateri so ukrepi?

Zakon določa ukrepe, s katerimi je mogoče zagotoviti večjo usklajenost celostnega prometnega načrtovanja s sistemom urejanja prostora. To je nekaj, česar do zdaj nismo imeli opisanega v zakonu. Pri urejanju prostora so učinki na promet zelo veliki, zaradi tega smo si s tem zakonom vzpostavili pravno podlago, da postanemo nosilec urejanja prostora in bdimo nad tem, da se posegi v prostor ovrednotijo tudi z vidika vpliva na promet.

Kako to naredite?

Pogledamo prostorske akte in se kot dajelec mnenja odzovemo nanje, damo usmeritve z vidika vpliva posega v prostor na generiranje prometa in na kakšen

način posegi v prostor čim bolj zmanjšajo potrebo zlasti po individualnem motoriziranem prometu.

Na vseh ravneh, od državne do občinske?

Tako je. Na državni ravni imamo državne prostorske načrte (DPN), na občinski ravni pa občinske (OPN, OPPN).

Kako je urejeno financiranje priprave teh načrtov?

Država finančno podpira pripravo instrumentov celostnega prometnega načrtovanja in sprejemanje ukrepov na njihovi podlagi, zato zakon določa tudi pravila o sofinanciranju in finančnih spodbudah za izvajanje ukrepov.

Novo je, da je bil z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju uveden nov pristop k načrtovanju prometa v državi. V primerjavi s prejšnjim je bolj strateško in ciljno usmerjen in spodbuja trajnostni promet, saj želimo, da so enakovredno obravnavani vsi prometni načini. Ta pristop omogoča, da v skladu z našo željo pretežno reaktivni pristop (to pomeni, da na primer ugotovimo, da je infrastruktura zasičena in zato povečamo njeno kapaciteto) nadgradimo v bolj ciljan pristop, ki pomeni, da vnaprej zastavimo jasne cilje za razvoj prometnega sistema in izvedemo ukrepe, ki nas bodo peljali do teh ciljev.

Izhajate pri tem iz kakšnih dobrih praks?

Celostno prometno načrtovanje izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks številnih

evropskih držav, čedalje bolj pa tudi slovenskih mest in regij, ki se z izzivi prometa celostno ukvarjajo že dalj časa in uspešno uresničujejo ključna načela tega pristopa. V Sloveniji trenutno že 180 občin izdeluje občinske celostne strategije (OCPS). To je že druga generacija. V prvi generaciji jih je izdelalo več kot 80 občin, med njimi tudi Ljubljana. Nekatero občino so se tako že priučile konceptov tega načrtovanja. Drugo vprašanje je, koliko jim je uspelo tisto, kar so napisale v svoje strateške dokumente, uresničiti v praksi. Ne glede na to je pomembno, da so se začele ukvarjati s celotnim načrtovanjem. Zrela evropska mesta to delajo že desetletja in so rezultati tega pristopa tam tudi vidni. Zelo znan primer je Kopenhagen, ki že desetletja načrtuje promet in tako zmanjšuje površine za motoriziran promet in jih namenja javnemu prevozu in drugim oblikam trajnostnega prometa. Pred kratkim sem si ogledal, kaj počnejo na Dunaju, kjer so rezultati tudi vidni. Samo 40 odstotkov prebivalcev ima tam recimo v lasti avtomobil, ker imajo na voljo druge načine prevoza za premikanje po mestu.

So za občine, ki se odločijo izdelati občinsko celostno strategijo, na voljo kakšne spodbude?

Skladno s pravilnikom OCPS jim država iz sredstev evropske kohezijske politike sofinancira v višini 70 odstotkov stroškov

za izdelavo. Tudi regije pripravljajo vse potrebno za pripravo regionalnih celostnih prometnih strategij (RCPS), ki bodo zajele regionalno dimenzijo prometa. Priprava se bo začela še v letošnjem letu. Izdelavo teh načrtov bo država sofinancirala iz EU sredstev, v tem primeru v višini 80 odstotkov stroškov za izdelavo. Večina prometa v državi se odvija med regijami, zaradi tega so tudi izzivi na regionalni ravni specifični. Veliko večji pomen ima medkrajevni javni potniški prevoz, ki pa ga zagotavlja država. Problem pri tem je, da nimamo regij kot pravnih entitet. Zato kot igralci nastopajo regionalne razvojne agencije in z njimi sodelujemo, da bodo nastale regionalne celostne prometne strategije.

Večina prometa v državi se odvija med regijami, zato so tudi izzivi na regionalni ravni specifični.

Kaj pa pripravljate na ravni države?

Na ravni države smo na ministrstvu za okolje, podnebje in energijo pričeli s pripravo Državne celostne prometne strategije (DCPS) za obdobje do leta 2050. Ocenjujem, da bo sprejeta do leta 2027 in z njo bomo nadomestili veljavno Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji

do leta 2030 in Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do 2030, ki je bila sprejeta na podlagi te strategije. Z novo strategijo bomo nadomestili, dopolnili in nadgradili obstoječe dokumente.

Kako bo zagotovljeno spremljanje napredka pri izvajanju načrtov, strategij?

Spremljanje napredka je poseben izziv. Za spremljanje izvajanja ukrepov prometne politike in investicij v infrastrukturne projekte s sredstvi iz načrta za okrevanje in odpornost pripravljamo digitalno platformo za spremljanje investicij v prometno infrastrukturo (DIPSIIIP). Po moji oceni bo operativna spomladi 2026. Eden od ključnih ciljev projekta DIPSIIIP je zagotoviti informacijsko rešitev za vsebinsko in finančno načrtovanje (en modul) kot tudi spremljanje in nadzor (drug modul) nad izvajanjem ukrepov prometne politike. Za zagotovitev celovitih in kvalitetnih informacij bodo vsi projekti, načrtovani v državnih strateških dokumentih, povezani tudi s podatki o načrtovanju in izvajanju proračuna v informacijskih sistemih ministrstva za finance. Platforma DIPSIIIP bo omogočala jasen pregled nad izvajanjem strateških dokumentov v vsakem trenutku, kar nam je zdaj manjkalo.

Kaj to konkretno pomeni?

Če smo do zdaj to želeli pogledati, je bilo treba podatke o izvajanju ukrepov od posameznih nosilcev ročno zbrati. Preden smo te podatke sestavili v neko celoto, so nekateri lahko že zastareli.

Ko bo platforma DIPSIIIP začela delovati, bo gotovo tudi odziv lahko hitrejši?

Tako je. Nosilci ukrepov prometne politike, ki so ministrstva in vlada, in tudi javnost bodo imeli v realnem času na voljo celovite podatke o stanju izvajanja ukrepov oziroma projektov. Na voljo bodo podatki, kaj je na določenem ukrepu uvedeno, podatki o načrtovanih finančnih sredstvih, dinamiki, finančni realizaciji posameznega projekta/ukrepa ter njegovi končni izvedbi. S tem bo projekt DIPSIIIP pomembno prispeval k transparentni,





pravilni in smotrni porabi javnih sredstev, da se to, kar smo zapisali v strateške dokumente, res izvaja in imamo nad tem nadzor. Hkrati bomo s platformo DIPSIIIP dobili podlago za odločanje in načrtovanje o nadaljnjih ukrepih in razvoju področja.

Ko bo ta platforma vzpostavljena, bo torej mogoče kadar koli dobiti podatke, kaj je recimo že bilo narejeno na tretji razvojni osi, kaj se trenutno dogaja in kakšni so načrti za naprej?

Tak je namen.

DIPSIIIP bo pomembno prispeval k transparentni ter pravilni in smotrni porabi javnih sredstev.

Kje vidite največ izzivov pri izvajanju načrtov in strategij za vzpostavitev trajnostne mobilnosti in kje rešitve za premagovanje teh izzivov?

Izzivov je veliko. Ključen izziv, ki ga vidim, je koordinacija med različnimi sektorji in institucijami. Izziv je, kako doseči usklajenost med prometno politiko, prostorsko politiko, okoljsko politiko, tudi na primer davčno politiko oziroma med vsemi politikami, ki vplivajo na to, kaj se dogaja v prometnem sistemu. Ker je cilje prometne politike treba upoštevati tudi v drugih strateških aktih, je

potrebna vzpostavitev medresorskih delovnih skupin in jasnih mehanizmov za sodelovanje med sektorji in institucijami. Promet je zelo prostorska in fizična zadeva, zaradi tega ga je potrebno upoštevati v strategiji prostorskega razvoja Slovenije in se mora izvajati tudi na nižjih ravneh. Rešitev je tudi uporaba digitalnih platform za izmenjavo informacij za spremljanje napredka. Med njimi je DIPSIIIP. Omejen proračun za izvajanje obsežnih prometnih projektov in programov, zlasti za trajnostne rešitve, je izziv, zaradi tega je potrebno poiskati alternativne vire financiranja, kot so evropska sredstva, namenski viri, javno-zasebna partnerstva in spodbujanje investicij v trajnostne prometne rešitve.

Katere trajnostne oblike mobilnosti so predvidene v Sloveniji glede na izhodiščne razmere in potrebe prebivalcev in gospodarstva po mobilnosti?

Kot trajnostno obliko mobilnosti razvijamo predvsem javni potniški promet. To je področje, ki smo mu v zadnjih petih letih dali veliko poudarka. Predvsem smo se lotili celovite reforme upravljanja javnega potniškega prometa z namenom, da izboljšamo ponudbo in kakovost storitev ter na ta način pritegnemo čim več ljudi, predvsem z osebnega motoriziranega prometa na javni potniški promet.

Iz zadnje finančne perspektive smo kar nekaj denarja vložili v gradnjo kolesarske infrastrukture, prek dogovora za razvoj regij smo sofinancirali gradnjo okrog 500 kilometrov kolesarskih stez. Z električnimi kolesi se je mogoče brez težav voziti 10 kilometrov, so pa finančno manj dostopna, zato smo se odločili nakup subvencionirati. Občinam pomagamo tudi pri vzpostavljanju javnih površin za pešce. S pogoji za financiranje skušamo izboljševati standard za te površine, kar pomeni, da financiranje vezemo na to, da se dosežejo normalni standardi, ne samo minimalni. Zahtevamo ozelenitev teh površin, da se ta infrastruktura lahko uporablja tudi v vročem delu leta. Pločnikov pri 40 stopinjah Celzija seveda nihče ne želi uporabljati.

Kako infrastruktura oziroma investicije v infrastrukturo sledijo potrebam pri uvažanju trajnostne mobilnosti, kje je nam najbolj manjka?

Področje, kjer nam še veliko manjka, so multimodalne prestopne točke. Tudi to sofinanciramo. Na Slovenskih železnicah izvajajo projekte, kjer se vzpostavljajo varna parkirišča za kolesa, nova pobuda so varna parkirišča za avtomobile na železniških postajah. Ker je razvojni zaostanek kar precejšen, bo trajalo kar nekaj časa, da bomo dosegli mrežni efekt, to je, da bo ta infrastruktura postala konsistentna in sklenjena po celi državi. Poleg tega se mi zdi zelo pomembno povečati možnost za souporabo vozil. Po statističnih podatkih število registriranih vozil v Sloveniji vsako leto naraste, obenem pa je povprečna zasedenost vozil rekordno nizka, saj se na delovni dan v avtomobilu peljeta povprečno le približno 1,2 potnika. To je slabo z vidika rabe infrastrukture, energije, emisij, rabe prostora za mirujoči promet ... S souporabo vozil bi lahko vsaj malo zamejili padanje povprečne zasedenosti avtomobilov in hkrati ljudem omogočili, da bi s tem, ko bi se vozili skupaj, še prihranili kakšen evro. To je razlog, da si zelo prizadevamo, da bi ob avtocestnem križu na ustreznih točkah, kjer so izvori prometa, dogradili parkirišča za souporabo vozil.

Kje bi to bilo?

Recimo v Ivančni Gorici, Celju, Postojni, Kranju ... Obenem pa bi želeli te točke, tam kjer bo to mogoče, povezati tudi z javnim potniškim prometom, to je s hitrimi linijami avtobusov, ki vozijo po avtocesti. Širitev štajerske in primorske avtoceste pred Ljubljano tako vidimo kot priložnost, da se ti pasovi v času konic rezervirajo za hitre avtobuse in za bolj polna vozila. Na tak način se spodbuja ljudi, da se združujejo ali peljejo z javnim prevozom.

Kakšni pa so načrti in strategije za prehod na ničemisijnska vozila na področju javnega potniškega prometa?

Letos bomo začeli pripravljati strategijo za uvajanje brezemisijnskih vozil v javni potniški promet. Uvajali jih bomo postopoma, ker se bo treba še veliko naučiti, izkušenj s tem še nimamo. Mesta so korak naprej, ker so bile prej na voljo tudi tehnologije. Maribor je prvi uvedel električna vozila, imajo jih tudi v Kranju, Ljubljana čaka na prve dobave. Ta vozila je država subvencionirala. Če stara dizelska vozila v mestih zamenjamo z brezemisijnskimi, so učinki zaradi zmanjšanja onesnaževanja tudi največji. Ta vozila namreč ves čas krožijo po najbolj poseljenih območjih. Tukaj vidim tudi možne sinergije med mestnim in medkrajevnim prometom. Ko bomo vzpostavili infrastrukturo za oskrbo vozil z električno energijo ali vodikom, jo bo mogoče stroškovno bolj učinkovito izkoristiti, če je na voljo tako za vozila v mestnem kot medkrajevnem potniškem prometu. Na tem področju so možnosti za sodelovanje med občinami in državo.

Kateri so osnovni predpisi za vzpostavitev infrastrukture za oskrbo prometa z alternativnimi gorivi (vključno z elektriko) v Sloveniji?

To je dokaj novo področje. Z njim se je EU začela sistematično ukvarjati leta 2014, ko je bila sprejeta direktiva o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva v prometu (AFIR). To je prvi zakonodajni okvir, ki je države članice zavezal, da začnejo svoje lastne strategije na tem



področju. V letu 2023 je bila sprejeta uredba o infrastrukturi za alternativna goriva (AFIR), ki je direktivo iz leta 2014 nadomestila in razveljavila. Uredba državam članicam nalaga zavezujoče cilje za vzpostavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture ob omrežju TEN-T (avtocestni križ, letališča, pristanišča). Določila je standarde za to infrastrukturo, moči in razdalje. Tako je potrebno skozi celotno slovensko TEN-T omrežje za lahka električna vozila že do konca letošnjega leta zagotoviti polnilne parke z močjo vsaj 400 kW na razdalji najmanj 60 kilometrov, kar znaša 10 do 15 polnilnih parkov na obeh smereh ceste. Vzporedno bo treba vzpostaviti tudi infrastrukturo za oskrbo težkih tovornih vozil. Po letu 2030 uredba AFIR določa že vzpostavitev infrastrukture za oskrbo z vodikom.

Če stara dizelska vozila v mestih zamenjamo z brezemisijnskimi, so učinki zaradi zmanjšanja onesnaževanja največji.**Kateri predpisi so bili sprejeti v Sloveniji?**

V letu 2023 je bil sprejet Zakon o infrastrukturi za alternativna goriva in spodbujanju prehoda na alternativna goriva v prometu (ZIAG), ki predstavlja nacionalni regulativni okvir na področju

alternativnih goriv v prometu. Določa pa med drugim tudi pravila za načrtovanje nacionalnega okvira politike za razvoj infrastrukture za alternativna goriva v prometu, cilje za vzpostavitev zadostne infrastrukture, ureja vzpostavitev in delovanje gospodarske javne službe zagotavljanja in upravljanja podporne infrastrukture ter priključnih zmogljivosti na polnilnih parkih visokih moči za hitro polnjenje. Prav tako določa obveznosti upravljavcev polnilnih in oskrbovalnih mest, tehnične zahteve v zvezi z vzpostavljanjem, delovanjem in vzdrževanjem infrastrukture za alternativna goriva v prometu in zahteve v zvezi z informacijami za uporabnike, način in postopke za registracijo infrastrukture za alternativna goriva v prometu in vodenje evidenc. Uredba o načinu dodeljevanja finančnih spodbud ukrepom za spodbujanje prehoda na alternativna goriva v prometu, ki jo je vlada na podlagi zakona ZIAG sprejela novembra 2023, pa je pravna podlaga za dodeljevanje nepovratnih sredstev za naložbe v razvoj področja uporabe alternativnih goriv v prometu. Na tej podlagi imamo v pripravi tri razpise za spodbude za polnilno infrastrukturo na TEN-T omrežju, zunaj tega omrežja in za zasebno polnilno infrastrukturo, ki ni javno dostopna. Z njimi želimo doseči čim boljše in

enakomerno pokritost države s polnilno infrastrukturo.

Kakšna pa je strategija za vzpostavitev te infrastrukture?

Še vedno je v veljavi Strategija na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometu, ki je bila leta 2017 pripravljena na podlagi direktive iz leta 2014. V skladu z uredbo iz leta 2023 smo jo začeli prenavljati. Prenovljena bo sprejeta predvidoma do konca letošnjega leta. Osnovo za načrtovanje okoljskih, podnebnih in energetskih ciljev za področje alternativnih goriv pa predstavlja Nacionalni energetsko podnebni načrt (NEPN), ki je bil posodobljen v letu 2024.

Kakšno je sedanje stanje na področju vzpostavljanja infrastrukture za oskrbo prometa z alternativnimi gorivi (vključno z elektriko) v Sloveniji in kakšni so ključni cilji na tem področju?

Konec leta 2024 je bilo v Sloveniji 2133 polnilnih mest za električna vozila ter skupaj 21.962 električnih vozil. Relativno dobro je s polnilno infrastrukturo pokrit avtocestni križ, kjer je na 26 lokacijah vzpostavljenih 31 polnilnih parkov izhodnih moči več kot 600 kW. Kljub dobri pokritosti so na določenih odsekih še vedno vrzeli, na primer na dolenskem, štajerskem in primorskem kraku, kjer še ni dosežena ustrezna gostota polnilnih parkov na razdalji do 60 kilometrov. Za odpravo te vrzeli je ministrstvo za okolje, podnebje in energijo pripravilo javni razpis za polnilno infrastrukturo ob omrežju TEN-T, ki bo objavljen predvidoma pred koncem marca.

Kateri so glavni izzivi pri vzpostavljanju polnilne infrastrukture, za katere bo na ravni države treba najti rešitve, da bodo cilji doseženi?

Izzivi za širitev polnilne infrastrukture so odvisni predvsem od tega, kako raste vozni park. Podjetja, ki vlagajo v polnilno infrastrukturo, ki je javno dostopna, zelo spremljajo, kaj se dogaja na voznem parku. Nihče ne investira v prazno, to pomeni, da gre za organsko rast. Da se ta

malo pospeši, jo spodbujamo z nepovratnimi finančnimi sredstvi. Z nepovratno finančno spodbudo se ekonomika polnilnega mesta izboljša. Pri vozilih pa trčimo na kupno moč prebivalstva, saj so avtomobili na električni pogon še vedno dražji od tistih na notranje izgorevanje in zato težje dosegljivi prebivalcem z nižjimi prihodki. To skušamo premostiti z dokaj močnimi finančnimi spodbudami za nakup električnih vozil. Lani smo kljub temu zabeležili padec prodaje glede na leto 2023, ki pa je bilo rekordno. Vemo, da vsako leto ne more biti takšno, zato računamo na nihanja. Kupca lahko odvrne od nakupa električnega avtomobila tudi uporabniška izkušnja oziroma, da se je treba za polnjenje električnih vozil veliko prilagajati, saj je na trgu paleta članskih kartic in mobilnih aplikacij, na polnilnih mestih se sooča z omejitvami polnjenja, problem je prav tako omejitev ur parkiranja, krajši doseg vozila ...

Ste katerega od izzivov oziroma ovir pred kratkim odpravili?

Po novem bo mogoče polnjenje električnega avtomobila na vseh javnih polnilnicah plačati s kartico, tako kot je mogoče plačati bencin. Oviro predstavlja tudi nezmožnost polnjenja električnih vozil v večstanovanjskih stavbah, predvsem v mestih. Spremljamo, kako ta problem rešujejo v tujini. Avstrijci so recimo precej znižali stopnje soglasij za napeljavo lastne polnilnice v skupni prostor oziroma garažo v bloku. Rešitev bi lahko bila tudi, da se omogoči postavitve polnilnic na javnih površinah v okolici blokov, a marsikje lastništvo teh zemljišč še ni rešeno.

Kaj država pričakuje od gospodarstva na področju uvedbe alternativnih goriv v prometu?

Od zasebnega sektorja se pričakuje predvsem naložbe v razvoj polnilne infrastrukture in vzpostavljanje polnilnih mest na profitabilnih lokacijah. Na lokacijah, kjer pa temu ne bo tako, bo potrebno polnilna mesta subvencionirati, za kar so v pripravi že omenjeni razpisi. Druga težava, ki se pojavlja pri polnilni

infrastrukturi, so visoki stroški vzdrževanja, ker zaradi nižjega števila električnih vozil še ni zadostnega odjema. Na ravni EU še ni določeno pravilo državnih pomoči, ki bi omogočalo dodeljevanje subvencij za tekoče stroške obratovanja polnilnih postaj.

V Evropi je prodaja baterijskih težkih tovornih vozil presegla prodajo vozil na utekočinjen zemeljski plin. Pričakujemo, da bo Slovenija sledila trendu.

Od tega, katera alternativna goriva bodo prevladovala v Sloveniji, bo odvisno, katera infrastruktura bo treba vzpostaviti. Bo o tem, katera alternativna goriva bodo prevladovala, odločal zgolj trg oziroma v kolikšni meri je predvidena državna regulacija?

Katera so alternativna goriva, je že določeno v evropski zakonodaji. Daleč največ poudarka je na električni energiji, zanjo so tudi najbolj jasne in stroge zahteve. Zato bo tukaj treba največ narediti. Tudi za Slovenijo je po mojem mnenju to področje najbolj pomembno, ker električno energijo proizvajamo sami. Druga alternativna goriva so plini, tekoča biogoriva, plinasta biogoriva in sintetična goriva. Predvsem sintetična goriva so zaradi cene še zelo oddaljena. Poudariti želim, da infrastruktura za tekoča biogoriva že obstaja. Vprašanje je samo, ali obstaja interes za proizvodnjo ali ne. Tudi infrastrukturo za plin že imamo. Za stisnjen zemeljski plin, ki se veliko uporablja za mestne avtobuse, imamo v Sloveniji 15 polnilnih mest in 2 za utekočinjen zemeljski plin, ki se uporablja za tovornjake na dolge razdalje. Je pa v Evropi prodaja baterijskih težkih tovornih vozil že presegla prodajo tistih na utekočinjen zemeljski plin, kar pomeni, da so bolj konkurenčna in bodo na trgu prevladala. Proizvajalci vozil bodo s ponudbo na trgu generirali potrebo po določeni infrastrukturi. Glede na to pričakujemo, da bo Slovenija bolj sledila kot narekovala trende glede nabora alternativnih goriv, ki bodo prevladala na trgu. ■