



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

**Resolucija o nacionalnem
programu razvoja prometa
v Republiki Sloveniji
za obdobje do leta 2030**

Kazalo

1. Uvod	5
2. Pravna podlaga za izdelavo Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji	11
3. Izhodišča za pripravo	13
4. Namen priprave Nacionalnega programa in ključne usmeritve	14
4.1 Temeljna izhodišča Strategije razvoja prometa v RS, na katerih temelji nacionalni program	14
4.2 Poročilo o realizaciji Nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture (NPRSZI)	16
4.2.1 Obnova obstoječih prog	16
4.2.2 Dograditev obstoječih prog, gradnja novih prog in vozlišč	17
4.2.3 Gradnja prog za višje in visoke hitrosti	18
4.2.4 Sklep	18
4.3 Poročilo o realizaciji Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA)	18
4.4 Poročilo o realizaciji Resolucije o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije	19
4.5 Poročilo o izvajanju Resolucije o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020 (Uradni list rs, št. 9/10) v delu, ki se nanaša na javna letališča	21
4.5.1 Razvoj letališč	21
5. Vsebina Nacionalnega programa	24
5.1 Ceste	28
5.2 Železnice	34
5.3 Trajnostna mobilnost	37
5.4 Vodni promet	39
5.5 Zračni promet	41
6. Financiranje dejavnosti	42
6.1 Proračunska sredstva	42
6.2 Sredstva EU	42
6.3 Neproračunski viri (npr. Viri DARS, d.d., Luka Koper, d.d.)	42
7. Pričakovani učinki izvajanja ukrepov iz strategije in dejavnosti, določenih v Nacionalnem programu in 6-letnih operativnih načrtih	44
8. Načrtovanje, nadzor in spremljanje izvajanja Nacionalnega programa	47
9. Prehodne in končne določbe	48
10. Obrazložitev	49
11. Priloge	55
Priloga 1: Projekti – Cestni promet	56
Priloga 2: Projekti – Železniški promet	72
Priloga 3: Projekti – Trajnostna mobilnost	81
Priloga 4: Projekti – Vodni promet	89
Priloga 5: Projekti – Zračni promet	94
Priloga 6: Dinamika – Cestni promet	98
Priloga 7: Dinamika – Železniški promet	116
Priloga 8: Dinamika – Trajnostna mobilnost	124
Priloga 9: Dinamika – Zračni promet	130
Priloga 10: Dinamika – Vodni promet	132

1. Uvod

Republika Slovenija je pred leti začela projekt vzpostavitve ustreznega sistema celovitega načrtovanja razvoja na področju prometa in prometne infrastrukture, ki temelji na znotrajsektorski in medsektorsko usklajeni viziji ter presega sistem načrtovanja razvoja na področju prometa in prometne infrastrukture na podlagi omenjenih, delnih in parcialnih rešitev, ki so jih do zdaj opredeljevali strateški dokumenti. Najočitnejši je razkorak med strateško načelnimi vizijami (npr. Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije – Intermodalnost: čas za sinergijo (Uradni list RS, št. 58/2006) in dolgo- ali srednjeročnimi operativnimi nacionalnimi programi, kot sta Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 50/04 in 109/10 – ZCes-1) in Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96). Nastanek navedenih aktov časovno in vsebinsko ni bil usklajen, saj je bila Resolucija o prometni politiki kot krovni strateški akt sprejeta deset let pozneje kot nacionalna programa razvoja avtocest ali železnic. Prav tako tudi Resolucija o Nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020 (Uradni list RS, št. 9/10) in Resolucija o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 87/10), sprejeti po Resoluciji o prometni politiki, z njo nista bili sistematično usklajeni in pokrivata le svoji ožji področji. Dokaj nedorečena in pomanjkljiva je tudi njuna operativnost. Posledično razvoj poteka predvsem na podlagi delnih in ozkih rešitev ter brez znotrajsektorske in medsektorsko usklajene vizije. Med predstavljenimi dolgoročnimi razvojnimi dokumenti sta bila le nacionalna programa s področja avtocest in železnic zadovoljivo operativna, s finančno in terminsko konkretno določeno realizacijo, ki prav tako nista obravnavala slovenskega prometnega sistema kot celote, ampak le svoji ožji področji. Vsi ti dokumenti so bili sprejeti že pred leti, tako da glede na današnje razmere in potrebe v celoti ne ponujajo več ustreznih odgovorov in rešitev.

Sprejeta Strategija razvoja prometa v RS (v nadaljnjem besedilu: strategija), ki jo je sprejela Vlada RS na seji 29. julija 2015 (sklep št. 37000-3/2015/8), prvič celovito obravnava prometni sistem. S pripravo in sprejetjem strategije je bila tako presežena dosedanja praksa parcialnega reševanja posameznih podsistemov prometa. Še več, poleg infrastrukture je tokrat na strateški ravni zajeto tudi celovito delovanje prometnega sistema. Na podlagi podrobnih analiz infrastrukture in delovanja sistema ter identificiranih dejanskih problemov je v strategiji predvidenih 108 ukrepov.

Analize obsega infrastrukture glede na število prebivalcev in glede na bruto domači proizvod kažejo, da je prometno-infrastrukturni sistem v Sloveniji zelo solidno, na ravni EU deloma celo nadpovprečno razvit in razvejan. To še zlasti velja za avtoceste. Po drugi strani analize OECD¹ kažejo, da primerljivo in bolj prometno razvite države od Slovenije bistveno več proračunskih sredstev namenjajo ohranjanju in investicijskemu vzdrževanju obstoječe infrastrukture (rekonstrukcije vozišč in objektov, izgradnja obvoznih cest ...). Na tem področju Slovenija izrazito zaostaja. Za ohranitev kakovostne prometne infrastrukture je zato ključno, da z dolgoročnimi dokumenti strukturno preusmerimo zadosten del sredstev v njeno ohranjanje in investicijsko vzdrževanje. Ukrepi za povečanje prometne varnosti, dostopnosti, prepustnosti ipd., ki so v prometno razvitejših državah, po katerih se zgledujemo, praksa, omogočajo, da se z ustreznim vzdrževanjem obstoječa infrastruktura postopno izboljšuje. Podobno velja tudi za prometne storitve v javnem prometu. Tak pristop bo izrazil povečal učinkovitost slovenskega prometno-infrastrukturnega sistema.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljnjem besedilu: nacionalni program) je dokument, ki predstavlja prehod med splošnimi ukrepi iz strategije na konkretne dejavnosti v pripravi in izvedbi. Pri njihovi opredelitvi so bili določeni

1: <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2015-07-Spending-Infrastructure.pdf>

roki in nosilci posameznih dejavnosti, ki so jim bili dodeljeni tudi okvirni stroški, vendar so bile vrednosti za večino dejavnosti ocenjene. Te se bodo s pripravo posamezne študijske in projektne dokumentacije podrobneje konkretizirale. Zato je letna višina potrebnih sredstev za realizacijo dejavnosti v nacionalnem programu določena le po področjih, medtem ko so same dejavnosti, roki za njihovo izvedbo in nosilci navedeni v prilogah, ki so sestavni del tega nacionalnega programa. Dinamika navedenih dejavnosti bo tudi sicer odvisna od višine proračunskih sredstev, dodeljenih za te namene, vendar če se bo gibala v okvirih, navedenih v preglednicah v nadaljevanju, se bo lahko upoštevala tudi dinamika dejavnosti, navedena v prilogi nacionalnega programa. Vsekakor bo treba vzpostaviti mehanizme za njegovo sprotno spremljanje in dopolnjevanje. Za podrobnejše načrtovanje izvajanja dejavnosti v dokumentu predlagamo, da Vlada RS vsako leto sprejme 6-letni operativni načrt vlaganj v promet oziroma prometno infrastrukturo, ki bo določal konkretne dejavnosti (projekte) na podlagi strokovnih prednostnih nalog, stroške za njihovo realizacijo in natančne roke izvedbe.

Že sama strategija je poudarila, da je treba pri pripravi konkretnih projektov v okviru dejavnosti slediti predvsem načelu prometne in stroškovne učinkovitosti. To pomeni, da je najprej treba poiskati in izčrpati ustrezne možnosti nadgradenj in posodobitev obstoječe infrastrukture. Novogradnje pa načrtovati le takrat, ko samo z nadgradnjami in posodobitvami obstoječe infrastrukture ni več mogoče zagotavljati primerne ravni prometnih uslug. Potrjevanje posameznih projektov mora biti ustrezno podprto z analizami stroškov in koristi oziroma metodami stroškovne učinkovitosti, ob tem pa je treba ustrezno upoštevati cilj izboljšanja mobilnosti in dostopnosti prebivalcev v RS.

Pomemben segment razvoja prometnega sistema predstavlja vzpostavitev ustreznega sistema gospodarjenja z obstoječim premoženjem in infrastrukturo. Razvoj dejavnosti javnega potniškega prometa mora tudi temeljiti na optimizaciji stroškov in koristi, predvsem s ciljem, da sistem postopno postaja samovzdržen.

Nacionalni program je sam po sebi ambiciozno naravnan, v povprečju za investicije, vzdrževanje in delovanje sistema (nadomestila, kompenzacije) predvideva dokaj enakomerno vlaganje v daljšem časovnem obdobju v višini med 600 in 700 milijoni EUR letno². Tak konstanten vložek omogoča hitrejšo doseganje ciljev prometnega sistema, predvsem pa doseganja ciljev strategije: izboljšati mobilnost in dostopnost, izboljšati oskrbo gospodarstva, izboljšati prometno varnost in varovanje, zmanjšati porabo energije v prometu, zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev, zmanjšati okoljske obremenitve.

Dodatno je za daljše časovno obdobje predviden vložek zasebnih investitorjev (npr. koncesionarjev) v povprečju okvirno 300 milijonov EUR na leto.

Konstantna in stabilna vlaganja v infrastrukturo imajo pozitivne učinke na gospodarstvo in rast BDP. Cilj razvoja prometa v Republiki Sloveniji niso investicije same po sebi, temveč investicije v prometno infrastrukturo, ki uporabnikom (ljudem in gospodarskim subjektom) zagotovijo predvsem neposredne učinke oziroma neposredne koristi. Zato je dokument strateško naravnan tako, da v vseh fazah izvajanja dejavnosti – vse do priprave končnega projekta – predvideva uporabo metod ekonomskega vrednotenja kot nujne podlage za odločanje. Če želimo zagotoviti čim bolj pozitivne učinke razvoja prometa na gospodarski in družbeni razvoj Slovenije, je treba zagotoviti uravnotežen in racionalen obseg vlaganj v razvoj prometne infrastrukture, da se bosta zagotovili predvsem njena dobra izkoriščenost in funkcionalnost. Pri tem je treba zagotavljati ustrezno transportno sposobnost in primerno raven prometnih uslug (ni ozkih grl, ustrezen čas potovanja).

Osnovna usmeritev strategije in na njej utemeljenega nacionalnega programa prednostno temelji na povečanju učinkovitosti in optimizaciji ter prilagajanju prometnega sistema

2: Vse vrednosti v dokumentu vključujejo DDV, razen kjer je izrecno navedeno, da je cena določena brez DDV.

srednje- in dolgoročnim prometnim potrebam ljudi in gospodarskih subjektov na optimalen oziroma trajnosten način (kako lahko čim bolj učinkovito rešimo težave) in ne na novih velikih investicijskih projektih (kaj lahko še zgradimo). To pa nikakor ne pomeni, da zastavljeni pristop ne daje možnosti za velike razvojne projekte. Nasprotno, možnosti so, ampak morajo biti prometne potrebe jasno evidentirane in učinki (tudi ekonomski) ustrezno utemeljeni. Za dosego zastavljenih ciljev je zato v okviru tekočega spremljanja izvajanja načrtovanih dejavnosti predvidena sprotna in kontinuirana selekcija med alternativami rešitvami in variantami. Spremljanje izvajanja nacionalnega programa in 6-letnega operativnega načrta je zato nujen pogoj, da ohranimo ta dokument v vsakem trenutku aktualen, pripravo in izvedbo projektov pa na njegovi podlagi učinkovito usmerjamo k zastavljenim šestim temeljnim ciljem strategije.

OECD, ki spremlja vlaganja posameznih držav v infrastrukturo na agregatni ravni, ugotavlja, da razvite države namenjajo bistveno večji delež javnih sredstev za upravljanje in vzdrževanje kot za novogradnje. Z nacionalnim programom moramo srednje- in dolgoročno zagotoviti ustrezno obravnavo obstoječih sistemov ter zagotoviti pogoje za učinkovito upravljanje, nadgradnje, rekonstrukcije in vzdrževanje.

Poročilo Svetovnega gospodarskega foruma z naslovom »Strategic Infrastructure Steps to Operate and Maintain Infrastructure Efficiently and Effectively« (World Economic Forum, april 2014) kot ključno komponento učinkovitosti celotne družbe izpostavlja ravno upravljanje in vzdrževanje obstoječega premoženja, vključno s potrebnimi posodobitvami in nadgradnjami. Poročilo tudi ugotavlja, da so viri (finančni in človeški) vse preveč usmerjeni v novogradnje, namesto da bi ob zaostrenih javno finančnih pogojih več pozornosti usmerili v nadgradnje in optimizacije ter posodobitve obstoječe infrastrukture in prometnega sistema.

Še zlasti je problematično, če prevelika koncentracija virov za pridobivanje novega premoženja oziroma nove infrastrukture onemogoča oziroma izriva razvoj in optimizacijo obstoječe infrastrukture in delovanje obstoječega prometnega sistema. Predvsem navedeno poročilo izpostavlja naslednje:

1. treba je povečati učinkovitost, tudi z upravljanjem prometa v prometnih konicah, učinkovito upravljati povpraševanje, potrebna je višja kakovost storitev za uporabnike;
2. zniževati je treba skupne stroške sistema z vse bolj učinkovitim upravljanjem in vzdrževanjem, vključno z upoštevanjem eksternih stroškov;
3. povečevati (ohranjati) je treba vrednost premoženja, pri čemer je treba pravočasno zagotoviti ustrezne nadgradnje in rekonstrukcije, prednostne naloge pa določiti na podlagi analize stroškov in koristi v celotni življenjski dobi.

Ustrezne modele gospodarjenja z obstoječim premoženjem je mogoče razviti, če se za te dele namenijo zadostna finančna sredstva in človeški viri. To pomeni postopno prilagajanje in reformiranje ustaljenih vzorcev delovanja, tudi javne uprave in drugih deležnikov v celotnem prometnem sistemu.

Iz analiz, opravljenih pri pripravi strategije, izhajajo tudi ugotovitve, da je bil v preteklih dvajsetih letih poudarek predvsem na izgradnji nove cestne infrastrukture, zlasti večpasovnih cest. Tako DARS upravlja skupno 746 kilometrov štiripasovnih cest. Po drugi strani pa Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI) upravlja 5.936 kilometrov cest, lokalne skupnosti pa še dodatno 32.224 kilometrov, večinoma preslabo vzdrževanih cest.

Preglednica 1-1:

Dolžina cestnega omrežja v RS

Vir: <http://www.di.gov.si/> z dne 25. 11. 2015.

Kategorija ceste	Dolžina v km	Upravljavac
Avtoceste in hitre ceste	746	DARS, d.d.
Glavne ceste	819	DRSI
Regionalne ceste	5.117	DRSI
Lokalne ceste	13.598	lokalne skupnosti
Javne poti	18.626	lokalne skupnosti
Skupaj vse ceste	38.906	
Skupaj DRSI	5.936	
Skupaj DARS	746	
Skupaj lokalne skupnosti	32.224	

V okviru gospodarjenja z vozišči se stanje vozišč na državnem cestnem omrežju redno spremlja in ocenjuje. Analize v strategiji so pokazale, da se stanje vozišč poslabšuje, tako je med državnimi cestami kar polovica omrežja v zelo slabem stanju. V letu 2011 je bilo zelo slabih odsekov približno 40 odstotkov, v letu 2013 pa se je številka povzpela na 50 odstotkov. Tudi v letu 2015 je stanje podobno, in sicer je približno 50 odstotkov vozišč v zelo slabem stanju. Poleg vozišč je treba upoštevati tudi druge dele cestnega telesa, ki jih je treba vzdrževati, nadgrajevati, obnavljati in posodabljati. Tu ne gre samo za voziščne konstrukcije, temveč je treba pri pripravi in izvedbi projektov zagotoviti celovite rešitve rekonstrukcij in obnov, ki bodo:

- zagotavljale boljšo dostopnost (skrajšanje potovalnih časov z izboljšanjem elementov prečnega in vzdolžnega profila ceste, tudi npr. dodatni – tretji pas za počasna vozila ...) in
- omogočale večjo varnost udeležencem v prometu (ločevanje nemotornega od motornega prometa, fizični ukrepi za zmanjševanje hitrosti pred naselji in v njih ...).

S programskim orodjem dTims, ki na podlagi vnesenih podatkov omogoča izračun stroškov in koristi ter izvedbo možnih optimizacij, so bili opravljeni izračuni z različnim obsegom letnih vložkov za obnavljanje voziščnih konstrukcij državnih cest. Pokazali so, da bi samo za del voziščnih konstrukcij na letni ravni potrebovali prek 90 milijonov EUR. S tem bi postopno uspeli zmanjšati delež vozišč v zelo slabem stanju. Vozišče je samo en del celotnega cestnega telesa. Dodatno je k temu treba prišteti tudi ukrepe, s katerimi bomo dosegali boljšo dostopnost, večjo stopnjo varnosti itd.

Nacionalni program za celoten program rekonstrukcij, obnov in posameznih novogradenj državnega cestnega omrežja, vključno z rednimi vzdrževanimi deli, predvideva letni obseg sredstev:

- v letu 2016 v višini 172,8 milijona EUR,
- v letu 2017 v višini 236,8 milijona EUR in
- v letu 2018 ter naslednja leta povprečno 263 milijonov EUR letno.

Po opravljenih analizah je bilo na avtocestah in hitrih cestah v RS v letu 2013 v zelo slabem in slabem stanju 244,5 kilometra smernih vozišč, v letu 2015 pa je slabih ali zelo slabih približno 3873 kilometra vozišč. Po izračunih na podlagi modela propadanja se delež slabih in zelo slabih vozišč povečuje, kar pomeni, da je treba povečati vlaganja za ohranjanje in vzdrževanje infrastrukture. Na programu avtocestnega omrežja je za obnove vozišč, rekonstrukcije objektov in drugih elementov predvidenih v letu 2016 57,7 milijona EUR, v letu 2017 80,7 milijona EUR ter naprej po 91 milijonov EUR letno. Ta vrednost, ki jo sicer predvideva DARS, d.d., ni neposredno del javnih sredstev. Vrednost pa omogoča, da se postopno izboljšajo stanje vozišč, stanje obcestnega telesa in tudi objektov.

Dodatno bo treba zagotoviti sredstva za izvedbo nekaterih novogradenj, predstavljenih v okviru potrebnih dejavnosti: odsek AC Draženci–Gruškovje, druga cev predora Karavanke, dodatni priključki, širitve obstoječe AC, nekateri odseki tretje razvojne osi itd.

Železnice predstavljajo pomemben segment prometnega sistema, tako za prevoz tovora kot za izvajanje javnega potniškega prometa. Skupna dolžina glavnih prog znaša 575,6 kilometra, regionalnih prog pa 633 kilometrov. V Uredbi EU št. 1315/2013 (v nadaljnjem besedilu: uredba TEN-T) je definirano jedrno vseevropsko prometno omrežje (v nadaljnjem besedilu: omrežje TEN-T). Skozi Slovenijo potekata dva koridorja jedrnega omrežja, in sicer baltsko-jadranski in sredozemski koridor. Na baltsko-jadranskem koridorju leži 337 kilometrov, na sredozemskem pa 462 kilometrov glavnih prog. Ker se koridorja ne pokrijeta v celoti, je skupaj na jedrnem omrežju v Sloveniji 496 kilometrov prog.

Preglednica 1-2:
Dolžina železniškega omrežja v RS

Vir: <http://www.di.gov.si/>
z dne 25. 11. 2015.

Železnice	Dolžina v km
Nacionalna kategorija proge – glavne proge	575,6
Nacionalna kategorija proge – regionalne proge	633,4
Skupaj vseh prog	1.209,0
Dejanska dolžina enotirnih prog (km)	878,7
Dejanska dolžina dvotirnih prog (km)	330,3
Dolžina prevoznih tirov	1.539,4
Dejanska dolžina elektrificiranih prog (km) (enotirna proga)	170,1
Dejanska dolžina elektrificiranih prog (km) (dvotirna proga)	330,3

Uredba TEN-T določa pogoje za jedrne železniške proge, ki morajo na omrežju TEN-T do leta 2030 izpolnjevati naslednje standarde:

- elektrifikacija,
- medtirna širina 1.435 m,
- osna obremenitev vsaj 22,5 tone,
- hitrost 100 km/h,
- možnost vožnje vlakov, dolžine 740 metrov, in
- ERTMS.

Proge jedrnega omrežja v RS v celoti izpolnjujejo standarde za medtirno širino, v celoti so elektrificirane (v letu 2015 je bil zaključen projekt Pragersko–Hodoš), pretežno je že izveden sistem ERTMS, razen na odsekih Zidani Most–Dobova, Pragersko–Šentilj in Ljubljana–Jesenice. Ta je od letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, v smeri proti Jesenicam in Avstriji, v celovitem omrežju TEN-T.

Največja odstopanja pri doseganju zahtev uredbe TEN-T so pri standardih za hitrost in osno obremenitev. Analiza železniškega omrežja kaže, da samo 19,3 odstotka omrežja oziroma 95,7 kilometra prog jedrnega omrežja že izpolnjuje standarde, predpisane z Uredbo št. 1315/2013. Za preostali del omrežja pa so predvidene dejavnosti, ki vključujejo pripravo dokumentacije za ustrezno nadgradnjo prog. Skladno z določili uredbe je treba projekte utemeljiti z vidika stroškov in koristi (analiza CBA), sama uredba pa dopušča tudi odstopanja oziroma izjeme.

Poleg izpolnitve standardov TEN-T, z utemeljenimi izjemami, je v železniškem sistemu nujno treba pripraviti tiste projekte nadgradenj glavnih in regionalnih prog, s katerimi bomo dosegli ustrežnejše zmogljivosti posameznih prog, ki bodo železnici omogočile prevzem hrbtnične vloge tudi v javnem potniškem prometu in predvsem povečale njeno vlogo v tranzitnem tovornem prometu.

Tudi preostali načini prometa bodo do leta 2030 morali zagotoviti standarde TEN-T, ki se zahtevajo za jedrna omrežja, in v tem okviru je pomembna predvsem zagotovitev infrastrukture za alternativna goriva, po drugi strani je treba zagotoviti tudi spodbude za njihovo uporabo.

Strategija in posledično nacionalni program opredelujeta tudi sklop ukrepov in dejavnosti na področju trajnostne mobilnosti (»parkiraj in se pelji«, enotna vozovnica, usklajen vozni red, kakovost storitev ...).

Posebna pozornost je namenjena tudi hitrejšemu razvoju in širitvi pristanišča v Kopru kot najpomembnejšemu izvoru tovora za prometno omrežje Slovenije in srednje Evrope. Enaka skrb za hitrejši in boljši razvoj je posvečena tudi slovenskim letališčem, s poudarkom na razvoju Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, njihov dejanski razvoj pa je večinoma odvisen od koncesijskih pogodb oziroma vlaganj lastnikov. Republika Slovenija bo spodbujala njihov razvoj skladno s svojimi pristojnostmi.

Vsi navedeni cilji, prednostne naloge, ukrepi in dejavnosti bodo lahko uresničeni s sprejetjem Nacionalnega programa razvoja prometa v RS, ki je izvedbeni dokument Strategije razvoja prometa v RS.

2. Pravna podlaga za izdelavo Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Vlada Republike Slovenije je 29. 7. 2015 sprejela sklep št. 37000-3/2015/8, s katerim je sprejela Strategijo razvoja prometa v RS (v nadaljnjem besedilu: strategija) in hkrati Ministrstvu za infrastrukturo RS (v nadaljnjem besedilu: MZI) naložila pripravo Operativnega načrta za izvajanje strategije (v nadaljnjem besedilu: operativni načrt), in sicer najpozneje v roku enega leta od sprejetja Strategije na Vladi RS.

Operativni načrt bo sestavljen iz konkretnih projektov za izvedbo strategije, ki bodo deloma ali v celoti sovpadali s projekti, ki so načrtovani v veljavnih nacionalnih programih, sprejetih v Državnem zboru RS. Na podlagi tega dejstva je treba v Državnem zboru RS, še pred sprejetjem operativnega načrta na Vladi RS, sprejeti Nacionalni program razvoja prometa v RS, s katerim bodo nadomeščeni zdaj veljavni posamezni nacionalni programi v delih, ki jih zajema ta nacionalni program.

Pravno podlago za sprejetje nacionalnih programov s področja prometa predpisujejo naslednja zakonska določila:

- 42. člen Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US in 46/15) določa:
 - (1) Cilji in naloge strategije razvoja in vzdrževanja državnih cest se podrobneje določijo v nacionalnem programu razvoja in vzdrževanja državnih cest.
 - (2) Z nacionalnim programom se določijo vrstni red prednostnih nalog vzdrževanja in razvoja državnih cest, viri sredstev za njihovo uresničenje ter dinamika in obseg uresničitve posameznih razvojnih nalog za obdobje najmanj štirih let. Določitev prednostnih nalog mora temeljiti na objektivnih prometnih, tehničnih, ekonomskih in okoljskih merilih.
 - (3) Nacionalni program pripravi ministrstvo, pristojno za promet, sprejme pa ga Državni zbor Republike Slovenije na predlog Vlade.

- 13. člen Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo) določa:
 - (1) Cilji in naloge strategije razvoja javne železniške infrastrukture in vzdrževanja javne železniške infrastrukture se po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi natančneje določijo v strategiji razvoja javne železniške infrastrukture, samostojno ali v okviru razvoja celotnega področja prometa (v nadaljnjem besedilu: strategija razvoja), ki jo sprejme Vlada Republike Slovenije za obdobje najmanj petih let in se objavi na spletni strani.
 - (2) S strategijo razvoja se v zvezi z investicijami v javno železniško infrastrukturo in vzdrževanjem javne železniške infrastrukture podrobneje določijo vrstni red prednostnih nalog investicij v javno železniško infrastrukturo in vzdrževanja javne železniške infrastrukture, viri sredstev za njihovo uresničenje ter dinamika in obseg uresničevanja posameznih nalog v načrtovalnem obdobju. Določitev prednostnih nalog mora temeljiti na prometno-političnih in razvojnih ciljih ob upoštevanju objektivnih prometnih, tehničnih, ekonomsko-finančnih in okoljevarstvenih meril.
 - (3) Na podlagi strategije razvoja na predlog upravljavca ministrstvo sprejme letni načrt obnov in vzdrževanja javne železniške infrastrukture za koledarsko leto.
 - (4) Letni načrt investicij javne železniške infrastrukture na predlog gospodarske družbe iz prvega odstavka 13.a člena tega zakona sprejme ministrstvo.
 - (5) Inženiring v javno železniško infrastrukturo, potreben za izvajanje strategije razvoja javne železniške infrastrukture, obsega zlasti:

- pripravo, organiziranje in koordinacijo investicij v vseh fazah investicijskega procesa;
- organiziranje in izvajanje revizij projektne dokumentacije.

Strategija razvoja prometa ne izpolnjuje vseh vsebinskih zahtev, ki jih navaja Zakon o železniškem prometu v 13. členu. Zato je tudi s tega vidika nujna priprava podrobnejšega programa izvajanja dejavnosti na tem področju.

- 33. člen Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 120/06 – uradno prečiščeno besedilo, 88/10, 59/11 in 33/16) določa:

Usmeritve za trajnostni razvoj pomorstva in zagotavljanje varnosti pomorskega prometa se določijo z nacionalnim programom razvoja pomorstva Republike Slovenije, ki ga na predlog Vlade RS sprejme Državni zbor Republike Slovenije (in strategijo razvoja prometa Republike Slovenije, ki jo sprejme Vlada – predlog Sprememb in dopolnitev PZ v prvi obravnavi v DZ).

Nacionalni program razvoja prometa vključuje tudi vsebine, ki se poleg razvoja mednarodnega pristanišča v Kopru nanašajo tudi na ukrepe za razvoj prometa po celinskih vodah in na druge razvojne projekte s področja vodnega prometa.

- Zakon o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, v nadaljnjem besedilu: ZLet, v 6. členu določa:

da se usmeritve za trajnostni razvoj civilnega letalstva in zagotavljanje varnosti zračnega prometa določijo z nacionalnim programom razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije, ki ga na predlog Vlade Republike Slovenije sprejme Državni zbor Republike Slovenije.

ZLet v drugem odstavku 6. člena še določa, da se kot izvedbeni programi za posamezna letališča izdelajo usklajeni programi razvoja letališč, tako da se zagotovi sistem letališč v skladu z namenom iz 86. člena tega zakona in ob upoštevanju javnega interesa kot tudi razvojnih potreb obratovalcev in uporabnikov letališč ter navigacijskih služb zračnega prometa.

Skladno z zahtevo iz prvega odstavka 6. člena ZLet je Državni zbor sprejel Resolucijo o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020 (Uradni list RS, št. 9/10), Vlada RS pa je s Sklepom o opredelitvi sistema javnih letališč (Uradni list RS, št. 78/2006) jasno določila sistem javnih letališč.

- Poleg navedenih zakonskih določil tudi računsko sodišče v Revizijskem poročilu »Modernizacija cestne in železniške infrastrukture na 3.a razvojni osi, št. 320-1/2013/90 z dne 14. julija 2015«, vidi glavni razlog za neučinkovitost v dejstvu, da Republika Slovenija nima nacionalnega programa za področje državnih cest in prav tako ne posodobljenega nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture.

Na podlagi navedenega Ministrstvo za infrastrukturo Vladi RS in Državnemu zboru RS predlaga, naj sprejme Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

3. Izhodišča za pripravo

Konceptualno strateška podlaga za nacionalni program je strategija, ki analitično in pozitivno kritično obravnava dosedanji delni koncept razvoja prometa v RS, ki je potekal predvsem v smeri izgradnje avtocest ter hitrih cest in s tem povezanega prometa. Poleg tega analizira tudi domačo in evropsko zakonodajo na tem področju ter politične usmeritve RS in EU.

V sklepih se je strategija osredotočila na opredelitev vseh ukrepov, potrebnih za nadaljnji, z dejanskimi prometnimi potrebami in razvojnimi cilji bolj skladen razvoj prometnega področja v RS, brez izpostavljanja finančnega vidika, nosilcev in časovnega horizonta. Tak pristop je bil nujen, da so lahko v strategiji prvič zajeta vsa področja prometa, ki so tudi celovito in medsebojno skladno obravnavana, vendar na splošni ravni identifikacije potreb in ciljev, brez finančnih in drugih omejitev. Poleg tega je bil tak pristop zaželen tudi s strani ustanov EU za zagotovitev predhodnih pogojenosti za črpanje EU-sredstev evropske kohezijske politike v finančni perspektivi 2014–2020.

Za učinkovito implementacijo strategije je zato pripravljen nacionalni program. Ta dokument se uporablja za izvajanje sprejete strategije, s prednostnim vrstnim redom izvedbe dejavnosti za izvedbo ukrepov. Dokument določa nosilce dejavnosti ter opredeljuje potrebne finančne vire in določa časovni okvir za izvedbo dejavnosti. Za konkretnejšo izvedbo posameznih ukrepov se predvideva tudi sprejetje 6-letnega operativnega načrta za izvajanje nacionalnega programa na ravni Vlade RS.

Za strategijo je bila izvedena tudi celovita presoja vplivov na okolje, vključno s presojo morebitnih čezmejnih vplivov na sosednje države. Tudi nacionalni program v celoti sledi zaključkom in priporočilom okoljskega poročila za obstoječo in novo infrastrukturo, vključno s preprečevanjem izgube biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev. Sklepi okoljskega poročila se bodo upoštevali tudi pri pripravi oziroma izvajanju konkretnejših dejavnosti oziroma projektov za izvedbo ukrepov iz strategije.

4. Namen priprave nacionalnega programa in ključne usmeritve

Temeljni namen priprave nacionalnega programa je:

- na podlagi ukrepov iz strategije določiti konkretnejše dejavnosti za celovit razvoj prometa in prometne infrastrukture ter njihove nosilce;
- izvedbo konkretnih dejavnosti pregledno časovno opredeliti v odvisnosti od zagotovitve rednega in enakomernega financiranja.

4.1 Temeljna izhodišča Strategije razvoja prometa v RS, na katerih temelji nacionalni program

Nacionalni program v prvi vrsti sledi viziji ter splošnim in posebnim ciljem, ki so določeni v strategiji. S splošnimi cilji se preverjajo rezultati (učinki) izvajanja ukrepov v prometu, medtem ko s posebnimi cilji določamo, kaj je treba narediti, da bodo odpravljene ugotovljene težave in doseženi želeni rezultati – učinki.

Vizija prometne politike je opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva z naslednjimi cilji:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- izboljšati oskrbo gospodarstva,
- izboljšati prometno varnost in varovanje,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev ter
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Posebni cilji podrobneje določajo, kaj je treba storiti, da bodo odpravljene ugotovljene težave. Za vsakega so nadrobneje določeni vidiki in/ali prometno-gravitacijska območja, na katerih je treba rešiti težave, in sicer:

- Posebni cilj št. 1: izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami
 - Podcilj 1a: odprava zastojev na meji
 - Podcilj 1b: izboljšanje dostopnosti mednarodnega potniškega prometa (vključno s tranzitnim prometom)
 - Podcilj 1c: izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovornega prometa (vključno s tranzitnim prometom)
- Posebni cilj št. 2: izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije
 - Podcilj 2a: severovzhodna Slovenija
 - Podcilj 2b: jugovzhodna Slovenija
 - Podcilj 2c: severozahodna Slovenija
 - Podcilj 2d: Goriška
 - Podcilj 2e: Koroška
 - Podcilj 2f: Primorska
 - Podcilj 2g: osrednjeslovenska regija
 - Podcilj 2h: dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)
- Posebni cilj št. 3: izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih
 - Podcilj 3a: Ljubljana
 - Podcilj 3b: Maribor
 - Podcilj 3c: Koper

- Posebni cilj št. 4: izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti
 - Podcilj 4a: prilagoditev zakonodaje, pravil in standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa
 - Podcilj 4b: izboljšanje organizacijske sestave sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki
 - Podcilj 4c: izboljšanje operativne sestave sistema
 - Podcilj 4d: izboljšanje varnosti prometnega sistema
 - Podcilj 4e: zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje
 - Podcilj 4f: izboljšanje energetske učinkovitosti
 - Podcilj 4g: finančna vzdržnost prometnega sistema

Ključne usmeritve za pripravo nacionalnega programa so rezultati strokovnih analiz (prometnih, funkcionalnih, okoljskih in socialnih in drugih), izdelanih v okviru procesa priprave strategije. Njena določila v največji meri temeljijo na posebnem analitičnem instrumentu t. i. nacionalnem prometnem modelu, ki upošteva sedanjo in prihodnjo ponudbo prometnih omrežij (prepustnost, dostopnost) ter sedanje in pričakovano prihodnje prometno povpraševanje (socio-ekonomski podatki). Nacionalni prometni model so strokovnjaki Evropske komisije ocenili kot zelo kakovosten in referenčen tudi za druge države članice EU, ki pripravljajo lastne strateške dokumente na področju razvoja prometnih sistemov.

Z nacionalnim prometnim modelom so bile poleg aktualnih glavnih težav ugotovljene tudi težave, do katerih bi prišlo v prihodnje, če bi ohranili sedanjo prometno ureditev, če upoštevamo, da bi obstoječo prometno infrastrukturo samo vzdrževali in dokončali obstoječe investicije, in sicer:

- izbira prometnega sredstva potniškega prometa se ne bi spontano spremenila v smeri krepitve vloge javnega prometa, temveč bi ostala nespremenjena, izbira prometnega sredstva blagovnega prometa bi se spremenila v korist cestnega tovornega prometa in ne obratno;
- skoraj celotno železniško omrežje TEN-T brez dodatnih vlaganj ne bi zagotavljalo ne potrebne prepustne zmogljivosti in sprejemljive udobnosti potnikov ne minimalnih standardov TEN-T;
- kljub uveljavitvi trajnostne prometne politike bi na pomembnem delu slovenskega cestnega omrežja prišlo do prekoračitev prepustnosti, zastojev in ozkih grl, še zlasti izrazito na ljubljanskem avtocestnem obroču in njegovih priključnih avtocestnih krakih;
- parkirišča za tovornjake ob avtocestnem sistemu so že zdaj ozka grla, ki se bodo v prihodnje ob nespremenjenem stanju še zaostila;
- sedanji javni promet ni konkurenčen osebnemu avtomobilu in njegova konkurenčnost se še slabša;
- za kolesarski promet ne obstajajo niti celoviti (državni, regionalni) niti podrobni (občinski) načrti ureditve; posledično sistem kolesarskih poti ni dograjen in funkcionalno logično sklenjen, zaradi česar je manj razvit in ni v funkciji javnega potniškega prometa oziroma ne omogoča zadostnega razvoja kolesarjenja za dnevne migracije;
- hitrejši razvoj pristanišča Koper omejujejo neustrezne dimenzije vplovnih kanalov in pomolov, neustrezna pristaniška infrastruktura in ozka grla slovenskega železniškega omrežja;
- glavna težava Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana so neustrezni potniški in tovorni terminal in neustrezne hangarske kapacitete;
- emisija toplogrednih plinov bi se v prihodnje še povečala in ne zmanjšala;
- prizadetost s čezmernim hrupom je že zdaj velika in bi se v prihodnje še povečala;
- dostopnost od nekaterih območij do regionalnih središč je nesprejemljivo slaba, tako z osebnim avtomobilom kot z javnim prometom;
- na cestnem omrežju je veliko številu nevarnih mest in zgolj pasivno zavarovalnih nivojskih križanj cest in železnic, kar prispeva k večjemu številu prometnih nesreč.

Preglednica 4-1:
Prikaz ukrepov v strategiji

V strategiji so bili tako oblikovani ukrepi, ki bi odpravili obstoječe oziroma preprečili pričakovane težave. Skupaj je v strategiji predvidenih 108 ukrepov, ki se ne nanašajo samo na področje fizične prometne infrastrukture, temveč tudi na organiziranost sektorja, vodenje prometa, prometno varnost, vozni park ipd.

	Ukrepi na elementih (odsekih) omrežja	Ukrepi na omrežju	Organizacijski (horizontalni) ukrepi	Skupaj
Železniško omrežje	11	4	14	29
Cestno omrežje	22	7	8	37
Mestno (urbano) omrežje	4	7	11	22
Vodni promet	6	3	5	14
Zračni promet	3	2	1	6
Skupaj	46	23	39	108

Podlaga za nacionalni program so tudi poročila o realizaciji Nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96), Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 13/96, 41/98 in 50/04), Resolucije o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 87/10) v delih, ki se nanašajo na pristanišče za mednarodni promet v Kopru in ostala pristanišča, izboljšanje pomorske varnosti, ki predvideva izgradnjo nadzornega centra in nadgradnjo VTS opreme ter drugih sistemov za spremljanje pomorskega prometa, vzdrževanje objektov za varnost plovbe, hidrografske meritve slovenskega morja, povečanje administrativnih zmogljivosti in usposobljenosti URSP z vzpostavitvijo novih poslovnih prostorov URSP ter Resolucije o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020 (Uradni list RS, št. 9/10) v delih, ki se nanaša na javna letališča za mednarodni promet.

4.2 Poročilo o realizaciji Nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture (NPRSZI)

Nacionalni program je zajemal obdobje od leta 1994 do dokončanja projektov, ki so sestavni del tega programa. Dinamika potrebnih finančnih sredstev je bila prikazana le do leta 2005, vendar pa so bili dolgoročnejši projekti, kot so hitra proga Trst–Ljubljana–Zagreb s priključki na Koper in Reko, drugi tir Ljubljana–Jesenice in projekti regionalnih prog, predvideni za izvedbo do leta 2015. Pri posodobitvi in razvoju železniške infrastrukture je program iz leta 1996 predvidel tri temeljne, med seboj ločene, vendar funkcionalno povezane sklope, katerih izvedba mora biti usklajena s standardi, opredeljenimi v veljavnih evropskih dokumentih in predpisih UIC³. Ti temeljni sklopi so:

- obnova obstoječih prog,
- dograditev obstoječih prog in
- gradnja prog za višje in visoke hitrosti.

4.2.1 Obnova obstoječih prog

Obnova obstoječih prog obsega obnavljanje oziroma ohranjanje obratovalne sposobnosti obstoječih prog na čim višji tehnični ravni ter s tem zagotavljanje čim večje varnosti, zanesljivosti in racionalnosti obratovanja. Sem spadajo:

- remont zgornjega ustroja proge;
- obnova vozne mreže;
- obnova SV- in TK-naprav;

³ International Union of Railways.

- obnova mostov ter podpornih in opornih zidov, gradnja zunajnivojskih križanj;
- manjše rekonstrukcije postaj in prog.

Izvedena so bila naslednja dela:

- zagotovitev nakladalnega profila UIC – B;
- obnova telekomunikacijskega sistema in central ŽAT;
- na sredozemskem koridorju je uveden sistem ETCS (z vsemi dovoljenji za obratovanje), uvajanje sistema GSM-R pa je v zaključni fazi na celotnem železniškem omrežju;
- v okviru posojila EBOR/EIB, v obdobju od 1994 do 1997, je bilo opravljenih 148 kilometrov remontov prog (vendar še vedno niso obnovljene vse glavne proge, regionalne pa sploh ne), zamenjanih je bilo 50 kilometrov vozne mreže in obnovljeni so bili nekateri mostovi, podporni in oporni zidovi;
- prav tako je ostala neizvedena zamisel, da se bodo remontna in druga dela na odsekih prog, ki se ujemajo z bodočimi progami za višje oziroma visoke hitrosti, opravljala že v skladu s tehničnimi standardi, ki veljajo za to hitrostno raven.

Delno izvedena so bila naslednja dela:

- povečanje progovne hitrosti v okvirih obstoječe osi proge;
- odprava ozkih grl (zunajnivojska križanja, predori);
- zagotovitev dopustne osne obremenitve 22,5 tone na vseh glavnih progah;
- zagotavljanje varnosti, zanesljivosti in racionalnosti obratovanja.

4.2.2 Dograditev obstoječih prog, gradnja novih prog in vozlišč

Sem uvrščamo naslednje projekte, ki so bili izvedeni:

- gradnja nove proge za povezavo Slovenije z Madžarsko (25 kilometrov);
- gradnja sodobnejših sistemov telekomunikacijskih naprav, ki hkrati omogočajo tudi ustrezno in nemoteno povezavo z Evropo;
- posodobitev ranžirne postaje Zalog;
- dograditev naprav SV z vgradnjo elektronskih naprav SV na odsekih, Divača–Koper, Ljubljana–Sežana in Pragersko–Murska Sobota.

Projekti, ki so bili delno izvedeni:

- gradnja zunajnivojskih križanj ceste z železnico in zunajnivojskih dostopov na perone;
- gradnja sodobnejših sistemov signalnovarnostnih naprav;
- za bolj pospešen razvoj primestnega prometa na železnici in s tem povezanim nakupom novih voznih sredstev naj bi do leta 2000 zgradili dodatna postajališča na vpadnicah, zlasti v ljubljanski regiji.

Projekti, ki niso bili izvedeni:

- gradnja drugega tira Koper–Divača (45,8 kilometra) v obdobju 1998–2000;
- gradnja drugega tira Ljubljana–Jesenice (71,2 kilometra) po letu 2005;
- gradnja drugega tira Maribor–Šentilj (16,5 kilometra);
- gradnja telekomandne naprave na progi Sežana–Jesenice (129,8 kilometra);
- elektrifikacija proge Sežana–Anhovo (56,6 kilometra);
- elektrifikacija proge Anhovo–Jesenice (73,2 kilometra);
- gradnja ljubljanskega železniškega vozlišča v obdobju 2001–2005;
- gradnja potniške postaje Ljubljana;
- povezava mesta Lendave s slovenskim železniškim omrežjem po slovenskem ozemlju do leta 2000 z novo progjo Beltinci–Lendava v dolžini približno 20 kilometrov;

- po letu 2005 načrtovana gradnja novih regionalnih prog, ki dopolnjujejo obstoječi železniški sistem.

4.2.3 Gradnja prog za višje in visoke hitrosti

- Neizvedena je ostala hitra proga Trst–Ljubljana–Zagreb, v sklopu katere so bila poleg priključkov (vozlišč) glavnih prog v Ljubljani, Zidanem Mostu in koprsko-tržaškem območju, predvidena tudi stičišča v drugih točkah prepletanja hitre proge z obstoječimi posodobljenimi progami, ki bi omogočala tudi vožnje vlakov nižje stopnje in določenega dela tovornega prevoza po tej progi.
- Neizvedeni sta tudi progi za hitrosti do 160 km/h, in sicer glavna proga proti Mariboru in Dunaju ter nova proga Ljubljana–Jesenice.
- Izvedena je posodobitev glavne proge Pragersko–Ormož–Murska Sobota–Hodoš, za hitrosti do 160 km/h.

4.2.4 Sklep

Po NPRSZI je bilo v obdobju med letoma 1994 in 2005 predvideno vlaganje v višini 2.136 milijonov EUR, realiziranih pa jih je bilo samo 316 milijonov EUR, kar zneso 16,7 odstotka. Za obdobje med letoma 2006 in 2015 je bilo predvideno vlaganje v višini 3.174 milijonov EUR, dejansko realiziranih vlaganj je bilo za 1.429 milijonov EUR oziroma 43,9 odstotka. Odstotek realizacije celotnega obdobja NPRSZI, od leta 1994 do leta 2015, znaša 29,1 odstotka. Zato je nujno sprejetje novega nacionalnega programa za to področje, saj so projekti, ki niso bili izvedeni v NPRSZI, večinoma vključeni vanj, odvisni od vsebine ukrepov, predvidenih s Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

4.3 Poročilo o realizaciji Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA)

Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA) je sprejel Državni zbor Republike Slovenije z namenom zagotoviti ustrezne notranje povezave države, izboljšati prometno varnost, zagotoviti povezave s širšim evropskim prostorom in spodbuditi gospodarski razvoj (strateški cilji) ter zagotoviti in povečati neposredne ekonomske učinke, zmanjšati negativne prometne vplive na okolje, omogočiti širše gospodarske, socialne in turistične koristi in ohranjati že zgrajeno avtocestno omrežje (strukturni cilji). NPIA je bil objavljen dne 15. 11. 1995 (Uradni list RS, št. 13/96), Spremembe in dopolnitve nacionalnega programa izgradnje avtocest (t. i. »rebalans«) dne 23. 4. 1998 (Uradni list RS, št. 41/98), Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest pa dne 27. 2. 2004 (Uradni list RS, št. 50/04). Program predvideva izgradnjo manjkajočih avtocest in cest ustreznega standarda v dveh osnovnih smereh:

- v smeri severovzhod–jugozahod od Šentilja na slovensko-avstrijski meji do Kopra (mednarodni mejni prehod Luka Koper) z odcepi do slovensko-italijanske meje pri Fernetičih in Vrtojbi ter slovensko-madžarske meje pri Pincah in Dolgi vasi, od Maribora proti Gruškovju na slovensko-hrvaški meji ter Postojne/Divače do Jelšan na slovensko-hrvaški meji;
- v smeri severozahod–jugovzhod od predora Karavanke na slovensko-avstrijski meji do Obrežja na slovensko-hrvaški meji.

Realizacija nacionalnega programa je vključevala obsežne, zahtevne in dolgotrajne postopke prostorskega umeščanja, izdelavo projektov, odkupe zemljišč, gradnjo in druge dejavnosti, ki spadajo v investicije, povezane s cestno in prometno infrastrukturo.

Preglednica 4-2:

Osnovni program – investicije DARS v AC in HC, ki so bile sestavni del NPJA

Krak AC/HC	Dolžina po ReNPJA	Dejanska dolžina	Realizacija (EUR)
Pomurski	92,1	91,4	870.948.066,35
Štajerski	163,7	163	1.586.507.202,79
Primorski	64,3	73,7	770.949.782,88
Vipavski	39,1	40,4	378.325.839,44
Gorenjski	31,1	33,9	494.306.281,68
Dolenjski	86,1	86,2	842.132.859,27
Podravski	56,1	57,8	311.562.351,05
Navezovalne ceste po NPJA	34	34,7	104.677.912,38
Druge investicije po NPJA (AC, HC – zgrajene pred letom 1994)			34.246.696,05
Druge investicije na AC in HC (dodatne CP, priključki, območja MMP, ECS, rehabilitacija DC)			9.516.686,89
Skupaj	566,5	581,1	5.403.173.678,78

Preglednica 4-3:

Dodatni program – investicije DARS v AC in HC, ki niso bile sestavni del NPJA

Krak AC/HC	Realizacija (EUR)
Štajerski	9.020.166,47
Primorski	3.163.646,36
Gorenjski	453.159,77
Dolenjski	6.762,75
Podravski	36.386.760,83
Navezovalne ceste	1.866.115,94
Skupaj	50.896.612,12

Preglednica 4-4:

Investicije, uvedene z Letnim programom razvoja in obnov (LPRO)

	Realizacija (EUR)
Rehabilitacija državnih cest, ureditev počivališč za težka tovorna vozila, NCUP, sistem za nadzor in vodenje prometa, protihrupni ukrepi, ureditev kontrolirane odvodnje ...	141.100.584,83
Skupaj	141.100.584,83

Celotna realizacija NPJA od leta 1994 do konca leta 2014 znaša 5.595.170.875,73 EUR, v okviru katerih se je zgradilo 585,20 kilometra odsekov AC/HC in pripadajoče prometne infrastrukture, vključno z navezovalnimi cestami. Neizvedeni projekti iz osnovnega in tudi iz dodatnega programa so vključeni v nacionalni program kot investicija DARS ali DRSI, odvisno od vsebine ukrepov, predvidenih s Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

4.4 Poročilo o realizaciji Resolucije o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije

Nacionalni program razvoja pomorstva vključuje usmeritve za trajnostni razvoj pomorstva in zagotavljanje varnosti pomorskega prometa na naslednjih področjih: pomorsko gospodarstvo, varnost pomorskega prometa, urejanje obalnega prostora, grozdenje v pomorskem gospodarstvu, izobraževanje kadrov za potrebe pomorstva, koprsko tovorno pristanišče, razvoj potniškega pristanišča, gospodarske dejavnosti, kot so ladjarstvo, ladjedelstvo, izdelava ladijskih sestavnih delov ter jaht in plovil za rekreacijo, pomorske avtoceste in prevoz po morju na kratkih razdaljah, hidrografija in kartografija, ekologija, izvajanje mednarodne zakonodaje.

Nacionalni program razvoja pomorstva je bil realiziran na naslednjih glavnih področjih:

- s sprejetjem Zakona o davku na tonažo (Uradni list RS, št. 97/09 – uradno prečiščeno besedilo)

- in odobritvijo sheme državne pomoči Evropske komisije je bil uveden alternativni način določanja davčnih obveznosti zavezancev za davek od dohodkov pravnih oseb, ki dosegajo dohodke iz poslovanja z ladjami v mednarodni plovbi;
- izboljšanje varnosti plovbe je bila usmerjena v razvoj dejavnosti v okviru Uprave Republike Slovenije za pomorstvo z nadgradnjo njenega obstoječega sistema nadzora nad plovbo, dodatnim usposabljanjem kadra ter nabavo sodobnejših plovil za potrebe reševanja, intervencij in patroljiranja na morju;
 - postopna vzpostavitev enotnega okna zaradi razbremenitve gospodarskih subjektov pri administrativnih obveznostih, kot je olajšanje posredovanja podatkov in izmenjava podatkov z drugimi državnimi organi;
 - sprejeta je bila Uredba o koordinaciji služb na morju (Uradni list RS, št. 102/12), ki je podlaga za redno in dejavno sodelovanje med državnimi organi, ki izvajajo pristojnosti na morju;
 - za zagotavljanje učinkovitejšega vzdrževanja objektov za varnost plovbe je bila sprejeta Uredba o načinu in pogojih opravljanja gospodarske javne službe rednega vzdrževanja objektov za varnost plovbe (Uradni list RS, št. 36/13 in 35/14);
 - s sprejetjem Uredbe o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru (Uradni list RS, št. 48/11) je določen okvir za izvajanje investicij v koprskem pristanišču in dana osnova za načrtovanje prihodnjih investicij v pristaniško infrastrukturo;
 - sprejeta je bila Uredba o pooblastilih pomorščakov (Uradni list RS, št. 85/14), ki predstavlja sodobno ureditev usposabljanja pomorščakov v skladu z zakonodajo EU in mednarodno zakonodajo (Zakon o ratifikaciji Manilskih sprememb, 2010, priloge k Mednarodni konvenciji o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (STCW), 1978, Uradni list RS-MP, št. 8/13);
 - skladno s sprejetim Programom razvoja koprskega pristanišča za obdobje od 2011 do 2015 je koncesionar v tem obdobju izvedel investicije v javno pristaniško infrastrukturo v skupni višini 14.961.426 EUR, v nejavno pristaniško infrastrukturo pa v višini 30.743.355 EUR. Nekateri pomembni mejniki: v letu 2014 se je pretovor v koprskem pristanišču dosegel skoraj 19 milijonov ton skupnega ladijskega prometa, od tega skoraj 675 tisoč TEU kontejnerskega prometa in 520 tisoč avtomobilov, v letu 2015 pa je skupni pretovor znašal 20,7 milijona ton. V obdobju med letoma 2009 in 2014 se je kontejnerski promet pristanišča Koper podvojil, od leta 2010 je pristanišče vodilno v pretovoru kontejnerjev v Jadranu, s približno tretjinskim tržnim deležem med pristanišči severnega Jadrana, od leta 2013 je pristanišče po obsegu pretovora avtomobilov drugo v Sredozemlju. Za projekt poglobitve vplovnega kanala v bazen I koprskega tovornega pristanišča je bilo v obdobju med letoma 2011 in 2015 porabljenih 2.055.504 EUR proračunskih in 7.146.584 EUR sredstev EU. Z realizacijo projekta je omogočeno vplutje večjih post-panamax ladij v pristanišče;
 - uskladitev delovnopravne zakonodaje za pomorščake v skladu s standardi Konvencije o delu v pomorstvu, 2006 (Uradni list RS-MP, št. 2/16);
 - v skladu z Zakonom o dohodnini – Zdoh-2 velja za pomorščake, ki vsaj šest mesecev plujejo v mednarodni plovbi, posebna davčna osnova (v davčno osnovo od dohodka, v zvezi z opravljanjem dela, se všteva 50 odstotkov dohodka);
 - s sodelovanjem pri projektih EU, sofinanciranih iz Instrumenta za povezovanje Evrope, se pomaga pri razvoju pomorskih avtocest in uvedbi elektronskega poslovanja v celotni logistični verigi. S tem se je povečala konkurenčnost in omogočilo, da se del tovora iz kopenskega prometa prenese na pomorske avtoceste;
 - zaradi večje učinkovitosti delovanja organov na morju se služba varovanja obalnega morja prenese na Upravo RS za pomorstvo;
 - imenovanje Geodetskega inštituta Slovenije, ki izvaja naloge hidrografske dejavnosti v RS, ter sodelovanje z Mednarodnim centrom za elektronske navigacijske karte, ki je izdal prvo slovensko pomorsko elektronsko karto, ki obsega območje koprskega tovornega pristanišča.

Ratificiran je tudi Protokol h konvenciji Mednarodne hidrografske organizacije (Uradni list RS-MP, št. 108/12);

- poleg navedenih konvencij je RS zaradi izvajanja mednarodnega pravnega reda ratificirala še Konvencijo o omejitvi odgovornosti za pomorske terjatve, 1976, in Protokol iz leta 1996, ki spreminja to konvencijo.

Prihodnje dejavnosti na področju pomorstva določa ta nacionalni program.

4.5 Poročilo o izvajanju Resolucije o Nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020 (Uradni list RS, št. 9/10) v delu, ki se nanaša na javna letališča

V letu 2010 je Državni zbor Republike Slovenije sprejel Resolucijo o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva do leta 2020 (Uradni list RS, št. 9/10), ki je bila objavljena 9. 2. 2010. Resolucija določa smernice razvoja civilnega letalstva in ukrepe za uresničevanje ciljev razvoja civilnega letalstva v Republiki Sloveniji.

Ravno tako določa, da bo ministrstvo, pristojno za promet, vsaki dve leti pripravilo vmesno poročilo o stanju izvajanja Nacionalnega programa razvoja civilnega letalstva. Na podlagi navedene določbe in potreb ministrstva je v nadaljevanju pripravljeno poročilo v delu, ki se nanaša na javna letališča.

4.5.1 Razvoj letališč

Vlada Republike Slovenije je s Sklepom o opredelitvi sistema javnih letališč (Uradni list RS, št. 78/06) določila sistem javnih letališč, namenjenih za javni zračni promet, ki naj bi zagotavljal enakomeren regionalni razvoj civilnega letalstva in povezanost z drugimi prometnimi sistemi. Navedeni sklep temelji na dejanskem stanju obstoječih javnih letališč.

Cilj na tem področju je bil razvoj infrastrukture na javnih letališčih in posledično povečanje letaliških zmogljivosti ter celostna navezava javnih letališč na obstoječo in predvideno javno prometno infrastrukturo ter zagotovitev možnosti za intermodalni dostop do javnih letališč.

Navedena cilja sta se uresničevala z različnimi ukrepi, in sicer:

1. Priprava in sprejetje izvedbenih prostorskih aktov za javna letališča državnega pomena.

Vlada Republike Slovenije je s Sklepom o opredelitvi sistema javnih letališč (Uradni list RS, št. 78/06) določila da so naslednja letališča infrastrukturni objekti državnega pomena, namenjeni mednarodnemu zračnemu prometu:

- Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana,
- Letališče Edvarda Rusjana Maribor in
- Letališče Portorož.

Na podlagi Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor izhaja, da prostorske ureditve državnega pomena, ki so zaradi svojih gospodarskih, socialnih, kulturnih in varstvenih značilnosti ob upoštevanju ciljev prostorskega načrtovanja pomembne za prostorski razvoj Republike Slovenije, načrtuje država.

Zaradi tega Ministrstvo za infrastrukturo pospešeno nadaljuje pripravo državnih prostorskih

načrtov za vsa tri letališča. Z njimi je predvidena rezervacija prostora za umestitev infrastrukturnih objektov, naprav in sredstev ter infrastrukturnih objektov, naprav in sistemov navigacijskih služb zračnega prometa, objektov in naprav za zagotavljanje zemeljskega transporta, notranjih prometnih tokov ter prostora za druge objekte in naprave, potrebne za nadaljnji razvoj. Predvideno je, da bodo vsi trije DPN zaključeni po letu 2020.

DPN za Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana

Junija 2015 je Vlada RS sprejela Sklep o pripravi DPN za Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. V pripravi je javni razpis za svetovalno-inženirske storitve za pripravo prostorske, okoljske, investicijske in tehnične dokumentacije.

DPN za Letališče Portorož

Konec leta 2015 je bila izdelana Pobuda za DPN za Letališče Portorož. Trenutno se izdeluje analiza smernic. Dejavno potekajo dogovarjanja z lokalnimi in državnimi nosilci urejanja prostora, rezultat katerih bo določitev izvedljive variante načrtovanih ureditev na območju letališča.

DPN za Letališče Edvarda Rusjana Maribor

Junija 2015 je Vlada RS sprejela Sklep o pripravi DPN za Letališče Edvarda Rusjana Maribor. V teku so dejavnosti za izdelavo strokovnih podlag ter prostorske, okoljske, investicijske in tehnične dokumentacije, potrebne za sprejetje uredbe o DPN.

Gradnja potniškega terminala na Letališču Edvarda Rusjana Maribor

Ministrstvo za infrastrukturo je skladno z Operativnim programom razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013 (OP ROPI) v okviru tretje razvojne prioritete sledilo splošnemu cilju: posodobiti letalsko in letališko infrastrukturo, v okviru katerega so se izvajale tri prednostne usmeritve:

- povečanje prepustne sposobnosti zračnega prostora Republike Slovenije,
- zmanjšanje zamud v letalskem prometu in
- omogočanje čim bolj učinkovitega letalskega prometa EU.

Zaradi zagotavljanja navedenega cilja je ministrstvo pristopilo k projektu »Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor 2007–2013«, ki je delno financiran iz Evropskega sklada za regionalni razvoj. V okviru projekta je bil junija 2014 zgrajen in prevzet v obratovanje potniški terminal na Letališču Edvarda Rusjana Maribor (novogradnja objekta B in obnova objekta A).

Gradnja, posodobitev in dograditev letališke infrastrukture

V okviru tega ukrepa gre za naložbe upravljavcev javnih letališč v gradnjo, posodobitev in dograditev letališke infrastrukture. Naložbe se izvajajo redno, skladno z operativnimi in drugimi potrebami letališča na podlagi predhodnih načrtov.

Posodobitev infrastrukture, namenjene drugim dejavnostim, ki se izvajajo na javnih letališčih. V okviru tega ukrepa gre za naložbe upravljavcev javnih letališč v gradnjo, posodobitev in dograditev letališke infrastrukture. Naložbe se izvajajo redno, skladno z operativnimi in drugimi potrebami letališča na podlagi predhodnih načrtov.

Gradnja potniškega terminala na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana

Zaradi nezmožnosti doseganja zadovoljivih kakovostnih standardov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana je bila pred leti sprejeta odločitev o gradnji novega potniškega terminala, ki bi bil velik 31.200 kvadratnih metrov in imel zmogljivost 1.800 potnikov na uro. V zvezi z gradnjo novega potniškega terminala na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana je

bila v letu 2012 javno objavljena razpisna dokumentacija za prvo javno naročilo za izvedbo gradbenih in obrtniških del ter električnih in strojnih napeljav. Mišljeno je bilo, da bo temu javnemu naročilu sledilo še sedem do deset drugih javnih naročil. Aerodrom Ljubljana, d.d., in Ministrstvo za infrastrukturo in prostor so 21. 1. 2013 tudi podpisali Pogodbo o sofinanciranju projekta izgradnje novega potniškega terminala Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. Terminal naj bi bil zgrajen in predan v uporabo spomladi 2015.

Dne 16. 9. 2013 je na sedežu družbe Aerodrom Ljubljana, d.d., potekala 18. seja skupščine delničarjev. Delničarji so odločali o investiciji v nov potniški terminal, izvedbi revizije izkazov in skrbnega pregleda poslovanja. Skupščina ni izglasovala sklepa, ki bi dal soglasje k investiciji v novi potniški terminal. S tem je bila investicija zaključena.

Novi lastnik Aerodroma Ljubljana, d.o.o., trenutno preverja strateške razvojne načrte letališča in koncept njegovega nadaljnega razvoja.

Gradnja tovornega terminala na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana

Zaradi izgradnje novega tovornega terminala na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana je ministrstvo v sodelovanju z Občino Cerklje na Gorenjskem uskladilo občinski prostorski načrt, ki omogoča njegovo umestitev v prostor.

Ministrstvo za infrastrukturo je marca 2014 sklenilo generalno pogodbo o medsebojnih odnosih in ustanovitvi stavbne pravice glede rabe določenih zemljišč na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, na podlagi katere je bila med drugim ustanovljena tudi stavbna pravica na določenih zemljiščih za izgradnjo tovornega terminala.

Novi lastnik Aerodroma Ljubljana, d.o.o., trenutno preverja strateške razvojne načrte letališča in koncept njegovega nadaljnega razvoja.

2. Gradnja železniške povezave do Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana

Za progo Ljubljana–Kranj–Jesenice–državna meja z navezavo na Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je bil eden izmed ciljev prostorske ureditve tudi navezava Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana na posodobljeno železniško infrastrukturo. V ta namen so bile pripravljene študije variant, ki so pokazale, da je priključitev letališča na progo Ljubljana–Kranj–Jesenice–državna meja okoljsko nesprejemljiva in investicijsko nerentabilna. Zaradi tega priključitev letališča na progo Ljubljana–Kranj–Jesenice–državna meja ni več v planu, prav tako se različica proge umika iz prvotno načrtovanega koridorja in se umešča vzporedno z obstoječo progo kot drugi tir. Se pa trenutno preučujejo druge možnosti za železniško povezavo letališča z Ljubljano (npr. prek Kamnika).

Vse dejavnosti na tem področju, ki jih je treba nadaljevati, so zajete v nacionalnem programu.

5. Vsebina nacionalnega programa

Nacionalni program kot izvedbeni dokument je izdelan za obdobje 2016–2022 in 2022–2030 oziroma do celotne realizacije ter vsebuje konkretne ukrepe in dejavnosti. Razdeljen je na dva dela, in sicer na področje:

- priprave in
- izvedbe.

V prilogah, ki so sestavni del vsakega področja posebej, so podane podrobnejše dejavnosti za posamezen ukrep, časovni okvir priprave in izvedbe, prav tako je naveden nosilec dejavnosti. Navedena je tudi povezava med različnimi ukrepi enega prometnega sistema (npr. železnic), lahko pa je navedena tudi povezava med ukrepi na različnih področjih hkrati (npr. da mora konkretna dejavnost upoštevati ukrep na železnici, cesti, trajnostni mobilnosti). Navedena povezava je zelo pomembna, saj s tem ohranjamo nacionalni program kot enovit dokument za vse dele prometnega sistema. Vsaki dejavnosti je bila dodeljena tudi ocena vrednosti priprave potrebne dokumentacije in izvedbe, in sicer na podlagi že izdelane dokumentacije za konkretno dejavnost ali na podlagi ocene za podobne dejavnosti. Ocene vrednosti so se uporabile za izdelavo dinamike po posameznih področjih in so navedene v nadaljevanju tega dokumenta.

Prioriteta izvedbe dejavnosti je določena na podlagi:

- zagotavljanja ustreznega standarda dostopnosti;
- okoljevarstvenih zahtev, varnosti v prometu in prometnih obremenitev, ugotovljenih z uporabo nacionalnega prometnega modela in na podlagi Okoljskega poročila za celovito presojo vplivov na okolje, uporabljenih oziroma izdelanih za strategijo;
- utemeljitev, usmeritev, vizije in ciljev iz strategije.

Nacionalni program sprejme Državni zbor RS na predlog Vlade RS.

Za izvedbo investicij in vzdrževanje s področja državnih cest je določeno, da mora upravljavec upoštevati metodologijo za določitev prednostnih nalog in na podlagi tega oblikovati 6-letni načrt vlaganj na teh področjih (ukrepi na voziščih, podpornih in opornih konstrukcijah, zaščiti brežin, premostitvenih objektih, predorih, prometni opremi in signalizaciji ...) ter v njem določiti prednostne izvedbe na infrastrukturi.

Na področju investicij v železniško infrastrukturo se upošteva predpisana metodologija za področje javne železniške infrastrukture, ki opredeljuje elemente posameznih osnovnih meril ter njihov razpon za investicije na glavnih in regionalnih progah, poleg tega so projekti na železniškem omrežju večinoma konkretno določeni že v prilogi nacionalnega programa.

V 6-letni načrt vlaganj je treba vključiti tudi ukrepe oziroma dejavnosti nacionalnega pomena, ki so v prilogi nacionalnega programa poimensko (eksplicitno) navedene, in slediti tam začrtanemu terminskemu načrtu. Poleg cest in železnic to velja tudi za ukrepe oziroma dejavnosti na področju trajnostne mobilnosti, letalstva in pomorstva, skladno s pristojnostmi Vlade RS oziroma ministrstva, pristojnega za promet. 6-letni operativni načrt mora vsebovati podrobne opise dejavnosti, nosilce, stroške in terminski načrt izvedbe.

Tako pripravljen program je osnova za 6-letni operativni načrt, ki ga na podlagi predlogov upravljavcev in na podlagi svojih pristojnosti pripravi ministrstvo, pristojno za promet, ter ga predloži v sprejetje Vladi RS.

6-letni načrt morajo upravljavci redno spremljati in ga vsako leto novelirati ter ga predložiti ministrstvu, pristojnemu za promet, ta pa ponovno v potrditev Vladi RS (drsní plan).

Prvi 6-letni operativni načrt mora biti pripravljen in sprejet na Vladi RS v roku 6 mesecev od objave nacionalnega programa v Uradnem listu RS.

V nacionalnem programu je navedena dinamika vlaganj po posameznih področjih prometa, in sicer za:

- cestni promet,
- železniški promet,
- trajnostno mobilnost,
- vodni promet in
- zračni promet.

Preglednice v nadaljevanju tega dokumenta temeljijo na indikativnih načrtih po posameznih področjih in vsebujejo podatke o potrebnih vlaganjih nosilcev:

- države (MzI in DRSI),
- DARS,
- Luke Koper ali druge pravne osebe ali organa, ki upravlja in vodi pristanišče v Kopru in
- zasebnih investitorjev/občin.

Posebej je v preglednici prikazan tudi predvideni strošek, ki bi ga bilo treba letno zagotoviti za redno vzdrževanje, obvezne gospodarske javne službe (OGJS), subvencije in kompenzacije.

Za državne investicije so predvidena vlaganja po letih skladna s predvidenimi oziroma pričakovanimi viri državnega proračuna in v povprečju znašajo približno 730 milijonov EUR/leto (vključno s predvidenimi sredstvi EU, subvencijami, kompenzacijami in rednim vzdrževanjem).

Iz skupne načrtovane dinamike vlaganj v prometno infrastrukturo in delovanja sistema v obdobju EU finančne perspektive 2014–2020 je razvidno, da je najmanj vlaganj predvidenih v letu 2016, ko je za projekte, ki so skladni z ukrepi strategije, treba najprej pripraviti vso dokumentacijo. Izvedbena faza je najmočnejša med letoma 2018 in 2019, ko se predvidena oziroma načrtovana vlaganja gibljejo v okvirih potrebnih virov, ki morajo biti za državo vzdržni, stalni in čim bolj konstantni. Zagotovitev virov skozi daljše časovno obdobje bo tudi zakonsko podprto, s čimer se zagotavlja stabilen in enakomeren vir za razvoj in vzdrževanje obstoječe infrastrukture.

V preglednici 5-1 so prikazana vsa predvidena vlaganja v prometno infrastrukturo, skupaj s potrebnimi vlaganji v obstoječo infrastrukturo (vzdrževanje), subvencijami in kompenzacijami ter vodenjem prometa. V nadaljnjih točkah dokumenta so prikazana potrebna sredstva po področjih prometa (ceste, železnice, letalstvo, pomorstvo in trajnostna mobilnost).

Navedena so vlaganja države po letih, vključno s predvidenimi sredstvi EU. Skupaj je za vsa področja predvideno sofinanciranje s sredstvi EU v ocenjeni višini 620 milijonov EUR. Dodatno si bo ministrstvo prizadevalo, da bo sredstva EU pridobilo tudi za investicijo projekta 2. tira Divača–Koper.

Preglednica 5-1: Pregled vlaganj za vsa področja prometa za investicijsko vzdrževanje in investicije (v mio EUR)⁴, vključno z JZP

4: Vse vrednosti v dokumentu vključujejo DDV.

Skupaj po področjih	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016–2022	Skupaj 2023–2030
Zračni promet	2,31	1,20	1,36	0,61	0,00	0,00	0,00	5,47	0,00
Vodni promet	52,40	76,35	74,09	63,69	31,62	70,35	79,50	448,00	159,00
Mzi	2,70	6,15	3,34	3,54	3,82	12,05	25,65	57,25	0,00
Luka Koper d.d.	49,70	70,20	70,75	60,15	27,80	58,30	53,85	390,75	159,00
Cestni promet	222,41	467,84	526,08	609,04	697,51	692,51	605,07	3.820,45	3.910,03
MZI + DARS EU	35,92	30,93	16,41	1,87	0,00	0,00	0,00	85,13	2,00
DRSI: investicijsko vzdrževanje in gradnja cest	87,16	152,16	196,00	196,00	196,00	196,00	196,00	1.219,32	1.568,00
DARS d.d.	99,28	280,45	304,94	390,31	472,65	477,65	396,21	2.421,51	2.305,75
Občine	0,05	4,30	8,72	20,86	28,86	18,86	12,86	94,49	34,28
Železniški promet	132,61	184,45	334,37	457,54	462,13	384,45	330,10	2.285,64	1.113,96
DRSI proračun: investicijska dejavnost na železniški infrastrukturi	132,61	184,45	244,37	279,54	208,13	149,45	127,10	1.325,64	828,96
JZP	0,00	0,00	90,00	178,00	254,00	235,00	203,00	960,00	285,00
Trajnostna mobilnost	10,48	24,07	40,38	56,51	37,37	22,40	22,45	213,65	45,08
Mzi/DRSI	10,46	16,56	33,37	49,49	31,86	22,40	22,45	186,58	45,08
Občine	0,01	7,51	7,01	7,01	5,51	0,00	0,00	27,07	0,00
Skupaj vsa vlaganja	420,20	753,91	976,27	1.187,38	1.228,63	1.169,71	1.037,12	6.773,21	5.228,07
Skupaj vlaganja države	271,15	391,44	494,84	531,05	439,81	379,90	371,20	2.879,39	2.444,04

* Eden od elementov, po katerih EUROSTAT presoja, ali se posamezen projekt vodi v bilancah države ali zunaj njih oziroma ali je nek subjekt klasificiran v sektor države, je tudi odstotek financiranja države. Trenutno pri tem vprašanju velja pravilo, da koncedent ne sme financirati (posredno ali neposredno) več kot 50 odstotkov sredstev javnega koncesionarja. Opozoriti pa je treba, da to ni edino merilo.

Poleg vlaganj, katerih dinamika je po posameznih deležnikih razvidna iz preglednice 5-1, je treba zagotavljati tudi vire za redno vzdrževanje, subvencije in kompenzacije, kot je razvidno iz preglednice 5-2. Predvidena vlaganja države v obdobju 2016–2022 so v skupni višini 2.260,04 milijona EUR, in sicer za:

- ceste v višini 539,85 milijona EUR;
- železnice v višini 905,19 milijona EUR;
- trajnostna mobilnost (subvencije in kompenzacije) v višini 815,00 milijona EUR.

Preglednica 5-2:

Pregled vlaganj v redno vzdrževanje, subvencije in kompenzacije
(v mio EUR)

Redno vzdrževanje, subvencije in kompenzacije	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016–2022	Skupaj 2023–2030
Ceste	90,41	89,44	72,00	72,00	72,00	72,00	72,00	539,85	576,00
DRSI: urejanje in razvoj na področju prometa in prometne infrastrukture	4,70	4,70	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	34,40	40,00
DRSI: upravljanje in tekoče vzdrževanje državnih cest	85,71	84,74	67,00	67,00	67,00	67,00	67,00	505,45	536,00
Železnice	112,19	113,00	136,00	136,00	136,00	136,00	136,00	905,19	1.088,00
DRSI proračun: vzdrževanje javne železniške infrastrukture	65,77	66,34	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	582,11	720,00
DRSI proračun: zagotavljanje varnosti v železniškem prometu	46,42	46,66	46,00	46,00	46,00	46,00	46,00	323,08	368,00
Trajnostna mobilnost	105,00	105,00	121,00	121,00	121,00	121,00	121,00	815,00	968,00
Subvencije in kompenzacije (avtobusni prevozi)	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	420,00	480,00
Integriran sistem javnega potniškega prometa (železnice)	45,00	45,00	61,00	61,00	61,00	61,00	61,00	395,00	488,00
Skupaj redno vzdrževanje, subvencije in kompenzacije	307,60	307,44	329,00	329,00	329,00	329,00	329,00	2.260,04	2.632,00

5.1 Ceste

Preglednica 5-3:

Predvidena dinamika
vlaganj investicijskega
vzdrževanja in investicij,
ceste (v mio EUR)

Cestni promet	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016–2022	Skupaj 2023–2030
1. Priprava	12,23	23,51	22,02	11,61	7,36	6,87	3,14	86,75	37,02
1.1 MZI	4,80	2,85	3,15	0,00	0,00	0,00	0,00	10,80	2,00
1.2 DARS, d.d.	7,38	20,36	16,15	11,61	7,36	6,87	3,14	72,88	35,02
1.3 Zasebni investitorji /občine	0,05	0,30	2,72	0,00	0,00	0,00	0,00	3,07	0,00
2. Izvedba	123,02	292,18	308,05	401,43	494,15	489,63	405,93	2.514,38	2.305,02
2.1 MZI	2,80	0,90	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	4,20	0,00
2.2 DARS EU	28,32	27,18	12,76	1,87	0,00	0,00	0,00	70,13	0,00
2.3 DARS, d.d., investicije	34,16	179,34	197,79	287,70	374,30	379,78	302,07	1.755,13	1.542,74
2.4 DARS, d.d., obnove AC	57,74	80,76	91,00	91,00	91,00	91,00	91,00	593,50	728,00
2.5 Zasebni investitorji/občine	0,00	4,00	6,00	20,86	28,86	18,86	12,86	91,42	34,28
3. Skupaj MZI + DARS EU	35,92	30,93	16,41	1,87	0,00	0,00	0,00	85,13	2,00
4. Skupaj DARS, d.d.	99,28	280,45	304,94	390,31	472,65	477,65	396,21	2.421,51	2.305,75
5. Skupaj zasebni investitorji/občine	0,05	4,30	8,72	20,86	28,86	18,86	12,86	94,49	34,28
6. DRSI: investicijsko vzdrževanje in gradnja cest	87,16	152,16	196,00	196,00	196,00	196,00	196,00	1.219,32	1.568,00
7. Ceste skupaj (3 + 4 + 5 + 6)	222,41	467,84	526,08	609,04	697,51	692,51	605,07	3.820,45	3.910,03
8. Ceste – vlaganja države (3 + 6)	123,08	183,09	212,41	197,87	196,00	196,00	196,00	1.304,45	1.570,00

Na področju cest je predvideno sofinanciranje s sredstvi EU v ocenjeni višini 132 milijonov EUR.

Preglednica 5-4:

Predvidena dinamika
vlaganj rednega
vzdrževanja v ceste
(v mio EUR)

Redno vzdrževanje ceste	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016–2022	Skupaj 2023–2030
DRSI: urejanje in razvoj na področju prometa in prometne infrastrukture	4,70	4,70	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	34,40	40,00
DRSI: upravljanje in tekoče vzdrževanje državnih cest	85,71	84,74	67,00	67,00	67,00	67,00	67,00	505,45	536,00
Skupaj redno vzdrževanje državnih cest	90,41	89,44	72,00	72,00	72,00	72,00	72,00	539,85	576,00

Na področju cest so predvidena vlaganja v obdobju 2016–2022 s strani:

- MZI v višini 85,13 milijona EUR, v katerih je zajeto 70,13 milijona EUR sredstev EU za investicije DARS;
- države (DRSI) v višini 1.219,32 milijona EUR za investicijsko vzdrževanje in gradnjo cest, 34,40 milijona EUR za urejanje in razvoj na področju prometa in prometne infrastrukture in 505,45 milijona EUR za upravljanje in tekoče vzdrževanje državnih cest. Viri so predvideni v sklopu dejavnosti Ro.43.3 »Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsní plan)«. Drsní plan bi vključeval sanacijo voziščne konstrukcije, horizontalnih/vertikalnih elementov in zagotavljal ukrepe za izboljšanje prometne varnosti. Šele ko bo država zagotovila konstantne vire (npr. proračunski sklad, posebni namenski viri), bo investicije v obstoječo infrastrukturo mogoče načrtovati tudi na daljše časovno obdobje, kar se je v praksi izkazalo kot nujno za zagotavljanje učinkovitosti, na to pa v svojih mnenjih opozarja tudi Računsko sodišče RS. V dinamiki se upoštevajo tudi dodatna sredstva, zagotovljena v okviru Nacionalnega reformnega programa 2016–2017, ki ga je sprejela Vlada RS 14. 4. 2014, sklep št. 41000-2/2016/21 (stran 7, drugi odstavek) in Programa stabilnosti 2016, ki ga je sprejela Vlada RS 20. 4. 2016, sklep št. 41003-3/2016/18 (stran 12, drugi odstavek). S temi dokumenti so dodatna sredstva zagotovljena vključno do leta 2018, od tega leta pa bodo dodatna sredstva v ustreznih dokumentih opredeljena pozneje oziroma bodo zagotovljena v integralnem proračunu. Vlada RS bo tako sledila finančnemu toku, ki je v nacionalnem programu;
- DARS (brez sredstev EU) v višini 1.828,01 milijona EUR za investicije in 593,50 milijona EUR za obnove obstoječega omrežja. Vlaganja DARS, d.d., so omejena izključno na vlaganja v cestninske ceste. Če pride do odločitve, da se določena novogradnja ne cestnini, se obveznost zagotavljanja virov in pristojnost za izvedbo investicije prenese na državo (DRSI). DARS, d.d., bo vire za investicije in vzdrževanje zagotavljal znotraj svojih finančnih zmožnosti. Ta vlaganja ne bremenijo državnega proračuna, razen prostorskega načrtovanja in umeščanja avtocest v prostor ter pridobivanja nepremičnin za potrebe gradnje avtocest, ki se izvaja skladno s 4. členom ZDARS-1. DARS izvaja navedene naloge v imenu RS in za njen račun. Viri sredstev za izvajanje nalog prostorskega načrtovanja, umeščanja avtocest v prostor in pridobivanja nepremičnin, se zagotovijo v državnem proračunu na namenski postavki, na katero se nakazuje nadomestilo za ustanovitev stavbne pravice, ki ga DARS plačuje v skladu z Zakonom za uravnoteženje javnih financ. Pogoj za vlaganja DARS je predhodno sprejetje zakonov o soglasju in poroštvu za zagotavljanje finančnih virov ter ustrezen mehanizem prilagajanja višine cestnine, ki bo omogočal odplačilo kreditov, najetih v ta namen;
- zasebnih investitorjev/občin v višini 94,49 milijona EUR, ki se nanašajo predvsem na ukrepe oziroma dejavnosti Ro.35.2 Izgradnja omrežja za polnilne postaje, Ro.12.3 Nadaljevanje priključka Brdo, Ro.3.1.3 Izvedba dodatnih počivališč/parkirišč (izvedba dodatnih parkirišč in mest za nadzor za tovorna vozila). V operativnem načrtu je opredeljeno tudi vzdrževanje cestne infrastrukture na občinskih ravneh (Ro.43.2.3), niso pa vlaganja finančno ovrednotena, toda tudi občine bodo morale načrtovati obnovo obstoječe infrastrukture v svojih občinskih proračunih ter prav tako izdelati načrt prednostnih nalog, torej skladno z ukrepom Ro.43. Ta vlaganja prav tako ne bremenijo državnega proračuna.

Nacionalni program predvideva izvajanje dejavnosti, povezanih z vzdrževanjem cest, posodobitvami in tudi razvojem infrastrukture. Na področju avtocest so prednostne naloge predvsem izgradnja manjkajočega odseka med Draženci in Gruškovjem, priprava in izvedba projekta druge cevi predora Karavanke ter priprava ustrezne rešitve za prometno ureditev Slovenske Istre.

Nacionalni program vključuje tudi pripravo projekta širitve ljubljanskega obroča, pred samo pripravo pa predvideva uvajanje sistemov ITS in javnega potniškega prometa. Predvideva še

uvedbo novega cestninskega sistema v prostem prometnem toku za tovorna vozila. Zajema tudi dejavnosti investicijskega vzdrževanja obstoječega avtocestnega sistema, ki je na planski ravni podprt z ustreznimi modeli gospodarjenja.

Na t. i. razvojnih oseh nacionalni program predvideva pripravo projektov, ob upoštevanju dinamike glede na realne prometne potrebe, opredeljene v strategiji. Dinamika za posamezno dejavnost izhaja neposredno iz ugotovljenih težav in je utemeljena glede na realne potrebe (prometne težave, obremenitve) ter zagotavlja doseganje splošnih in specifičnih ciljev v obdobjih med letoma 2014 in 2020 ter do 2030.

Na področju državnega cestnega omrežja se prav tako predvideva, da se omogoči ustrezno vzdrževanje obstoječe infrastrukture, da se ta rekonstruira s ciljem povečati varnost in zagotavljati boljše pogoje dostopnosti. Predvideno je, da se zagotovijo ustrezni namenski viri, s katerimi bo mogoče zagotoviti investicijsko vzdrževanje in razvoj primarne infrastrukture.

Pomemben segment so dejavnosti nacionalnega centra za vodenje in upravljanje prometa.

Upravljevec državnih cest pripravi prednostni vrstni red investicij in investicijskega vzdrževanja z upoštevanjem spodnje metodologije.

Upravljevec je dolžan sprotno in periodično spremljati stanje infrastrukture na različne načine. V večini primerov gre za meritve in analize različnih tehničnih parametrov (npr. podajnost, kolesnice, razpoke, stanja objektov, stopnja prometne varnosti, elementi prometne infrastrukture, obseg in struktura prometa). Parametre iz meritev in številčne podatke je dolžan obdelati z ustreznimi modeli, na primer modeli propadanja. Rezultati modelov so osnova za določitev obsega investicijskega vzdrževanja in gradnje državnega cestnega omrežja ter neposredno določajo prednostne sezname različnih, potrebnih projektov na državnem cestnem omrežju.

Pri določitvi meril za uvrstitev posameznih projektov v 6-letni načrt investicijskega vzdrževanja in gradnje državnih cest je treba upoštevati parametre, ki jih predvideva nacionalni program, in sicer:

1. stanje infrastrukture;
2. obseg prometa in njegove značilnosti;
3. pomen infrastrukture v prostoru z vidika dostopnosti in povezovanja ob upoštevanju enakomerne geografske porazdelitve v celotni Sloveniji ter z upoštevanjem prometno gravitacijskih področji v strategiji;
4. stanje prometne varnosti;
5. ekonomska upravičenost projektov.

Cilj je, da se med projekte za investicijsko vzdrževanje in gradnjo državnih cest uvrščajo projekti, ki bodo postopno izboljšali stanje cestne infrastrukture ter dvignili raven storitev uporabnikom.

Poleg ukrepov na voziščih je treba v okviru 6-letnega načrta obnove državnih cest zagotoviti učinkovite sanacije in rekonstrukcije premostitvenih, podpornih in opornih konstrukcij, hkrati pa izvajati ukrepe za povečanje prometne varnosti in zagotavljanje boljše dostopnosti in povezljivosti. Seveda je treba z investicijskim vzdrževanjem in gradnjo državnih cest slediti tudi ciljem zmanjševanja negativnih vplivov cestnega prometa na ljudi in okolje.

Sprejeta strategija razvoja prometa v RS predvideva, da je za projekte investicijskega vzdrževanja in gradnje državnih cest (rekonstrukcije cest, nadgradnje, objekti ...) treba pripraviti 6-letni načrt, v katerega se uvrstijo projekti po načelu, da je finančni razrez proračuna deljen na način, da je:

- 2/3 projektov v okviru analize stroškov in koristi dosegle prag ekonomske upravičenosti;
- 1/3 sredstev namenjena za projekte, kjer ni nujno, da projekt doseže prag ekonomske upravičenosti.

To pomeni, da se glavnina finančnih sredstev usmeri praviloma v bolj prometne ceste, delitev pa omogoča, da se izvajajo tudi ukrepi na manj prometnih cestah. V program je treba uvrstiti tudi, ki bodo odpravili ozka grla na omrežju (ožine, nenosilni objekti, omejitve hitrosti zunaj naselij) ter bodo povečali tudi potovalno hitrost zunaj naselij. S 6-letnim načrtom je treba zagotoviti, da se povečajo potovalne hitrosti zunaj naselij za osebni in javni potniški promet, prednostno s projekti na obstoječi prometni infrastrukturi, če pa to ni mogoče, pa tudi z novogradnjami (npr. obvoznice).

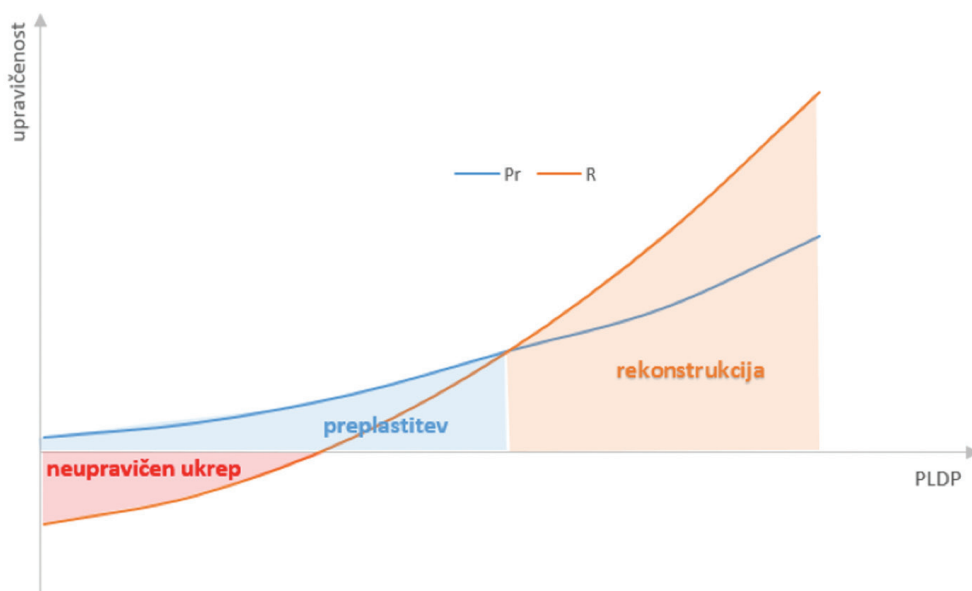
Šestletni načrt obnove državnega cestnega omrežja mora projekte razdeliti na tri sklope:

- ukrepi na voziščih (preplastitve) v primerih, ko je edini problem samo stanje vozišča;
- kombinirani ukrepi (rekonstrukcije, modernizacije, ureditve, sanacije ...) v primerih, ko je poleg ukrepov na voziščih treba izvesti še sanacije in rekonstrukcije premostitvenih, podpornih in opornih konstrukcij in/ali izboljšati tudi elemente horizontalnega in vertikalnega poteka;
- točkovni ukrepi, kjer je treba večinoma sanirati oziroma rekonstruirati premostitveni objekt, podporni ali oporni element ali zagotoviti prometno-varnostni ukrep.

Z uporabo multidisciplinarnega pristopa in ekonomskega modela vrednotenja je treba opraviti ustrezen razrez sredstev med različnimi nameni. Model vrednotenja in izbire posameznih ukrepov je shematsko prikazan na sliki 1.

Slika 1:
Shematski prikaz
modela izbire vrste
ukrepa glede na
upravičenost in obseg
prometa

(vir: DRI)



Na sliki 1 sta prikazani dve funkciji. Funkcija Pr prikazuje ukrep na vozišču (preplastitev), funkcija R pa ukrep rekonstrukcije (kombiniran ukrep) v odvisnosti od obsega prometa, tehničnih elementov in vrednosti posameznega ukrepa za posamezno kategorijo ceste (glavne, regionalne). Gre za splošen prikaz metodologije, ki omogoča odločitve (izbiro) vrste ukrepa za posamezno kategorijo ceste. Modra črta prikazuje ukrep preplastitev, ki ima v območju nizkega prometa tudi nižje koristi, z večanjem obsega prometa pa koristi naraščajo. Če na istem odseku

izvedemo rekonstrukcijo (oranžna črta), zaradi večje investicije pri nizkem prometu ukrep ni ekonomsko upravičen, kar na grafu ponazarja rdeče območje in pomeni z ekonomskega vidika neupravičen ukrep. Do točke, kjer se funkciji sekata, je ekonomsko bolj upravičena preplastitev (modro območje), desno od skupne točke pa je zaradi večjega obsega prometa ekonomsko bolj upravičen ukrep rekonstrukcija, kar prikazuje oranžno območje.

Večletni program obnove državnih cest upravljavec izdelava vsako leto za obdobje šestih let.

Za posamezno leto v okviru 6-letnega načrta določi vsaj naslednje kazalnike:

- ukrepi na voziščih:
skupaj bo v delu ___ km, zaključeno pa bo ___ km vozišč;
- kombinirani ukrepi:
skupaj bo v delu ___ km, zaključeno pa bo ___ km projektov;
- točkovni ukrepi:
skupaj bo v delu ___ objektov, zaključeno pa bo ___ objektov.

Pri uvrščanju projektov v 6-letni načrt mora upravljavec upoštevati naslednje:

5: Angl. Pavement Management System (sistem gospodarjenja z vozišči).

- osnova je model PMS⁵, izdelan za celotno državno cestno omrežje. Model vključuje podatke o infrastrukturi (ceste), prometu po strukturi vozil z napovedjo in rezultate različnih meritev. Upoštevajo se stanje prometa in napovedi, narejene na strateški ravni z uporabo strateškega prometnega modela za celotno Slovenijo. Upravljavec je dolžan potrebne podatke iz različnih modelov urediti tako, da so neposredno uporabni za ekonomski model. V ekonomskem modelu je dolžan za vsako leto glede na predlagane ukrepe iz modela PMS DRSI in druge ukrepe (npr. na objektih, obvoznice, križišča, odprava črnih točk) izdelati izračun stroškov uporabnikov in ekonomske upravičenosti vseh ukrepov skupaj. Posamezne ukrepe mora združevati v logične projekte na daljšem poteku odseka, kjer se posegi izvajajo (npr. kombinirani ukrepi);
- cilj je, da se za vsako leto določi optimalen nabor ukrepov (projektov) glede na razpoložljiva sredstva na podlagi skupne ekonomske upravičenosti za vse ukrepe na državnem cestnem omrežju (vozišča, objekti, prometna varnost, obvoznice, obcestni prostor itd.);
- posebno prednost imajo tisti ukrepi, ki so nujni, da se ohrani prevoznost ceste (ne glede na ekonomsko upravičenost).

V okviru priprave nacionalnega programa je bil izdelan tudi generaliziran izračun upravičenosti ukrepov glede na različen obseg prometa in glede na različno vrsto projekta.

Upoštevana so naslednja izhodišča za ukrepe na državnih cestah:

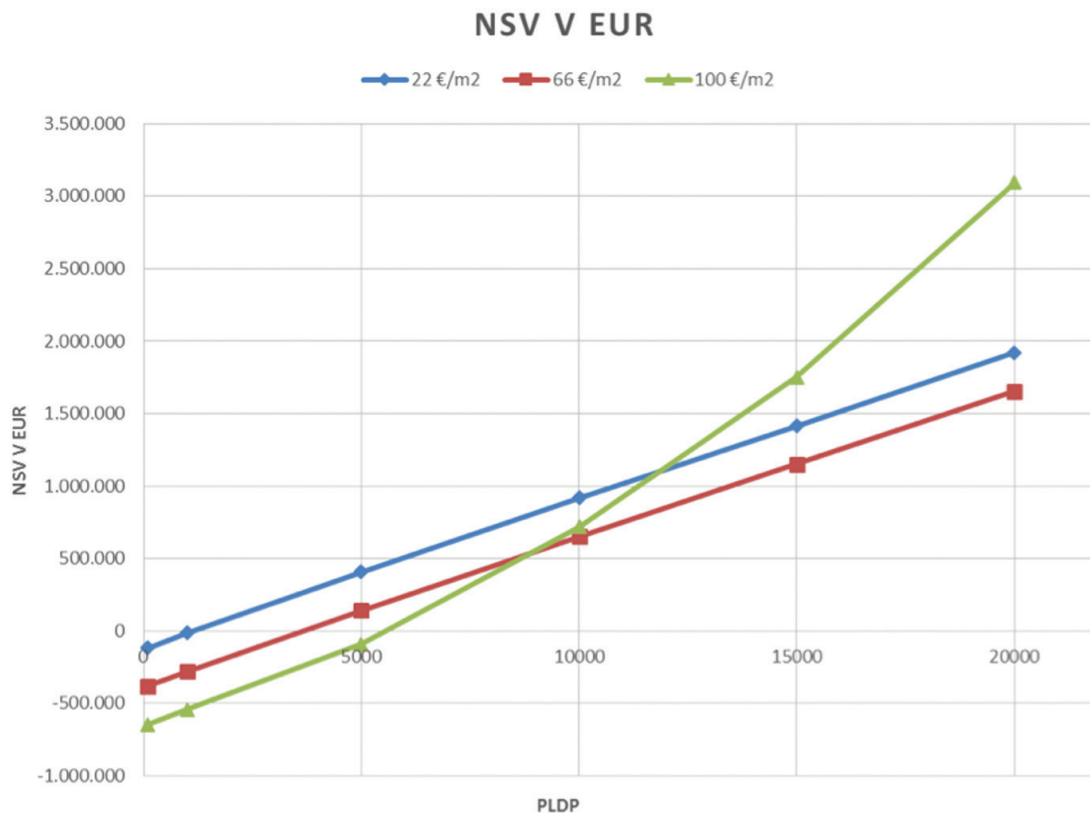
- investicijsko vzdrževanje s preplastitvijo vozišča, cena 22 EUR/m² brez DDV, tj. pribl. 100.000 do 150.000 EUR/km;
- investicijsko vzdrževanje z ojačitvijo vozišča, cena 66 EUR/m² brez DDV, tj. pribl. 300.000 do 400.000 EUR/km;
- investicijsko vzdrževanje z rekonstrukcijo ceste, cena 100 EUR/m² brez DDV, tj. pribl. 600.000 do 700.000 EUR/km;
- investicijsko vzdrževanje z rekonstrukcijo ceste + razširitev vozišča z na primer 6 na 6,6 metra, vključno z ukrepi na objektih in ureditvami v naseljih, cena 200 EUR/m² brez DDV, tj. pribl. 700.000 do 2.000.000 EUR/km.

Upoštevani so različni promet v enoti PLDP: 100, 1.000, 5.000, 10.000, 15.000, 20.000 vozil/dan.

Slika 2:

Shematski prikaz upravičenosti ukrepov glede na različni obseg prometa ter glede na različno vrsto projekta

(vir: DRI, osnovna Opcost, raven cen november 2014)



Posamezna krivulja kaže upravičenost ukrepa glede na obseg prometa. Iz prikaza rezultatov vrednotenja na sliki 2 izhaja priporočena vrednost projekta, ki naj bo osnova upravljavcu in projektantu pri pripravi projektne rešitve, s ciljem, da se čim bolj približa ekonomski upravičenosti projekta.

Pri pripravi načrtov je treba slediti finančnemu načrtu, navedenemu v preglednici 5-3. Če bi bila sredstva nižja od navedenih v preglednici 5-3, rehabilitacije državnega cestnega omrežja ne bo mogoče izvesti, vsaj ne v dinamiki, ki je predvidena s tem nacionalnim programom. Prav tako je treba slediti finančnemu načrtu za redno vzdrževanje, navedenemu v preglednici 5-4.

Tako pripravljen program je osnova za 6-letni operativni načrt, ki ga pripravi ministrstvo, pristojno za promet, in predloži v sprejetje Vladi RS.

Upravljevec državnih cest pripravi tudi načrt rednega letnega vzdrževanja.

DARS pripravi načrt vlaganj z letnim načrtom izvajanja koncesije.

5.2 Železnice

Preglednica 5-5:

Predvidena dinamika vlaganj v investicijsko vzdrževanje in investicije, železnice (v mio EUR)

	Železniški promet 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016–2022	Skupaj 2023–2030
1. DRSI proračun: investicijska dejavnost na železniški infrastrukturi	132,61	184,45	244,37	279,54	208,13	149,45	127,10	1.325,64	828,96
1.1 Priprava	16,62	19,98	16,99	9,49	8,51	5,16	5,17	81,90	0,00
1.2 Izvedba	115,99	164,47	227,38	270,05	199,62	144,29	121,93	1.243,74	828,96
2. JZP (izvedba)	0,00	0,00	90,00	178,00	254,00	235,00	203,00	960,00	285,00
3. Skupaj železnice – vlaganja države brez JZP (1)	132,61	184,45	244,37	279,54	208,13	149,45	127,10	1.325,64	828,96

Sofinanciranje s sredstvi EU na področju železnic je ocenjeno v višini 355 milijonov EUR.

Preglednica 5-6:

Predvidena dinamika vlaganj v vzdrževanje javne železniške infrastrukture in zagotavljanje varnosti v železniškem prometu (v mio EUR)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016–2022	Skupaj 2023–2030
DRSI proračun: vzdrževanje javne železniške infrastrukture	65,77	66,34	90,00	90,00	90,00	90,00	90,00	582,11	720,00
DRSI proračun: zagotavljanje varnosti v železniškem prometu	46,42	46,66	46,00	46,00	46,00	46,00	46,00	323,08	368,00
Skupaj OGJS – železnice	112,19	113,00	136,00	136,00	136,00	136,00	136,00	905,19	1.088,00

Za investicijo 2. tira Divača–Koper je predvideno (so)financiranje projekta z zasebnim kapitalom (v preglednici prikazana investicija v vrstici JZP) oziroma bosta morebitno državno sofinanciranje tega projekta in njegova višina odvisna od rezultatov podrobnega modela javno-zasebnega partnerstva (JZP). Ministrstvo za infrastrukturo izvaja tudi dejavnosti za pridobitev sredstev EU za investicijo projekta 2. tira Divača–Koper.

Na področju železniške infrastrukture so predvidena vlaganja v investicijsko dejavnost na železniški infrastrukturi v obdobju med letoma 2016 in 2022 s strani države (MzI, DRSI) v višini 1.325,64 milijona EUR (preglednica 5-5). Za investicijsko dejavnost na železniški infrastrukturi je poraba za leto 2016 predvidena skladno s potrjenimi viri v proračunu v višini 132,61 milijona EUR. Prav tako so s strani države predvidena vlaganja (preglednica 5-6) v višini 582,11 milijona EUR za vzdrževanje javne železniške infrastrukture in 323,08 milijona EUR za zagotavljanje varnosti v železniškem prometu.

Tudi na področju železnic morajo nosilci dejavnosti izdelati predlog 6-letnega načrta za dejavnosti, za katere so zadolženi in so razvidne iz prilog nacionalnega programa. Pri izvajanju teh dejavnosti morajo upoštevati določila tehničnih specifikacij interoperabilnosti (v nadaljnjem besedilu: TSI) za posamezne podsisteme (infrastruktura, energija, vodenje, upravljanje in signalizacija, hrup, varnost v predorih, osebe z omejeno mobilnostjo, železniška tirna vozila – lokomotive in potniški vagoni ter železniška tirna vozila – tovorni vagoni) skladno s sprejetimi predpisi EU in v njih določenih rokih. Gospodarska družba, zadolžena za razvoj investicij, mora pripraviti predlog letnega načrta investicij v javno železniško infrastrukturo. Zakon o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/2015 – uradno prečiščeno besedilo) opredeljuje obveznost, da letni načrt investicij javne železniške infrastrukture na predlog gospodarske družbe iz prvega odstavka 13.a člena navedenega zakona sprejme ministrstvo, pristojno za promet.

Gospodarska družba, pristojna za razvoj investicij mora za izvrševanje nalog skladno z Zakonom o železniškem prometu vzpostaviti in voditi informacijski sistem vodenja investicij v javno železniško infrastrukturo, ki vsebuje podatke in dokumentacijo o vseh fazah investicij, pri tem pa mora MZI zagotoviti možnost neposrednega vpogleda v stanje investicij in dokumentacijo, ki se vodi v okviru informacijskega sistema.

Naloge upravljavca javne železniške infrastrukture v RS skladno z 2. točko 11.c člena Zakona o železniškem prometu opravlja odvisna družba Slovenskih železnic, d.o.o., to je podjetje SŽ – Infrastruktura, d.o.o., ki med drugim izvaja naloge vzdrževanja javne železniške infrastrukture. Te naloge obsegajo predvsem: vzdrževalna dela, ki ohranjajo normalno obratovalno sposobnost in zagotavljajo prometno varnost; v redna vzdrževalna dela spada tudi zamenjava v okviru vzdrževanja, ki pomeni zamenjavo komponent pri preventivnem in korektivnem vzdrževanju z deli, ki imajo identično funkcijo in enako delujejo, ter nadzor nad podsistemi, zagotovitev vzpostavitve prevoznosti prog ob naravnih in drugih nesrečah, vodenje registrov in evidenc in izvajanje meritev posameznih parametrov ali delov sistema; obnove javne železniške infrastrukture.

Tudi upravljavec ima skladno z zakonom obveznost vzpostaviti in voditi informacijski sistem vodenja obnov javne železniške infrastrukture, ki vsebuje podatke in dokumentacijo o vseh fazah obnov ter tudi evidenco podatkov o izdatkih za obnove javne železniške infrastrukture. Pri tem mora ministrstvu zagotoviti možnost neposrednega vpogleda v stanje obnov in dokumentacijo, ki se vodi v okviru informacijskega sistema.

Letni načrt investicij na področju železniškega prometa pripravi DRSI, potrdi pa minister, pristojen za promet, 6-letni načrt izvajanja dejavnosti se združi in uskladi z drugimi področji prometne infrastrukture in se ga predloži v potrditev Vladi RS.

Pri pripravi načrtov je treba slediti finančnemu načrtu, navedenemu v preglednicah 5-5 in 5-6.

Pri pripravi in v postopku izdelave investicijske dokumentacije in pri sprejemanju odločitev o investicijah je obvezno upoštevati metodologijo, predpisano v Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 6/2008), ki se uporablja za ugotavljanje prednosti in slabosti posameznih predlogov projektov oziroma pri odločanju o izbiri izvedljivih projektov, katerih rezultati bodo prispevali k razvoju javne železniške infrastrukture. Navedena uredba v prilogah opredeljuje elemente posameznih osnovnih meril ter njihov razpon za investicije na glavnih in regionalnih progah.

Nacionalni program na področju železnic obsega vrsto ukrepov, del ukrepov pa je treba pripraviti tudi v povezavi z ukrepi na drugih podsistemih (ceste, trajnostna mobilnost ...). Dejavnosti za pripravo zajemajo izdelavo študij upravičenosti oziroma strokovnih podlag in projektne oziroma investicijske dokumentacije, kar je osnova za ustrezno načrtovanje izvedbenih ukrepov na JŽI.

Kratko- in srednjeročno je treba prednostno pripraviti in izvesti dejavnosti:

- preučiti obstoječe ali izdelati nove strokovne podlage ter projektno in investicijsko dokumentacijo za posamezne dejavnosti (dokumentacija za investicije, potrebne do leta 2030). Pri pripravi je treba upoštevati postopno odpravljanje ozkih grl na vseh segmentih (podsistemih) železnic, pri čemer je treba slediti načelu postopnega povečevanja zmogljivosti glede na potrebe. Prednostna je študija za povečanje prepustnosti infrastrukture in zagotavljanje standardov TEN-T na slovenskem koridorskem železniškem omrežju. Treba je dopolniti obstoječo ali izdelati novo projektno dokumentacijo, študije upravičenosti oziroma investicijsko dokumentacijo za celotno jedrno omrežje TEN-T za doseganje standardov, določenih v uredbi TEN-T do leta 2030 (vključno z dopustnimi utemeljitvami glede odmikov posameznih tehničnih parametrov);
- dokončati pripravo dokumentacije in izvesti ključne projekte (denimo projekt nadgradnje proge Maribor–Šentilj, projekt nadgradnje Zidani Most–Celje, projekt vozlišča Pragersko, Gorenjska proga ...); v fazi izdelave dokumentacije se predvidoma ločijo ukrepi glede na možnosti izvedbe po VDJK ali DPN;
- dokončati pripravo modela financiranja z možnostjo vključitve JZP in eventualno sklenitvijo partnerstva glede gradnje drugega tira Divača–Koper; investicijo tudi izvesti;
- izdelati načrte dejavnosti: uvedbe sistema ETCS oziroma ERTMS, sistema napetosti vozne mreže, elektrificiranosti regionalnih prog, prednostnih nalog reševanja NPr-jev, metodologije izračuna uporabnine, optimizacija organizacijske strukture železniškega sistema;
- pripraviti študije in projektno dokumentacijo za povečano vlogo železnice v javnem potniškem prometu (denimo ukrepi na progovnih odsekih: Ljubljana–Kranj, Ljubljana–Kamnik, Ljubljana–Grosuplje, Grosuplje–Kočevje) ter povezava železniškega sistema z na primer P + R, s kolesarskim omrežjem);
- zagotoviti dokumentacijo za srednjeročne rešitve glede razbremenitve ljubljanskega železniškega vozlišča (Tivolski lok in nadgradnja postaje Ljubljana, regionalne povezave proti Kamniku, proti Grosuplju ...).

5.3 Trajnostna mobilnost

Preglednica 5-7:

Predvidena dinamika vlaganj v investicije, trajnostna mobilnost (v mio EUR)

Trajnostna mobilnost	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016–2022	Skupaj 2023–2030
1. Priprava	0,92	0,32	0,02	0,01	0,01	0,00	0,05	1,33	0,15
1.1 MZI	0,90	0,30	0,01	0,00	0,00	0,00	0,05	1,26	0,15
1.2 Občine	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,07	0,00
2. Izvedba	9,56	23,75	40,36	56,49	37,36	22,40	22,40	212,32	44,93
2.1 MZI	9,56	16,25	33,36	49,49	31,86	22,40	22,40	185,32	44,93
2.2 Občine	0,00	7,50	7,00	7,00	5,50	0,00	0,00	27,00	0,00
3. Skupaj MZI	10,46	16,56	33,37	49,49	31,86	22,40	22,45	186,58	45,08
4. Skupaj Občine	0,01	7,51	7,01	7,01	5,51	0,00	0,00	27,07	0,00
5. Skupaj vlaganja (3 + 4)	10,48	24,07	40,38	56,51	37,37	22,40	22,45	213,65	45,08

Preglednica 5-8:

Predvidena dinamika vlaganj za subvencije in kompenzacije (v mio EUR)

Subvencije in kompenzacije	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016–2022	Skupaj 2023–2030
Subvencije in kompenzacije (avtobusni prevozi)	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	420,00	480,00
Integriran sistem javnega potniškega prometa (železnice)	45,00	45,00	61,00	61,00	61,00	61,00	61,00	395,00	488,00
Skupaj subvencije in kompenzacije – vlaganja države	105,00	105,00	121,00	121,00	121,00	121,00	121,00	815,00	968,00

Na področju trajnostne mobilnosti so predvidena vlaganja v obdobju med letoma 2016 in 2022 v višini 213,65 milijona EUR, od tega s strani države v višini 186,58 milijona EUR ter za subvencije in kompenzacije v višini 815,00 milijona EUR. V okviru trajnostne mobilnosti se predvideva sofinanciranje s sredstvi EU v ocenjeni višini 47 milijonov EUR.

Na področju trajnostne mobilnosti nacionalni program predvideva vrsto ukrepov, s katerimi se poveča vloga javnega prometa v dnevni migracijah. Del ukrepov je mogoče pripraviti samostojno, del pa v povezavi z ukrepi na drugih podsistemih (ceste, železnice). Dejavnosti za pripravo obsegajo izdelavo analiz stanja z načrti razvoja oziroma analizo možnosti, strokovnih podlag in projektne dokumentacije.

Nosilci dejavnosti izdelajo 6-letni načrt izvajanja dejavnosti, za katere so zadolženi in so razvidne iz priloge nacionalnega programa. Ministrstvo, pristojno za promet, 6-letni načrt izvajanja dejavnosti iz prilog nacionalnega programa združi in uskladi z drugimi področji prometne infrastrukture in ga kot 6-letni operativni načrt posreduje v potrditev Vladi RS.

Kratko- in srednjeročno je treba prednostno pripraviti in izvesti naslednje dejavnosti:

- izdelati dokumentacijo, ki bo zagotovila večjo vlogo železnice v JPP (predvsem področje Ljubljane s preureditvijo postaje in Maribora z ustreznim zaledjem);

- izdelati celostne prometne strategije, urediti varne dostope do postaj in postajališč, sistem P + R, pločnike in kolesarsko infrastrukturo, izdelati strategije za spodbujanje hoje;
- izdelati analizo stanja in razvojnih možnosti za povečanje intermodalnosti, tudi s poudarkom na večji rabi kolesarskega omrežja v povezavi z JPP, za razvoj kolesarskega omrežja je treba narediti tudi strateški načrt;
- uvesti integrirano vozovnico (uvedba sistema in ustanovitev upravljavca), posodobitev storitev javnega potniškega prometa, zagotoviti informacije o prometu;
- uskladiti in prilagoditi vozne rede med posameznimi vrstami prevoza (železniški, javni linijski medkrajevni in mestni prevoz potnikov).

Deležniki s tega področja bodo za realizacijo ukrepov oziroma dejavnosti, navedenih v prilogi nacionalnega programa, ukrepali skladno s svojimi pristojnostmi in pri tem sledili finančnemu načrtu, ki je v preglednici 5-7. Prav tako je treba slediti finančnemu načrtu za subvencije in kompenzacije, navedenemu v preglednici 5-8.

5.4 Vodni promet

Preglednica 5-9:

Predvidena dinamika
vlaganj, vodni promet
(v mio EUR)

Vodni promet	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2023–2030	Skupaj 2016–2022
1. Priprava	8,93	7,48	10,97	11,56	1,31	0,40	0,15	40,80	0,00
1.1 MZI	0,23	0,28	0,22	0,41	0,51	0,10	0,00	1,75	0,00
1.2 Luka Koper, d.d.	8,70	7,20	10,75	11,15	0,80	0,30	0,15	39,05	0,00
2. Izvedba	43,47	68,87	63,12	52,13	30,31	69,95	79,35	407,20	159,00
2.1 MZI	2,47	5,87	3,12	3,13	3,31	11,95	25,65	55,50	0,00
2.2 Luka Koper, d.d.	41,00	63,00	60,00	49,00	27,00	58,00	53,70	351,70	159,00
3. Skupaj MZI	2,70	6,15	3,34	3,54	3,82	12,05	25,65	57,25	0,00
4. Skupaj Luka Koper, d.d.	49,70	70,20	70,75	60,15	27,80	58,30	53,85	390,75	159,00
5. Skupaj vodni promet	52,40	76,35	74,09	63,69	31,62	70,35	79,50	448,00	159,00

Glavnino vlaganj v infrastrukturo izvaja koncesionar v koprskem pristanišču za mednarodni promet Luka Koper, d.d. Država bo v obdobju 2016–2022 predvidoma za investicije zagotovila 5725 milijona EUR, od tega je s sredstvi EU predvideno sofinanciranje v ocenjeni višini 6 milijonov EUR.

Nosilci dejavnosti izdelajo 6-letni načrt izvajanja dejavnosti, za katere so zadolženi in so razvidne iz priloge nacionalnega programa. Ministrstvo, pristojno za promet, 6-letni načrt izvajanja dejavnosti iz prilog nacionalnega programa združi in uskladi z drugimi področji prometne infrastrukture ter ga kot 6-letni operativni načrt posreduje v potrditev Vladi RS.

Koncesionar, ki vodi pristanišče za mednarodni promet v Kopru, svoje načrte vlaganj izdela skladno s koncesijsko pogodbo v obliki strokovnih podlag programa razvoja pristanišča za določeno razvojno obdobje. Ministrstvo, pristojno za promet, sprejme program razvoja pristanišča in ga posreduje v potrditev Vladi RS skupaj s 6-letnim operativnim načrtom za izvajanje nacionalnega programa.

Za dosego ciljev so v nacionalnem programu določeni ukrepi, ki se nanašajo na vodni promet in zadevajo javno prometno infrastrukturo v pomorskem prometu:

- koprsko pristanišče, predvsem naslednje:
 - podaljšanje pomolov, preureditve pomolov, preurejanja obstoječe infrastrukture za zagotavljanje razvoja pristaniških dejavnosti in povečevanja obsega pretovora;
 - poglobljanje vplovnih kanalov in pristaniških bazenov;
 - izgradnja potniškega terminala;
 - polnilne postaje za alternativna goriva;
- vzpostavitev celinske plovne poti v mednarodni kategoriji po reki Savi med Brežicami in Obrežjem, če je (bo) ta utemeljena;
- določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I–III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji ter prenovo zakonodaje o plovbi po celinskih vodah (izdelava strokovnih podlag);
- izboljšanje varnosti prometnega sistema, ki predvideva nadgradnjo opreme VTS (sistem za spremljanje pomorskega prometa), vzpostavitev enotnega okna za pomorski promet,

- vzpostavitev celostnega pomorskega nadzora;
- vzdrževanje objektov za varnost plovbe;
 - hidrografske meritve slovenskega morja;
 - čiščenje morja s prevzemom službe SVOM;
 - povečanje administrativne zmogljivosti in usposabljanje – vzpostavitev novih poslovnih prostorov URSP in izpostav URSP za celinsko plovbo.

Za uresničitev ukrepov oziroma dejavnosti, ki so za to področje navedene v prilogi nacionalnega programa, bodo deležniki ravnali skladno s svojimi pristojnostmi in ob upoštevanju finančnega načrta, ki je v preglednici 5-9.

5.5 Zračni promet

Preglednica 5-10:

Predvidena dinamika
vlaganj, zračni promet
(v mio EUR)

Zračni promet	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016–2022	Skupaj 2023–2030
1. Priprava	0,51	1,20	1,36	0,61	0,00	0,00	0,00	3,67	0,00
2. Izvedba	1,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,80	0,00
3. Skupaj zračni promet (1 + 2)	2,31	1,20	1,36	0,61	0,00	0,00	0,00	5,47	0,00

Vlaganja v letališko infrastrukturo so s strani države minimalna in za obdobje med letoma 2016 in 2022 znašajo 5,47 milijona EUR. Glavnino vlaganj v letališko infrastrukturo bo prispeval koncesionar, skladno s svojimi strateškimi in finančnimi načrti.

Nosilci dejavnosti izdelajo 6-letni načrt izvajanja dejavnosti, za katere so zadolženi in so razvidne iz priloge nacionalnega programa. Ministrstvo, pristojno za promet, 6-letni načrt izvajanja dejavnosti iz prilog nacionalnega programa združi in uskladi z drugimi področji prometne infrastrukture ter ga kot 6-letni operativni načrt posreduje v potrditev Vladi RS.

Temeljni cilji razvoja civilnega letalstva so varnost in zmanjšanje tveganj v civilnem letalstvu ter trajnostni razvoj in konkurenčnost. Za doseganje ciljev so določeni ukrepi, ki se nanašajo na prometno infrastrukturo v zračnem prometu in omogočajo tudi izvajanje komercialnih dejavnosti. Za vsa tri letališča (Jožeta Pučnika Ljubljana, Edvarda Rusjana Maribor in Portorož) je predvidena priprava državnega prostorskega načrta, ki bo glede na potrebe omogočil razvoj infrastrukture in dejavnosti, povezanih z zračnim prometom.

Med ukrepi so predvidene tudi gradnje, rekonstrukcije oziroma postavitve infrastrukturnih objektov, naprav in sistemov navigacijskih služb, dodatno pa tudi polnilne postaje za alternativna goriva in napajanja letal z elektriko.

6. Financiranje dejavnosti

V prometnem sektorju so ključna področja, kamor država namenja finančna sredstva, naslednja:

- investiranje, vzdrževanje (redno in investicijsko) in upravljanje infrastrukture;
- subvencioniranje javnega prevoza (avtobusni, železniški in šolski prevozi) in kompenzacije.

Na splošno so viri za vse naloge, ki jih je treba opraviti v prometnem sistemu, naslednji:

1. proračunska sredstva;
2. sredstva EU;
3. neproračunski viri.

6.1 Proračunska sredstva

Proračunska sredstva so razdeljena na:

- integralna sredstva, ki se namenjujejo za financiranje (sofinanciranje) projektov EU, domačih projektov ter za redno vzdrževanje in druge storitve;
- namenska sredstva, ki se namenjujejo za financiranje (sofinanciranje) projektov EU, domačih projektov, za investicijsko vzdrževanje in gradnjo ter druge storitve.

6.2 Sredstva EU

- a. Sredstva kohezijske politike (opredeljena v okviru OP EKP 2014–2020): sredstva Kohezijskega sklada (KS) in Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR);
- b. sredstva notranje politike EU: sredstva IPE iz razpisa in sredstva IPE iz t. i. nacionalne ovojnice.

6.3 Neproračunski viri (npr. viri DARS, d.d., Luka Koper, d.d.)

- Cestnina in drugi prihodki DARS, d.d. (samo za investicije DARS, d.d.),
- posojila EIB in drugih mednarodnih institucij,
- dolžniški vrednostni papirji,
- posojila komercialnih bank,
- pristojbine za financiranje javne službe,
- lastna sredstva Luke Koper,
- sredstva, ki jih Luka Koper pobira za vplutje v pristanišče, kjer izvaja vlogo pristaniške uprave.

Za financiranje projektov DARS na omrežju, za katerega je zadolžen, je treba zagotoviti tudi vsa ustrezna poročila države. Ključni vir za poplačilo obveznosti iz kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev je cestnina, zato je pogoj za izvedbo projektov, da bodo ti cestninjeni in ustrezen mehanizem prilagajanja višine cestnine, ki bo zagotavljal nemoteno servisiranje dolga.

Skupno je bilo v letu 2015 porabljenih 860 milijonov EUR sredstev. Treba je omeniti, da gre za leto, v katerem se je končalo črpanje sredstev iz predhodne finančne perspektive (2007–2013) in v katerem je potekal najbolj intenziven investicijski cikel do zdaj. Posebej velik je delež sredstev EU na področju železnic, ki je v letu 2015 presegel 281 milijonov EUR.

Srednjeročno se za uresničitev zastavljenih ciljev v prihodnje načrtujejo sredstva v višini pribl. 730 milijonov EUR na leto, pri čemer je to vrednost sredstev mogoče povečati tudi z aktiviranjem večjega obsega t. i. neproračunskih virov, na primer virov DARS, d.d., Luke Koper, d.d., in Slovenskih železnic, d.o.o.

Nosilci investicij morajo, če projekti ustrezajo osnovnim zahtevanim merilom, preveriti tudi ustreznost uporabe mehanizma EFSI (angl. European Fund for Strategic Investments – Evropski sklad za strateške naložbe).

Kot nalagata strategija in v nadaljevanju nacionalni program, je treba za upravljanje obstoječe cestne infrastrukture izdelati 6-letni operativni načrt s prednostno določitvijo ukrepov oziroma investicij, vzdrževanja in razvoja infrastrukture na daljših cestnih odsekih. Investicije v obstoječo infrastrukturo se načrtujejo za daljše časovno obdobje, ob čemer je nujno zagotoviti stabilne dolgoročne vire financiranja. Enak pristop je nujen tudi za ohranjanje oziroma izboljšanje stanja na področju obstoječe železniške infrastrukture. Predpogoj za izvedbo prihodnjih projektov DARS, d.d., je sprejetje ustreznega Zakona o poroštvu za obveznosti DARS, d.d., iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za izvedbo gradnje in investicijskega vzdrževanja avtocest.

Če javni koncesionar ostane razvrščen zunaj sektorja države, ga država ne sme financirati več kot 50-odstotno. Prav tako država ne sme zagotavljati eksplicitnega poroštva za več kot 50 odstotkov vrednosti sredstev.

7. Pričakovani učinki izvajanja ukrepov iz strategije in dejavnosti, določenih v nacionalnem programu in 6-letnih operativnih načrtih

Nacionalni program vsebuje več različnih dejavnosti na celotnem prometnem sistemu, kjer je ključni cilj doseči učinkovit prometni sistem, ki bo hkrati tudi ekonomsko, javnofinančno in okoljsko vzdržen.

Določitev prednostnih nalog na vseh področjih prometne infrastrukture mora temeljiti na objektivnih prometnih, tehničnih, ekonomskih in okoljskih merilih.

Pri odločanju o projektu morajo biti potrebe jasno evidentirane in učinki ustrezno utemeljeni, torej morajo biti izbrani projekti, ki uporabnikom (ljudem in gospodarskim subjektom) zagotovijo predvsem neposredne učinke oziroma neposredne koristi. Uporaba metode ekonomskega vrednotenja je nujna podlaga za odločanje o investicijah. Pri vseh investicijah DARS, d.d., je treba preveriti, ali ne ogrožajo njegove finančne stabilnosti.

Infrastruktura ima v vsaki državi pomembno vlogo pri razvoju družbe. Služi posameznikom in tudi gospodarskim subjektom. Ustrezna infrastruktura, skupaj s funkcijami celotnega prometnega sistema, omogoča ljudem izpolnjevanje mobilnostnih potreb. Primerno infrastrukturo na nivoju EU tvori omrežje TEN-T, kjer je še zlasti pomembno jedrno omrežje. To ključno omrežje za EU je dopolnjeno še s celovitim omrežjem. Za lažjo uresničitev zahtev so na ravni EU oblikovani tudi koridorji jedrnega omrežja. Slovenija je del dveh takih koridorjev: sredozemskega in baltsko-jadranskega koridorja. Pri tem je treba poudariti, da je jedrno omrežje multimodalno, kar pomeni, da je vsak odsek takega omrežja sestavljen vsaj iz dveh načinov prometa: železnica in cesta, njegov sestavni del pa je lahko tudi rečni promet. Poleg tega za vsak način prometa veljajo standardi TEN-T, ki morajo biti uresničeni do leta 2030. S predlaganim nacionalnim programom bo to tudi doseženo.

Na področju avtocest Republika Slovenija zagotavlja zelo solidno omrežje. Ključni izziv na področju avtocest je tako nadaljnje zagotavljanje ustreznega standarda vzdrževanja vozišč in objektov. Eden pomembnih izzivov je tudi zagotavljanje ustrezne pretočnosti, varnosti in kakovostnih podatkov za uporabnike z ustreznimi sistemi vodenja in upravljanja prometa. Avtocestni sistem zagotavlja zelo dobro dostopnost do posameznih področij in dobro povezanost v evropskem avtocestnem prostoru. Visoki standardi varovanja okolja (predvsem zmanjšanje hrupa ter preprečevanje izgube biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev) ob avtocestah so zahteva sedanjega časa, ki izhaja med drugim tudi iz v letu 2015 sprejete Agende 2030 za trajnostni razvoj.

Glavne in tudi regionalne ceste omogočajo povezovanje na regionalni in lokalni ravni. Služijo za zagotavljanje dostopnosti in povezljivosti za prebivalstvo Republike Slovenije in oskrbo gospodarstva. Povezave morajo zagotavljati tudi primerno stopnjo varnosti vsem udeležencem v prometu. Po eni strani je na ravni državnih cest treba omogočiti ustrezen standard dostopnosti (hitrost potovanja), po drugi strani pa je treba zagotoviti tudi ukrepe, ki denimo v naseljih uporabnikom omogočajo izboljšanje prometno-varnostnih razmer.

Ključni segment dejavnosti je povezan tudi z zagotavljanjem ustreznega standarda investicijskega vzdrževanja cestne infrastrukture. Republika Slovenija ima z razvejanim več kot 6.000 kilometrov dolgim omrežjem nadpovprečno razvit državni cestni sistem glede na evropska poprečja, vendar je to logično glede na njeno razpršeno poseljenost. Ob

sedanjem trendu pospešenega propadanja omrežja se ta primerjalna prednost zmanjšuje. Za zaustavitev tega trenda je treba doseči stabilnost virov za obnove in investicijsko vzdrževanje infrastrukture.

Železnice so sestavni del okostja javnega potniškega prometa, poleg tega pa služijo tovrstnemu prometu, predvsem na daljših, tranzitnih razdaljah. Ključni izzivi v razvoju železniškega sistema so predvsem povezani s postopnim odpravljanjem ozkih grl in zagotovitvijo ustreznih standardov TEN-T. Ustrezno zagotavljanje zmogljivosti za tovorni promet in razvoj javnega potniškega prometa na železnici prinaša koristi, tako neposrednim uporabnikom potnikom in tudi gospodarskim subjektom, ki lahko izkoristijo možnosti prevoza blaga po železnici. Posledično ukrepi, ki omogočajo navedeno, pomenijo zmanjševanje obremenjevanja okolja, predvsem onesnaževal in izpustov toplogrednih plinov.

Nacionalni program predvideva številne zaporedne ukrepe na pristaniški infrastrukturi, glavino posodobitev znotraj območja koncesije mora opraviti koncesionar, del ukrepov zunaj območja koncesije pa mora opraviti Republika Slovenija.

Na področju letališke infrastrukture se predvideva razvoj skladno z bodočim povpraševanjem. Država bo zagotovila le vodenje postopkov priprave državnih prostorskih načrtov, ki bodo potrebni in utemeljeni s pričakovanim razvojem gospodarskih subjektov.

Celoten prometni sistem, tako infrastruktura kot delovanje sistema, mora slediti načelom, da bo sistem vse bolj vzdržan ter da bodo subvencije v prometni sistem učinkovite, investicije pa ekonomsko in trajnostno vzdržne. Šele tak prometni sistem bo omogočal ustrezne koristi uporabnikom in družbi ter bo omogočil razvoj dejavnosti v prostoru.

Eden od namenov strategije in nacionalnega programa je tudi, da se zagotovi vsebinska podlaga za zagotovitev stabilnih virov financiranja v najkrajšem času, kar bi omogočilo dokaj konstantno vzdrževanje in ohranjanje obstoječe infrastrukture ter hkratno investicijsko razvojno dejavnost in tudi vzporeden razvoj storitev prometnega sektorja.

Proračun RS iz prometa prejme prihodke, ki so prikazani v nadaljevanju:

- 800–900 milijonov EUR/leto trošarine;
- 146 milijonov EUR/leto nadomestilo za uporabo cest;
- 9,5 milijona EUR/leto uporabnine za železnice;
- pribl. 2 milijona EUR/leto koncesijska dajatev in dividende iz dobička Luke Koper, d.d.

Iz navedenega sledi, da proračun RS iz prometa prejme prihodke v višini okrog 1 milijarde EUR/leto. Celotna vlaganja iz proračuna v infrastrukturo, z vključenimi subvencijami in kompenzacijami, pa skladno z dinamiko nacionalnega programa znašajo dobrih 700 milijonov EUR povprečno na leto. Promet prispeva 6 odstotkov v bruto domači proizvod, poleg tega pa 60 odstotkov delavcev v gradbeništvu dela na področju vzdrževanja in gradnje infrastrukture.

Po izkušnjah iz finančne perspektive 2007–2013 so razmeroma visoka vlaganja v infrastrukturo prispevala k povišanju BDP, kar izhaja tudi iz Pomladanske napovedi gospodarskih gibanj UMAR, marec 2015. V letih 2013–2015 so k temu zagotovo prispevala tudi vlaganja v prometno (železniško) infrastrukturo, ki jih ni mogoče nadomestiti z vlaganji v kakšno drugo področje. Zato je treba njihovo kontinuiteto zadržati, če želimo ohraniti gospodarsko rast. K temu bo zagotovo prispevalo sprejetje nacionalnega programa z jasnimi sporočili o kontinuiteti in enakomernosti potrebnih virov sredstev za vlaganja v prometni sektor. V okviru nove finančne

perspektive 2014–2020 je Sloveniji za izvajanje kohezijske politike na razpolago manj sredstev kot v predhodni, poleg tega bodo ta sredstva infrastrukturnim projektom namenjena v manjši meri kot do zdaj. Hkrati je v začetnem obdobju verjetno treba pričakovati zamik pri črpanju, ki je bil značilen tudi v prejšnjem programskem obdobju. Zaradi tega bi bilo priporočljivo zagotavljati kontinuiteto vlaganj v prometno infrastrukturo tako, da se vlaganja v letih 2016 oziroma 2017 najprej začnejo v obstoječo prometno infrastrukturo iz proračuna RS in da se nato nadaljuje z investicijami, za katere je mogoče črpati sredstva EU.

8. Načrtovanje, nadzor in spremljanje izvajanja nacionalnega programa

Ministrstvo, pristojno za promet, bo oblikovalo ustrezen interni postopek ter vzpostavilo ustrezno interno strukturo za načrtovanje, spremljanje in nadzor uresničevanja tega nacionalnega programa.

Ministrstvo, pristojno za promet, v sodelovanju z deležniki na področju prometnega sistema pripravi tudi poročilo, s katerim se o rezultatih izvajanja nacionalnega programa in doseženih ciljnih poročila Vladi RS in Državnemu zboru RS.

Nosilci dejavnosti, navedeni v prilogi nacionalnega programa, vsako leto pripravijo predlog 6-letnega načrta vlaganj v prometno infrastrukturo, kot je to opisano v prejšnjih poglavjih.

Ministrstvo, pristojno za promet, v sodelovanju z družbo DRI upravljanje investicij, d.o.o., 6-letne načrte posameznih področij združi, uskladi in enoten 6-letni operativni načrt vsako leto posreduje v potrditev Vladi RS, skupaj s poročilom o realizaciji.

Družba DRI upravljanje investicij, d.o.o., ki je v 100-odstotni državni lasti, bo skrbela za posodabljanje in osveževanje zbirke podatkov za nacionalni prometni model, ki bodo podlaga za novelacijo podatkov v nacionalnem programu in 6-letnem operativnem načrtu.

V roku petih let navedeni deležniki in ministrstvo, pristojno za promet, pripravijo celovit pregled izvajanja nacionalnega programa razvoja prometa, vključno z analizo stanja in opredelitvijo problematike s pomočjo nacionalnega prometnega modela, pregledom okoljskih, prostorskih in drugih ciljev, domače zakonodaje in zakonodaje EU na tem področju, mednarodnih predpisov in drugih pomembnih podlag. O pregledu poročajo Vladi RS in Državnemu zboru RS ter po potrebi predlagajo pripravo novega nacionalnega programa.

9. Prehodne in končne določbe

Z dnem uveljavitve tega nacionalnega programa preneha veljati Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96).

Z dnem uveljavitve tega nacionalnega programa se preneha uporabljati Resolucija o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 50/04 in 109/10 – ZCes-1).

Z dnem uveljavitve tega nacionalnega programa se preneha uporabljati Resolucija o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 87/10) v delih, ki se nanašajo na pristanišče za mednarodni promet v Kopru in druga pristanišča, izboljšanje pomorske varnosti, ki predvideva izgradnjo nadzornega centra in nadgradnjo opreme VTS ter drugih sistemov za spremljanje pomorskega prometa, vzdrževanje objektov za varnost plovbe, hidrografske meritve slovenskega morja, povečanje administrativnih zmogljivosti in usposobljenosti Uprave Republike Slovenije za pomorstvo (URSP) z vzpostavitvijo novih poslovnih prostorov URSP.

Z dnem uveljavitve tega nacionalnega programa se preneha uporabljati Resolucija o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020 (Uradni list RS, št. 9/10) v delih, ki se nanaša na javna letališča za mednarodni promet:

- Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana,
- Letališče Edvarda Rusjana Maribor in
- Letališče Portorož.

10. Obrazložitev

Republika Slovenija je po osamosvojitvi začela intenzivno graditi avtocestni križ na poteku V. in X. panevropskega koridorja, saj je bila vpetost v mednarodne prometne tokove, ki povezuje nacionalna središča, opredeljena v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, prepoznana kot eden od predpogojev za enakovredno vključevanje Slovenije v evropski prostor. V tem času se je začela pojavljati velika potreba tudi po posodobitvi železniškega prometnega omrežja zaradi povečanja tranzitnega prometa in slabšanja kakovosti javnega potniškega prometa. Vendar sta se obe področji razvijali zelo neenakomerno. Medtem ko je izgradnja avtocest zelo napredovala, so se na področju železnic, razen nekaterih izjem, izvajale le najnujnejše investicije, predvsem redno in investicijsko vzdrževanje, pa še to v omejenem obsegu. Načrtovalo se je, da se bo večji ciklus investicij v železniško infrastrukturo začel po zaključku izgradnje avtocestnega križa. To je opredelila tudi Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije iz leta 2006 (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) Intermodalnost: čas za sinergijo, Uradni list RS, št. 58/06). Čeprav je avtocestni križ v večji meri zgrajen, se investicijski ciklus ni nadaljeval z investicijami v železniško infrastrukturo. Podobno se je zgodilo tudi na področju državnih cest. Glavnim in regionalnim cestam se je zaradi pomanjkanja sredstev za investicije in vzdrževanje nenehno poslabševala kakovost. Posledično so nekatere ključne ceste v zelo kritičnem stanju. Eden od razlogov za to je bila ekonomsko finančna kriza, poleg tega pa zagotovo tudi odsotnost celovitega programa investicij za področje prometa.

Republika Slovenija je zato pred leti začela projekt vzpostavitve ustreznega sistema celovitega načrtovanja razvoja na področju prometa in prometne infrastrukture, ki temelji na znotrajsektorski in medsektorsko usklajeni viziji ter presega sistem načrtovanja razvoja na področju prometa in prometne infrastrukture na podlagi omenjenih, delnih in parcialnih rešitev, ki so jih opredeljevali strateški dokumenti do zdaj. Najočitnejši je razkorak med strateško načelnimi vizijami (npr. Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije – Intermodalnost: čas za sinergijo (Uradni list RS, št. 58/2006)) in dolgo- ali srednjeročnimi operativnimi področnimi nacionalnimi programi. Ti so bili večinoma sprejeti še pred Resolucijo o prometni politiki RS ali so se ukvarjali le s svojim ozkim področjem.

Sprejeta Strategija razvoja prometa v RS (v nadaljnjem besedilu: strategija), ki jo je sprejela Vlada RS na seji 29. julija 2015 (sklep št. 37000-3/2015/8), je prvi dokument na tem področju, ki obravnava prometni sistem kot celoto. S pripravo in sprejetjem strategije je bila tako presežena dosedanja praksa parcialnega reševanja posameznih podsistemov prometa. Še več, poleg infrastrukture je tokrat na strateški ravni zajeto tudi celovito delovanje prometnega sistema. Na podlagi podrobnih analiz infrastrukture in delovanja sistema ter identificiranih dejanskih težav je v strategiji predvidenih 108 ukrepov. Ta tako predstavlja konceptualno strateško podlago za nacionalni program.

Nacionalni program je dokument, ki predstavlja prehod med splošnimi ukrepi s strategije na konkretne dejavnosti v pripravi in izvedbi. Pri njihovi opredelitvi so bili določeni roki in nosilci posameznih dejavnosti, ki so jim bili dodeljeni tudi okvirni stroški, vendar so bile vrednosti za večino dejavnosti ocenjene. Te se bodo s pripravo posamezne študijske in projektne dokumentacije podrobneje konkretizirale. Zato je letna višina potrebnih sredstev za realizacijo dejavnosti v nacionalnem programu določena le po področjih, medtem ko so same dejavnosti, roki za njihovo izvedbo in nosilci navedeni v prilogi, vendar brez finančnih sredstev. Določitev dejavnosti, nosilcev in stroškov ukrepom iz strategije je torej temeljni namen priprave nacionalnega programa.

Pravno podlago za pripravo nacionalnega programa, poleg sklepov Vlade RS, prinaša zakonodaja s posameznih prometnih področij (ceste, železnice, letalstvo in pomorstvo). Poleg navedenih zakonskih določil tudi Računsko sodišče RS v Revizijskem poročilu »Modernizacija cestne in železniške infrastrukture na 3.a razvojni osi, št. 320-1/2013/90 z dne 14. julija 2015« vidi glavni razlog za neučinkovitost v dejstvu, da Republika Slovenija nima nacionalnega programa za področje državnih cest in prav tako ne posodobljenega nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture.

Finančna sredstva so predvidena po letih do leta 2022, od leta 2023 do 2030 pa za celotno obdobje skupaj, in sicer za vsa področja prometa skupaj ter tudi za vsako posamezno področje: cestni promet, železniški promet, trajnostna mobilnost, pomorski promet in letalski promet. V prvih petih prilogah sta za vsak ukrep oziroma dejavnost določena rok za pripravo in izvedbo ter nosilec. V prilogah »dinamika« je izvedba posameznih dejavnosti prikazana po letih, in sicer po vrstnem redu od leta 2016. Pri tem ne gre le za dejavnosti na področju prometne infrastrukture, ampak tudi za dejavnosti s področja upravljanja prometa, varnosti v cestnem prometu, vplivov prometa na okolje, organiziranosti sektorja, javnega potniškega prometa itd.

Prioriteta izvedbe dejavnosti je določena na podlagi:

- zagotavljanja ustreznega standarda dostopnosti;
- okoljevarstvenih zahtev, varnosti v prometu in prometnih obremenitev, ugotovljenih z uporabo nacionalnega prometnega modela in na podlagi okoljskega poročila za celovito presojo vplivov na okolje, uporabljenih oziroma izdelanih za strategijo;
- utemeljitev, usmeritev, vizije in ciljev iz strategije.

Za vse ukrepe še ni bilo mogoče točno določiti dejavnosti, saj še niso pripravljene ustrezne študije in dokumenti. Zato nacionalni program predvideva, da za ta namen Vlada RS na podlagi nacionalnega programa sprejme 6-letni načrt vlaganj. Tak načrt mora vsebovati dejavnosti, ki so v nacionalnem programu že eksplicitno določene, poleg njih pa tudi dodatne dejavnosti za projekte, ki jih je šele treba pripraviti, in dejavnosti na področju vzdrževanja. Za načrtovanje in vzdrževanje državnih cest je predpisana tudi metodologija za določanje prednostnih nalog. Vsako leto ministrstvo, pristojno za promet, Vladi RS poroča o realizaciji 6-letnega načrta in predlaga nov 6-letni načrt. To je t. i. drsni plan.

Pri določanju ukrepov oziroma dejavnosti se je upoštevalo, da se v največji možni meri izkoristijo potenciali obstoječe prometne infrastrukture z rešitvami, ki ne zahtevajo velikih finančnih vložkov, kot so sistemi za vodenje prometa, uvedba inteligentnih transportnih sistemov, manjše investicije, nadgradnje ipd. Šele, kjer taki ukrepi ne dajo zadovoljivih rezultatov, smo se osredotočili na večje investicije, vendar smo tudi v teh primerih izhajali iz konkretnih problemov, ugotovljenih na strokovni ravni.

Splošna usmeritev pri delu je bil poudarek na okolju prijaznejših načinih prometa in trajnostni mobilnosti, skladno z nacionalnimi politikami in politikami EU ter zakonodajo na tem področju. To je tudi priporočilo iz okoljskega poročila za celovito presojo vplivov na okolje za strategijo.

Na področju tovornega prometa je ključen izvor prometnega toka za pristanišče Koper ter sredozemski in baltsko-jadranski koridor jedrnega omrežja na relaciji jugozahod (Italija) – sever-severovzhod (Avstrija, Madžarska). Poleg tega je obsežen in pomemben tudi prometni tok med Ljubljano in Jesenicami proti Avstriji, ki se povečuje tudi na račun vstopa Hrvaške v EU in s približevanjem držav Zahodnega Balkana k EU. Če želimo slediti tem trendom, je predvsem treba zagotoviti, da bo ta tovor lahko vstopal in izstopal iz države. Na avtocestnem področju ni večjih težav (vsaj v primerjavi z železnico ne), saj je avtocestni križ zgrajen; problemi nastajajo na področju železnic.

V pristanišču Koper se načrtuje povečanje pretovora s sedanjih 18 milijonov ton/leto na 35 milijonov ton v letih 2030–2035. Če upoštevamo dejstvo, da se 60 odstotkov tega tovora prepelje po železnici, to pomeni, da bo na tej relaciji v letih 2030–2035 okrog 20 milijonov ton tovora/leto. Sedanji železniški tir je na meji svojih zmogljivosti ter zagotavljanja varnosti in zanesljivosti, zato je gradnja 2. tira med Koprom in Divačo ključnega pomena za razvoj pristanišča v Kopru in logistike v RS. Zaradi naraščajočih prometnih tokov na koridorjih jedrnega omrežja je treba zagotoviti ustrezno povezavo na železniškem odseku med Trstom in Divačo, za kar se bo v obdobju do leta 2020 pripravila projektna dokumentacija, po letu 2020 pa izvedla investicija. Tudi železniškim prevoznikom na teritoriju Slovenije se z obema povezavama zagotovi dovolj velika in stabilna količina tovora za uspešno poslovanje.

Z izgradnjo navedenih železniških odsekov se poveča pritisk tovora na železniški odsek Divača–Ljubljana, ki se ga bo reševalo predvsem z izboljšanjem vodenja prometa (APB in/ali nivo ETCS 2).

Največje ozko grlo na področju železnic je ljubljansko železniško vozlišče, ki se ga bo najprej reševalo z izgradnjo Tivolskega loka. Z njim bomo ljubljansko železniško postajo razbremenili za do 60 vlakov/dan in to sprostitev uporabili za dodatne prevoze oziroma potniški promet.

Skladno s standardi TEN-T naj bi železniško omrežje zagotavljalo 22,5 tone osnega pritiska. Slovensko železniško omrežje tega ne zagotavlja le še na odseku Zidani Most–Celje, zato je treba tam do leta 2020 izvesti ustrezno investicijo. Nadalje sta ozko grlo še vozlišče Pragersko in odsek Maribor–Šentilj. Postajo Pragersko je treba modernizirati, na odseku Maribor–Šentilj pa obstoječi tir nadgraditi in izgraditi še drugega.

Z zgornjimi ukrepi (investicijami) bomo zagotovili nemoten železniški tovorni promet do leta 2020, na nekaterih odsekih pa celo do leta 2030. Vendar je treba do leta 2020 pospešeno pripraviti tudi študije in dokumentacijo za nujne investicije, ki bodo sledile po letu 2020, in sicer za nadgradnjo (ali novogradnjo) železniške povezave Divača–Ljubljana, celovito rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča, izgradnjo drugega tira na relaciji Ljubljana–Jesenice in nadgradnjo proge Zidani Most–Maribor. Omenjeni projekti bodo morali vključevati tudi rešitve za vozlišči Divača in Zidani Most. Med letoma 2020 in 2030 morajo na teh odsekih slediti investicije. Na celotnem omrežju TEN-T v Sloveniji je treba uvesti tudi sistem vodenja prometa nivo ETCS 2.

Med letoma 2020 in 2030 je treba pripraviti tudi študije za dvig kakovosti železniških prog med Ljubljano–Zidanim Mostom in Dobovo, Reko–Pivko, Pragerskim in Hodošem (2. tir) ter za gradnjo novega železniškega predora Karavanke. Te investicije so odvisne od načrtov in izvedenih investicij sosednjih držav, zato njihove nujnosti še ni mogoče natančno napovedati, so pa vse navedene povezave trenutno dovolj kakovostne in zmogljive za ves tovor, ki se po njih prepelje, in imajo tudi še dovolj rezerv za prihodnje.

Z navedeno posodobitvijo železniškega omrežja bomo ustvarili tudi pogoje za privlačnejši potniški promet na železnici. Odprte bodo ostale le nekatere regionalne proge, predvsem v okolici Ljubljane, in sicer na relaciji Kamnik–Ljubljana in Grosuplje–Ljubljana (s tem da se bo železniška proga Kočevje–Grosuplje posodobila že do leta 2020). Za te odseke bo treba pripraviti ustrezne študije upravičenosti in jih skladno z njimi tudi modernizirati. Gre predvsem za elektrifikacijo in (delno) dvotirnost. Enako bo treba narediti tudi za druge regionalne proge ter jih skladno s tem in potrebami tudi modernizirati (verjetno šele po letu 2030).

Ker bomo večino naraščajočih tovornih, predvsem pa potniških tokov, reševali z modernizacijo železniške infrastrukture, bomo na avtocestah reševali le problem naraščajočih tranzitnih tokov. S tem namenom bo treba najprej uvesti elektronsko cestninjenje v prostem prometnem toku za tovorna vozila in uvesti inteligentne prometne sisteme. V nadaljevanju bo treba razširiti ljubljanski avtocestni obroč, drugo cev predora Karavanke in odsek Postojna–Jelšane. Glede tega je nacionalni prometni model pokazal, da bi glede na količino prometa, vendar siceršnje problematiko te ceste (varnost v cestnem prometu, dostopnost, onesnaževanje, hrup ...), zadostovala konvencionalna strateška cesta, skladno z delitvijo cest visoke kakovosti v uredbi TEN-T (17. člen, 3. točka). Odsek Draženci–Gruškovje je že v gradnji.

Zagotoviti je treba tudi investicije v t. i. razvojne osi, vendar tudi za njih velja, da je treba projektirati take povezave, ki bodo ustrezno odpravljale probleme, ki se na njih ugotavljajo: dostopnost – predolgi časi potovanja, varnost v cestnem prometu, hrup ipd. Prometni model je pokazal, da je povsod drugod, razen na odseku med Velenjem in avtocesto A1, kjer je 4-pasovna povezava upravičena, upravičena le 2-pasovna povezava, seveda z ustrezno visoko kakovostjo (hitrost 90–100 km/h, ustrezno varnostjo, možnostjo prehitevanja ...).

Posebno vprašanje predstavljajo državne ceste, katerih kakovost je zadnja leta strmo padala zaradi omejenih virov njihovega financiranja. Zanje je zato treba zagotoviti red in enakomeren vir financiranja.

Posebno vprašanje je tudi Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, ki je letališče glavnega mesta države članice EU in ga je treba ustrezno razviti. Načrt (Masterplan), ki je bil zanj pripravljen, je pokazal, da bo letališče, če se ob njem ne bo razvijala kongresno-hotelska dejavnost in logistika, nazadovalo. To se Sloveniji in njenemu glavnemu mestu ne bi smelo zgoditi, saj bi s tem izgubili velik razvojni potencial.

Slovenija se tudi še ni odrekla možnostim za celinsko plovno pot v mednarodni kategoriji od Brežic do meje s Hrvaško, kot enemu izmed okolju prijaznejših načinov prevoza. Seveda je realizacija te plovne poti odvisna od dogovora oziroma razvoja tega področja na Hrvaškem. Slovenija bo še dodatno uredila to področje za vse druge kategorije celinskih plovnih poti pri nas.

Zlasti pomembna je trajnostna mobilnost, v kateri se predvideva vrsta dejavnosti za spodbujanje okolju prijaznejših načinov prometa: enotna vozovnica, uskladitev voznih redov, ureditev dodatnih P + R (»parkiraj in se pelji« – angl. park and ride), razvoj kolesarskih stez, promocija okolju prijaznejših načinov prometa itd.

Ukrepi se nanašajo tudi na organiziranost področja, vodenja prometa, prometno varnost, okolje, spodbujanje infrastrukture in vozil na alternativna goriva itd.

Za realizacijo ukrepov oziroma dejavnosti iz nacionalnega programa je na letni ravni treba zagotoviti med 600 in 700 milijoni EUR. Viri za zagotovitev teh sredstev so proračunski (integralna in namenska sredstva), sredstva EU (iz kohezijske politike in notranje politike EU) ter neproračunski viri (cestnine in drugi dohodki DARS, posojila, dolžniški vrednostni papirji, lastna sredstva Luke Kope ipd.).

Pozitivni učinki izvajanja ukrepov iz strategije oziroma nacionalnega programa se ne bodo izražali samo na področju prometa v kakovostni infrastrukturi, zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, izboljšanju javnega potniškega prometa ipd., ampak bodo pozitivno vplivali tudi

na gospodarstvo in rast bruto domačega proizvoda. Z nacionalnim programom zagotavljamo stabilno in enakomerno višino sredstev za ukrepe na področju prometa, vključno z investicijami, kar bo zagotovo pozitivno vplivalo na razvoj gospodarstva, še zlasti gradbenega sektorja.

Po izkušnjah iz finančne perspektive 2007–2013 so razmeroma visoka vlaganja v infrastrukturo prispevala k povišanju BDP, kar izhaja tudi iz Pomladanske napovedi gospodarskih gibanj UMAR, marec 2015. V letih 2013–2015 so k temu veliko prispevala tudi vlaganja v prometno (železniško) infrastrukturo, ki jih ni mogoče nadomestiti z vlaganji v kakšno drugo področje. Zato je treba to kontinuiteto zadržati, če želimo ohraniti gospodarsko rast. K temu bo zagotovo prispevalo sprejetje nacionalnega programa z jasnim sporočilom o kontinuiteti in enakomernosti potrebnih virov sredstev za vlaganja v prometni sektor. Republika Slovenija bo s tem pokazala, da je sposobna učinkovito in zrelo načrtovati ter zagotavljati sredstva za ta namen.

Ministrstvo, pristojno za promet, bo spremljalo izvedbo nacionalnega programa. V petih letih bo pripravilo celovit pregled njegovega izvajanja, vključno z analizo stanja in opredelitvijo problematike s pomočjo nacionalnega prometnega modela, pregledom okoljskih, prostorskih in drugih ciljev, domače zakonodaje in zakonodaje EU, mednarodnih predpisov in drugih relevantnih podlag. O pregledu bo poročalo Vladi RS in Državnemu zboru RS ter po potrebi predlagalo pripravo novega nacionalnega programa.

S sprejetjem tega nacionalnega programa ni več potrebe po večini področnih nacionalnih programov. Še naprej veljajo le tisti deli nacionalnih programov s področja pomorstva in letalstva, ki jih ta program ne vključuje.

Če bi med tem nacionalnim programom in posameznimi področnimi programi oziroma zakonodajo na področju prometa prišlo do kolizije, se šteje, da prevladajo določila tega nacionalnega programa.

11. Priloge

- Priloga 1: Projekti – Cestni promet
- Priloga 2: Projekti – Železniški promet
- Priloga 3: Projekti – Trajnostna mobilnost
- Priloga 4: Projekti – Vodni promet
- Priloga 5: Projekti – Zračni promet
- Priloga 6: Dinamika – Cestni promet
- Priloga 7: Dinamika – Železniški promet
- Priloga 8: Dinamika – Trajnostna mobilnost
- Priloga 9: Dinamika – Zračni promet
- Priloga 10: Dinamika – Vodni promet

Priloga 1: Projekti - Cestni promet

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Elementi cestnega omrežja							
Ro.1	Avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)	Odsek je del celovitega omrežja TEN-T. Pred leti je bil zgrajen avtocestni odsek med Slivnico pri Mariboru in Draženci blizu Ptuja. Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času zgoščene prometa med turistično sezono. Ugotovljeno je, da bo leta 2030 prepustnost presežena. Predvsem gre za problem povečanega prometa v turistični sezoni, saj med Ptujem in mejo s Hrvaško poteka po dvopasovni glavni cesti. V tem času nastajajo večji prometni zastoji, kar dodatno obremenjuje okolje. Ukrep pomeni novogradnjo avtoceste, saj je to edini manjkajoči AC-odsek med Mariborom in Zagrebom (dolžine 13 kilometrov), ki ga je še treba zgraditi. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.1.1	Avtocesta			-	-	2015–2018	DARS
Ro.2	Dograditev avtocestnega predora Karavanke	Odsek je del celovitega omrežja TEN-T in je zdaj zgrajen kot polovična AC, zato je prometni pretok slabši. Pri sedanji ureditvi je problematična prepustnost v času povečanega prometa, ko nastajajo zastoji. Pojavljajo se nekaj kilometrov dolge kolone v posameznih dnevih. Zaradi varnosti je omejen promet tovornih vozil oziroma je vstop v predor nadzorovan. Poleg tega se prometne obremenitve letno povečujejo, tako da bi se obseg in število dni z zastoji še povečevala, kar je problematično z vidika uporabnikov (zastoji, obremenjevanje okolja) in upravljavca predora (zagotavljanje varnosti). Enocevni predor nima druge možnosti, kakor da se zgradi druga cev in takoj sanira obstoječa (prva predorska cev) ter da se v njima vzpostavi enosmerni promet. S tem bo dosežen polni profil štiripasovne avtoceste. Povečana bo varnost prometa, s čimer bodo izpolnjene tudi zahteve direktive o varnosti v predorih (Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta št. 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.2.1	Izgradnja druge cevi predora Karavanke in dograditev druge polovice AC			2017–2019	DARS	2016–2023	DARS
Ro.2.2	Obnova obstoječe cevi predora Karavanke			do 2017	DARS	2022–2023	DARS
Ro.3	Razvoj zasnove počivališč/parkirišč na avtocestnem omrežju in ureditev površin na nekdanjih mednarodnih mejnih prehodih	Uredba TEN-T 1315/2013 v 19. členu opredeljuje prednostne naloge držav članic za razvoj cestne infrastrukture. Med drugim predvideva zagotavljanje ustreznih parkirnih površin za gospodarske uporabnike, tako pa tudi stopnje varnosti in varovanja. Zagotovljena naj bi bila informacijska podpora glede števila razpoložljivih in prostih mest na parkiriščih ter za boljšo izkoriščenost obstoječih parkirišč (ITS). Poleg tega je treba poskrbeti za dodatno zmogljivost s širitvijo obstoječih parkirišč oziroma po potrebi z graditvijo novih. Zaradi vključitve Republike Slovenije v EU in sprejetja schengenske ureditve na mejah države je mejne točke treba preurediti oziroma jim dati druge funkcije. V okviru ukrepa je treba pripraviti pregled in analizo mejnih točk, ugotoviti potrebe na njih, opredeliti novo, spremenjeno funkcijo in pripraviti projekte preureditve teh površin. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.3.1	Ureditev počivališč/parkirišč						
Ro.3.1.1	Uvedba ITS			2016–2017	DARS	2017–2025	DARS
Ro.3.1.2	Preučitev števila potrebnih parkirišč			2016–2018	DARS	-	-
Ro.3.1.3	Izvedba dodatnih počivališč/ parkirišč in mest za nadzor za tovorna vozila občine/zasebni investitor/DARS			2018	občine/zasebni investitor/DARS	2019–2025	
Ro.3.2	Ureditev AC in HC v okviru površin na bivših MMP			2016–2022	DARS	po 2017	DARS
Ro.4	Povezava Bele krajine z Novim mestom	Bela krajina je slabše navezana na regijska središča oziroma je njihova dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti in vremenskih razmer otežena. Z večjo dostopnostjo bosta zagotovljeni možnost za prihodnji razvoj in ustreznost povezane regije v gospodarskem smislu. Na tem območju je v zimskih razmerah treba izboljšati dostopnost čez Gorjance. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se kar najbolj uporabi in rekonstruira oziroma nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Le v posameznih primerih oziroma tam, kjer na obstoječi infrastrukturi ni mogoče zagotoviti ustreznega standarda, se preučijo možnosti pripraviti projekt zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.4.1	3. razvojna os – priključek NM vzhod – Revoz			2016–2017	DARS	2018–2020	DARS
Ro.4.2	3. razvojna os – jug (odsek Revoz–Maline)		Ro.4.1	2016–2018	DARS	v letu 2018	DARS
Ro.4.3	Povezava Maline–meja RH			2. odsek: 2016–2021; 3. odsek: 2018–2023	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.5	Mestno omrežje Novo mesto	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti na bivalnih območjih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna možnost za pretočnost daljinskega in ciljno-izvornega prometa v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.5.1	Obvozna cesta zahod		ukrep, vezan na Ro.4.1 in R.4.2	-	-	-	-
Ro.6	Povezava Bohinja in Bleda z Ljubljano	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja, predvsem med avtocesto in Bledom, se promet zgosti in nastajajo zastoji. To velja zlasti za turistično sezono oziroma konični promet ob koncu tedna. Ukrep predvideva rekonstrukcijo sedanje ceste, s katero se ustvarijo ustrezne možnosti pretočnosti za daljinski promet in ciljno-izvorni promet v mestu, ter gradnjo južne obvoznice Bleda. Z ukrepoma se zagotovijo tudi ustrežnejše razmere v bivalnem in naravnem okolju. Preučiti je treba možnost izboljšanja dostopnosti z javnim potniškim prometom (obstoječa železniška povezava, alternativne oblike prevoza, ITS ...). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.6.1	Obvoznica Bled jug			2016–2018	DRSI/občina Bled	2019–2022	DRSI/občina Bled
Ro.6.2	Obvoznica Bled sever			2016–2018	občina Bled + DRSI	2016–2019	občina Bled + DRSI
Ro.6.3	Lesce–Bled			2018–2021	DRSI/občini Bled in Radovljica	2021–2023	DRSI/občini Bled in Radovljica
Ro.7	Povezava Predela, Bovca, Tolmina in Cerknega z Ljubljano	Posamezna območja Goriške so slabše povezana na regijska središča oziroma je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti in vremenskih razmer otežena. Tako bodo zagotovljene možnosti za prihodnji razvoj in ustrezna gospodarska in družbena povezanost regij. Med drugim je problematična prevoznost Vršiča pozimi, kar je treba izboljšati. Treba je zagotoviti tudi primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se kar najbolj uporabi in rekonstruira oziroma nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege vanjo. Le v posameznih primerih oziroma tam, kjer ustreznega standarda ni mogoče zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.7.1	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave			2016–2019	DRSI	2017–2025	DRSI
Ro.7.2	Prevoznost Vršiča						
Ro.7.2.1	Prevoznost Vršiča			2017–2018	DRSI	2018–2022	DRSI
Ro.7.2.2	Prevoznost Vršiča			po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.7.3	4. os		Ro.7.1	2016–2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.8	Mestno omrežje Škofja Loka	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvarijo ustrezne možnosti pretočnosti za daljinski in ciljno-izvorni promet v mestu. Tako se zagotovijo tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.8.1	Obvozna cesta		nadaljevanje projekta je odvisno od učinkovitosti južne obvozne ceste	po 2016	DRSI, občina	po 2020	DRSI, občina

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.9	Povezava Koroške z avtocestnim sistemom	Posameznim območjem na Koroškem je treba zagotoviti ustrezno dostopnost, varnost in primerno raven prometnih povezav do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja (do avtocest). Tako bodo dane možnosti za prihodnji razvoj ter ustrezno gospodarsko in družbeno povezanost regij. Kar najbolj se posodobi oziroma nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege vanjo. Le v posameznih primerih oziroma tam, kjer ustreznega standarda tako ni mogoče zagotoviti, se preuči možnost izvedbe posegov zunaj obstoječe prometne infrastrukture. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.9.1	nova, dvo ali štiri pasovna povezava Slovenj Gradec–Velenje-A1			2016–2018	DARS	2018–2022	DARS
Ro.9.2	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Slovenj Gradec–Kotlje–Ravne			2017–2022	DRSI	2017–2024	DRSI
Ro.9.3	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Dravograd–Slovenj Gradec			2016–2017	DARS	2020–2025	DARS
Ro.9.4	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Otiški Vrh–Holmec, vključno z navezavo na Črno na Koroškem			2016–2017	DARS	2020–2025	DARS
Ro.10	Povezava Hrastnika z Zidanim Mostom in Brežicami	Posamezna območja Slovenije so slabše povezana z regijskimi središči oziroma je tam dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Na tem delu je glavna cesta samo enopasovna, kar pomeni, da je mogoč samo izmenični promet v eni smeri. Treba je zagotoviti primeren standard (dvozasovno glavno cesto) dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja. Hkrati je treba vzpostaviti ustrezno povezavo mimo Krškega do Brežic. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.10.1	Rekonstrukcija obstoječe ceste			2018–2019	DRSI	2019–2022	DRSI
Ro.10.2	Novogradnja Hrastnik–Zidani Most		Ro.10.1	2017–2020	DRSI	2021–2024	DRSI
Ro.10.3	Obvoznica Krško			2016–2018	DRSI	2016–2023	DRSI
Ro.10.4	Krško–Brežice			2016–2022	DRSI	2023–2027	DRSI
Ro.10.5	Obvoznica Brežice			2018–2022	DRSI	2022–2025	DRSI
Ro.11	Povezava Kočevja	Posamezna območja Slovenije so slabše povezana z regijskimi središči oziroma je tam dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se kar najbolj uporabi in rekonstruira oziroma nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege vanjo. Le v posameznih primerih oziroma tam, kjer ustreznega standarda ni mogoče zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preuči možnost priprave projekta zunaj nje. Poleg cestne obstaja proti Kočevju železniška infrastruktura. Pri pripravi ukrepa je treba upoštevati obe prometni sredstvi in ugotoviti, kako bi lahko zadostili ciljem hitrejšje in boljše dostopnosti. Predvsem je treba preučiti, ali bi posodobitev železniške infrastrukture v celoti zadostila tem ciljem ali je treba končne predloge ukrepov iskati na cestni in železniški infrastrukturi z upoštevanjem učinkovitejše izvedbe javnega prevoza. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.11.1	Povezava Kočevje–Ljubljana		U.3, U.16 in R.23:16	2016-2018	MzI	-	-
Ro.11.2	Rekonstrukcija obstoječe infrastrukture in morebitne obvoznice (2 + 2 – širitev obstoječe ceste)		Ro.11.1	2016–2018 obstoječi, po 2018 dodatni ukrepi	DRSI	2016–2020, po 2020 dodatni ukrepi	DRSI

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec	
Ro.11.3	Obvoznica Škofljica		Ro.11.1, Ro.11.2	po 2020	DRSI	po 2020		
Ro.12		Ljubljanski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditev priključkov				Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na avtocestnem obroču okrog Ljubljane pravzaprav na vseh odsekih nastajajo zastoji. Predvideni ukrepi: - Uvedba javnega prometa, pri čemer bi pomembnejšo vlogo prevzela železnica na glavnih oziroma regionalnih smereh. Pričakovati je, da se bo del prometa na avtocestnem obroču tako sicer zmanjšal, a zaradi povečanja mobilnosti do leta 2030 se še predvideva povečan obseg cestnega prometa. - Uvedba sistema ITS. - Če ti ukrepi ne bodo odpravili težav v celoti, je treba izvesti še ukrepe, ki bodo povečali zmogljivosti obstoječih avtocestnih odsekov in priključnih AC-krakov, na primer razširitev obstoječe avtoceste za dodatni vozni pas v vsaki smeri ipd.). - Preureditev in novogradnja priključkov na AC, na primer Brezovica, Šmarje - Sap, Domžale, Vrhnika itd. - Preučiti se tudi možnost izvedbe projekta po sistemu javno-zasebnega partnerstva. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.		
Ro.12.1	Uvedba sistema ITS							
Ro.12.1.1	Uvedba sistema ITS na AC in HC			2016–2018	DARS	2016–2021	DARS	
Ro.12.1.2	Uvedba sistema ITS na G, R in LC	Ro.12.1.1		2016–2018	DRSI/Občine			
Ro.12.2	Javni promet	U,1, U,2, U,3, U,11, U,14		-	-	-	-	
Ro.12.3	Priključki:							
	Šmarje Sap		-	-	2016–2018	DARS		
	Dragomer (Brezovica (2))			2016	DARS	2017–2018	DARS	
	Obvoznica Vnanje Gorice	povezava s priključkom Dragomer (Brezovica (2))		2018–2022	DRSI	2023–2026	DRSI	
	Domžale (Študa)	Ro.13.2		2016–2023	občina/DARS/DRSI	po 2025	DARS	
	Vrhnika	Ro.43.4.1		po 2025	DARS	po 2030	DARS	
	Nadaljevanje priključka Brdo			2016–2018	občina	2019–2021	občina	
Ro.12.4	Širitev AC obroča s priključnimi kraki							
Ro.12.4.1	Širitev AC obroča s priključnimi kraki			2016–2020	DARS			
Ro.12.4.2	Razširitev AC odseka Koseze–Kozarje v 6-pasovnico			2016–2018	DARS	2017–2020	DARS	
Ro.12.4.3	Šentvid–Koseze (dokončanje polnega priključka na Celovško cesto)			2016–2017	DARS	2016–2017	DARS	
Ro.12.4.4	Širitev AC-obroča s priključnimi kraki	Ro.12.1, Ro.12.4.1 in U		2020–2025	DARS	po 2025	DARS	
Ro.13	Povezava Gorenjske, Ljubljane in Štajerske	Povezava med Gorenjsko in Štajersko je zagotovljena z ljubljanskim avtocestnim obročem. Zato velik del prometa med tema regijama poteka po daljši poti, kar povzroča uporabnikom dodatne stroške. Obremenjena sta ljubljanski prometni obroč in še okolje zaradi emisij. Rešitev je v tangencialnih povezavah: novogradnja neposredne povezave med Gorenjsko in Štajersko (Želodnik–Vodice), ki bo skrajšala potovalno pot med regijama, nova cesta Trzin–načrtovani avtocestni priključek Študa, ki bo razbremenila obstoječo trzinsko vpadnico ter trzinsko in domžalsko cestno omrežje, pa tudi zgraditev povezave Stanežiče–Brod–Ježica–Šentjakob, ki bo razbremenila ljubljansko mestno cestno omrežje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.						

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.13.1	Navezava Gorenjska–Štajerska (Želodnik–Mengeš–Vodice)			2016–2018	DARS	2016–2023	DARS ali DRSI
Ro.13.2	Priključna cesta (Trzin–Domžale–priključek Študa; preučitev ukrepa skupaj z ukrepom priključka Študa, Želodnik–Mengeš–Vodice, Brod–Ježica–Šentjakob, kamniško progo, gorenjsko progo)		Ro.12.3., U.1, Ro.13.1, Ro.13.3, U.2, Ro.12.4	2017–2018	MZI	po 2020	DRSI
Ro.13.3	Severna tangenta (Brod–Ježica–Šentjakob; preučitev ukrepa skupaj z ukrepom priključka Študa, Želodnik–Mengeš–Vodice, Trzin–Domžale–priključek Študa, Kamniško progo, Gorenjsko progo)		Ro.12.3., U.1, Ro.13.1, Ro.13.2, U.2, Ro.12.4	po 2025	MZI	-	-
Ro.14	Povezava Štajerska–Dolenjska	Povezava med Štajersko in Dolenjsko je zagotovljena mimo Ljubljane s potekom avtoceste. Posledično velik del prometa med Štajersko in Dolenjsko poteka po daljši poti, kar povzroča uporabnikom dodatne stroške. Obremenjuje tudi ljubljanski prometni obroč in še okolje zaradi emisij. Obstoječe ceste med Celjem in Novim mestom ne ponujajo ustreznega standarda dostopnosti. Neposredna povezava med Celjem in Novim mestom bo skrajšala potovalno pot med regijama. Treba je preučiti možnost uporabe obstoječe infrastrukture, ki jo je treba posodobiti za hitrosti 90 km/h, kjer to ne bo mogoče, pa z zgraditvijo nove ceste. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.14.1	Obvoznica Celja		Ro.14.5	2016–2022	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.14.2	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Celje–Laško			2018–2025	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.14.3	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Laško–Zidani Most		Ro.10.2	2018–2025	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.14.4	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Zidani Most–Novo mesto			2018–2025	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.14.5	3. razvojna os – sredina		Ro.14.1, Ro.14.3, Ro.14.4, Ro.14.5, Ro.10.2	2016–2022	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.15	Povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano	Škofja Loka in Medvode sta velika generatorja prometa, kar velja zlasti za dnevne selitve. Iz te smeri je izrazita dnevna obremenitev zlasti v jutranjih in popoldanskih koničnih urah. Na cesti med Ljubljano in Medvodami nastajajo zastoji, ti pa povečujejo stroške uporabnikom in dodatno obremenjujejo okolje. Predvideni ukrepi: - preusmeritev dela dnevnih prometnih tokov na druge oblike prevoza, zlasti na javni potniški promet, pri čemer je treba preučiti, katere organizacijske rešitve (avtobusni promet, železniški promet) lahko zadostijo sedanjim in pričakovanim potrebam; - nadgradnja oziroma dograditev obstoječe cestne infrastrukture; - kjer ustreznega standarda s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo ni mogoče zagotoviti, se preučijo možnosti izvedbe posegov zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.15.1	Navezava Gorenjske z Ljubljano (Jeprca–Stanežiče)		R.3 in U.2	2016–2017	DARS	-	-

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.15.2	Rekonstrukcija obstoječe povezave z event. dograditvijo pasov		R.3 in U.2	2016–2018	DRSI	2022–2025	DRSI
Ro.15.3	Navezava Gorenjske z Ljubljano (Jeprca–Stanežiče)		Ro.15.1 in Ro.15.2	2018–2020	DARS	2021–2025	DARS
Ro.16	Cestno omrežje okoli Maribora	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Glavni problem je predvsem del prometa na južnem delu Maribora, in sicer iz zahodnega dela mesta in zaledja, ki se usmerja proti hitri cesti oziroma avtocesti. Na nekaterih delih omrežja zaradi zgostitev prometa nastajajo zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnost za daljinski in tudi za ciljno-izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.16.1	Obvoznica Maribor (Podaljšek ceste Proletarskih brigad)			2016–2019	DRSI	2020–2023	DRSI
Ro.16.2	Obvoznica Maribor (Zahodna obvoznica (Lackova)–AC)			2016–2020	DRSI	po 2020	DRSI
Ro.16.3	Obvoznica Maribor jug (navezava od AC do Miklavža)			po 2030	DRSI	po 2030	DRSI
Ro.17	Cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran na AC-sistem	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja (smer Koper, mejni prehod Dragonja) nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnost za daljinski, pa tudi ciljno-izvorni promet v mestu. Prav tako se zagotovijo ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Razmere v povprečnem dnevu na obstoječi cesti od Izole proti Piranu oziroma Portorožu so prometnotehnično in prometnovarnostno izredno slabe, dnevni obseg prometa pa presega zmogljivostni te ceste. Poleg tega dodatni promet v poletnih mesecih in koničnih dnevih še poslabša razmere in nastajajo večji zastoji. Ukrep predvideva novogradnjo HC od Jagodja do Lucije, ki je manjkajoči odsek t. i. obalne ceste, katere funkcija je navezava somestja Koper–Izola–Piran na AC-sistem. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.17.1	Povezava slovenske in hrvaške Istre			2016–2018	MZI		
Ro.17.2	Koper–Šmarje Dragonja (obvoznica Šalara)		Ro.17.1	2016–2019	DARS	2020–2023	DARS
Ro.17.3	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Šalara–HR (mejna točka)		Ro.17.1	2016–2020	DRSI	2017–2023	DRSI
Ro.17.4	Koper–Šmarje Dragonja		Ro.17.1	po 2025	DARS	po 2030	DARS
Ro.17.5	Jagodje–Lucija		Ro.17.1	2016–2020	DARS	2017–2023	DARS
Ro.17.6	Bertoška in srminska vpadnica			2016–2019	DARS	2016–2023 (Bertoška 2016–2019; Srminska 2021–2023)	DARS
Ro.17.7	MMP Dragonja–državna meja z RH			2016–2021	DARS	po 2023	DARS

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.18	Povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom	Povezava od Postojne/Divače proti Hrvaški je del celovitega omrežja TEN-T ter je manjkajoči del med Ljubljano/Trstom in Reko, pa tudi manjkajoči del jadransko-jonske cestne povezave. Ilirska Bistrica in zaledje imata v sedanjih razmerah na voljo glavno cesto brez ustreznega standarda daljinske glavne ceste. Iz Postojne proti Hrvaški (Reka, zahodni del Istre, Kvarner) poteka tudi povečan turistični promet, ki je zlasti izrazil med turistično sezono, ko dosega tudi 3- do 4-kratnik povprečnega prometa. V tem času nastajajo prometni zastoji, kar pomeni tudi dodatno obremenjevanje okolja. Povezava od Postojne proti Hrvaški je prav tako del celovitega omrežja TEN-T. Prometne analize so pokazale, da cesta že zdaj ne ponuja ustreznega standarda, saj prehaja skozi naselja, del ceste pa nima ustreznih elementov in omejen je tudi prevoz tovornih vozil. Ukrep predvideva posodobitev obstoječe infrastrukture, da se zagotovita ustrezen standard in pretočnost obstoječe ceste za hitrosti 90 km/h. Predvideva se tudi preučitev preložitve dela trase na območjih naselij v obliki obvoznic, predvsem zato, da se loči daljinski promet od notranjega in ciljno-izvornega. Treba je zagotoviti tudi boljšo prometno varnost, zato mora rešitev upoštevati ločevanje motoriziranega in nemotoriziranega prometa. Kjer ustreznega standarda s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo ni mogoče zagotoviti, se preučijo možnosti posegov zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.18.1	Obvoznice (Pivka, Prestranek)			2017–2025	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.18.2	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Postojna–Jelšane			2016–2019	DRSI	2016–2023	DRSI
Ro.18.3	AC-povezava (Postojna–Jelšane)		Ro.18.1, Ro.18.2	2016–2025	DARS	po 2030	DARS
Ro.19	Mestno omrežje Celje	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja v Celju med priključki na AC in drugim omrežjem nastajajo zgoščitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva zgraditev obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnosti za daljinski in ciljno-izvorni promet v mestu. Hkrati se zagotovijo ustreznije razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.19.1	Obvoznica		Ro.14.1	-		-	-
Ro.20	Povezava Ormož s Ptujem /Mariborom	Posamezna območja Slovenije so slabše povezana z regijskimi središči oziroma je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Treba je zagotoviti ustrežno dostopnost do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja (avtoceste). Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Na Ptuju se uredi ustrezen obvozni sistem, na povezavi Ptuj–Ormož pa izboljša raven prometnih razmer, in sicer predvsem s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo, le v posameznih primerih oziroma tam, kjer ustreznega standarda ni mogoče zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.20.1	Ptuj–Ormož						
Ro.20.1.1	Ptuj–Ormož (rekonstrukcija)			2017–2019	DRSI	2019–2025	DRSI
Ro.20.1.2	Ptuj–Ormož (novogradnja)		Ro.20.1.1	2017–2018	DARS	2022–2025	DARS
Ro.20.2	Obvoznica Ptuj (povezava Ptuj–Markovci)			2018–2025	DARS	po 2025	DARS
Ro.21	Mestno omrežje Nova Gorica	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja v Novi Gorici nastajajo zgoščitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnost za daljinski in ciljno-izvorni promet v mestu. Prav tako se zagotovijo ustreznije razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.21.1	Obvoznica Nova Gorica			po 2018	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.22	Povezava Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje	Bizeljsko, Kozjansko, Šentjur in Rogaška Slatina so slabše povezani z regijskimi središči oziroma je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega omrežja TEN-T. Ukrep predvideva pripravo več projektov, ki bodo upoštevali dejanske potrebe prometnega sistema. Gre predvsem za posege v obstoječo prometno infrastrukturo, le v posameznih primerih oziroma tam, kjer ustreznega standarda na njej ni mogoče zagotoviti, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj obstoječe prometne infrastrukture (npr. povezava Dramlje–Šentjur). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.					
Ro.22.1	Dramlje–Šentjur			2016–2023	DRSI	2020–2025	DRSI
Ro.22.2	Šentjur–Dobovec			2016–2023	DRSI	2020–2026	DRSI

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Cestno omrežje							
Ro.31	Izboljšanje dostopnosti regij brez neposredne povezave z omrežjem TEN-T	Izboljšati je treba regionalno omrežje (cestno in železniško), ki bo ljudem in gospodarstvu omogočilo dostop do regionalnih središč (delovna mesta, storitve javnega pomena) v sprejemljivem času. Poleg regionalnih povezav je predvidena zgraditev obvoznik, potrebnih zaradi težav s prepustnostjo, čezmerne obremenjevanja okolja in varnosti cestnega prometa.					
Ro.31.1	Program ukrepov		Ro.43.2.1 in Ro.43.3.1	2016	DRSI	-	-
Ro.32	Upravljanje, spremljanje in štetje prometa ter informacijski sistem	Upravljanje prometa je pomemben del prometnega sistema. Zbiranje in obdelava podatkov o prometu je temelj za dopolnjevanje podatkovne zbirke s tega področja. Štetje prometa je različno, pri čemer je treba zagotoviti dostop do podatkov na primernih platformah, dostopnih tudi javnosti. Funkcije nadzora, vodenja in upravljalna prometa so temelj za izboljšanje pretočnosti prometnih tokov. Učinkoviti sistemi omogočajo tako vodenje, da je čim manj zastojev v rednem prometu in na primer v izrednih prometnih dogodkih. V okviru širše priprave dokumentov razvoja prometnega sistema v RS je bil oblikovan nacionalni prometni model. Tega je treba vzdrževati in posodabljati z vključevanjem novih raziskav (denimo ankete po gospodinjtstvih, druge raziskave), tako pa zagotoviti, da bo model vseskozi osvežen.					
Ro.32.1	Nacionalni center za upravljanje prometa (NCUP)			2016	Mzi	2016	Mzi
Ro.32.	Vzpostavitev podatkovnega modela (v okviru NCUP)					2016	Mzi
Ro.32.3	Nadgradnja makroskopskega prometnega modela (v okviru NCUP)					2016–2017	Mzi
Ro.32.4	Vzpostavitev dinamičnega simulacijskega modela (v okviru NCUP)					2017–2018	Mzi
Ro.33	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov načrta na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino ter ukrepi za izboljšanje prometne varnosti (omilitveni ukrepi)	Ukrepi varstva pred hrupom zaradi cestnega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje hrupa pri viru (nizkohrupni asfalt,časne ali trajne preusmeritve tranzitnega prometa in zniževanje hitrosti vožnje na območjih, občutljivih za hrup), ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje (protihrupne ograje in nasipi) in ukrepe na stavbah (protihrupna sanacija fasadnih elementov). Natančneje je ukrepe treba opredeliti v operativnem programu varstva pred hrupom, ki mora zajemati vse pomembne ceste in cestno omrežje na obeh poselitvenih območjih (MO Ljubljana in MO Maribor). Pri pripravi tega programa se je treba osredotočiti predvsem: a) na zmanjšanje hrupa s cestne infrastrukture; v zvezi s tem je treba pripraviti strategijo in tehnološke rešitve, ki bodo zagotavljale učinkovito zmanjšanje hrupa zaradi kotaljenja; b) na pripravo in upoštevanje enotnih izhodišč za določitev območij zaščite s protihrupnimi ograjami/nasipi in načina njihove izvedbe ter c) na oblikovanje enotnih izhodišč za pripravo in izvedbo ukrepov na stavbah. Za zmanjšanje razvrednotenja naravnega okolja ima rekonstrukcija obstoječih infrastrukturnih povezav prednost pred gradnjo novih prometnic, prav tako ima umeščanje prometne infrastrukture v že obstoječe infrastrukturne koridorje prednost pred umeščanjem v naravno ohranjen prostor. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je treba zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal. Posege v kmetijska in gozdna zemljišča je treba čim bolj zmanjšati ter jih prednostno načrtovati po zemljiščih s slabšo pridelovalno zmogljnostjo, pa tudi zemljiščih zunaj strnjjenih gozdnih kompleksov in območij gozdov z lesnoproizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti. Prometna infrastruktura naj se ne umešča na priobalna in obalna zemljišča. Tovrstni posegi lahko bistveno vplivajo na ekološko stanje vodotokov in zmanjšajo retenzijske površine, skupni vplivi pa učinkujejo na bioraznovrstnost in ekosistemsko delovanje območja. Pri načrtovanju posegov na območjih izredno visoko, zelo visoko in visoko ranljivih vodonosnikov je treba preučiti in načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive pri gradnji in obratovanju, pa tudi v izrednih dogodkih. Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je treba izogibati vodovarstvenim območjem in območjem, ogroženim zaradi poplav in erozije, povezane z njimi. Infrastrukturni koridorji naj se ne umeščajo prednostno na območja kulturne dediščine in izjemnih krajin ter krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na državni ravni. Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba zagotavljati kakovostno krajinsko sliko z upoštevanjem naravnih in kulturnih danosti ter topografije območja. Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je treba izogibati območjem z naravovarstvenim statusom (območja Natura 2000, zavarovana območja, naravne vrednote, EPO, območja, ki so predlagana za zavarovanje). Čas izvajanja posegov se kar najbolj prilagodi življenjskim ciklom živali in rastlin. Prednost pri izboru naj imajo različice z manjšim vplivom na migracijske poti prostoživečih živali (take z daljšim potekom v tunelih, pokritih vkopih, take, ki sekajo manj migracijskih poti). Pri fragmentaciji migracijskih poti je treba zagotoviti ustrezne prehode načrtovano, v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Glede cestne varnosti se na podlagi analiz podatkov o prometnih nesrečah in terenskih ogledov določajo križišča in odseki z visoko stopnjo prometnih nesreč oziroma odseki, na katerih je zaradi drugih vplivov treba izvajati ukrepe za zagotavljanje prometne varnosti. Zanje se nato pripravi program ukrepov, v katerem se določijo možni takojšnji ukrepi ter kratko-, srednjeročni in trajni ukrepi za izboljšanje prometne varnosti. Dosedanje analize so pokazale, da je na slovenskem cestnem omrežju treba sanirati veliko nevarnih križišč in odsekov. Pri ukrepih za večjo varnost na avtocesti je treba predvideti varnostne ukrepe, ki bodo učinkovito preprečili vožnjo v napačno smer, kar je treba izvesti kar najhitreje. V strategiji so po posameznih področjih podani tudi specifični omilitveni ukrepi, ki jih je treba upoštevati pri pripravi prostorskih načrtov in projektiranju cestne infrastrukture.					

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.33.1	Operativni program za hrup			stalno	MOP		
Ro.33.1.1	Izvajanje po operativnem programu za zaščito pred hrupom					stalno	DRSI
Ro.33.1.2	Izvajanje po operativnem programu za zaščito pred hrupom					stalno	DARS
Ro.33.2	Priporočila za zmanjševanja vplivov na okolje			stalen	naročniki	-	-
Ro.34	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	V novi uredbi TEN-T so navedena naslednja prometna vozlišča v Sloveniji: Ljubljana in Koper kot vozlišči v jedrnem delu omrežja TEN-T, Maribor pa kot vozlišče v celovitom delu omrežja TEN-T. Na teh točkah je največja možnost za razvoj logistične dejavnosti v zvezi s tovorom, v Ljubljani in Mariboru pa tudi za vzpostavitev multimodalnih platform za potnike. Vendar je lahko v Sloveniji tudi širše (v večjem obsegu) poskrbljeno za prenos tovora in prehod potnikov z enega načina prevoza na drugega. S tem bo omogočeno učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi, tako pa povečana učinkovitost prometa. Zato je treba v prihodnje prepoznati možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi prevoznimi načini. Kjer bi se izkazalo za potrebno in učinkovito, bi bilo treba oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oziroma zagotoviti ustrezno povezanost logističnih tovornih terminalov z različnimi prevoznimi načini, kjer je za to izraženo zanimanje gospodarstva.					
Ro.34.1	Intermodalna potniška središča		U.31, U.33	stalen	naročniki	-	-
Ro.34.2	Logistični centri			-	-	-	-
Ro.35	Spodbujanje rabe ekoloških vozil in izgradnja omrežja za polnilne postaje	V okviru institucij EU (Svet EU in Evropski parlament) je bila sprejeta Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Direktiva zahteva od držav članic, da sprejmejo svojo strategijo na tem področju, in sicer v zvezi z osebni vozili za električna vozila in vozila na stisnjen zemeljski plin in vodik, v zvezi s tovornimi vozili za vozila na utekočinjen zemeljski plin, v zvezi s pomorstvom za ladje na utekočinjen zemeljski plin in za napajanje ladij z elektriko s kopnega ter v zvezi z letalstvom za napajanje letal z elektriko na letališčih. Direktiva določa tudi roke za to (večinoma do leta 2025, razen za polnilne postaje za električna vozila, za katere je rok leto 2020). Direktiva v prilogi določa tudi standarde za to infrastrukturo. Glede na okoljske zahteve na ravni države oz. EU bo treba spodbuditi nabavo električnih oziroma hibridnih vozil in zgraditi omrežje polnilnih postaj tako, da bo do leta 2030 na slovenskih cestah vsaj 15 odstotkov prometnega dela opravljeno brez izpustov TGP. Treba je predvideti finančne spodbude, ki bi posameznike spodbujale k nakupu vozil z okolju prijaznim pogonskim gorivom (npr. elektrika, plin).					
Ro.35.1	Nacionalni okvir politike za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju in za vzpostavitev ustrezne infrastrukture			priprava	Mzl	izvedba	
Ro.35.2	Izgradnja omrežja za polnilne postaje			2016			
Ro.35.3	Spodbujanja uporabe vozil			2016	Mzl	do 2020	zasebni investitorji ob podpori države
Ro.35.4	Polnilna mesta za električna vozila			2016	Mzl		pristojna ministrstva in občine
Ro.35.5	Oskrbovalno mesto za UZP v koprskem pristanišču		M.11	2016	Mzl	2020	zasebni investitorji ob podpori države

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.35.6	Javno dostopna oskrbovalna mesta za UZP za motorna vozila in javno dostopna oskrbovalna mesta za SZP za motorna vozila na omrežju TEN-T			2016	Mzl	do 2016	zasebni investitorji ob podpori države
Ro.35.7	Javno dostopna oskrbovalna mesta za SZP za osebna vozila v urbanih območjih			2016	Mzl	2025	zasebni investitorji ob podpori države
Ro.35.8	Javno dostopna oskrbovalna mesta za vodik			2016	Mzl	2020	zasebni investitorji ob podpori države
Ro.35.9	Infrastruktura za dobavo električne energije z obale v morskih pristaniščih		M.11	2016	Mzl		zasebni investitorji ob podpori države
Ro.35.10	Infrastruktura za oskrbo mirujočih letal z električno energijo		A.11	2016	Mzl	2025	zasebni investitorji ob podpori države
Ro.36	Internalizacija eksternih stroškov	To je orodje prometne politike, ki ima temelj v evropski Direktivi 2011/76/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. septembra 2011 o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila. Direktiva določa, da mora država članica EU uvesti zaračunavanje zunanjih stroškov vsaj za težka tovorna vozila nad 11 ton (lahko pa seveda tudi za vsa druga), če se odloči za tak ukrep. Dodatno se lahko zaračunavajo zastoji, onesnaževanje zraka in hrup. Gre za vključitev okoljskih stroškov glede na energetske učinkovitost (količina CO ₂ /km) in čistost vozil (standard EURO) v ceno pristojbin za uporabo javnih cestnih in parkirnih površin, če so v mestnih središčih. Pogoj za to pa je uvedba elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku ali sistem zaračunavanja vstopa v mesto (angl. congestion charging).					
Ro.36.1	Merila za določitev pristojbin			2016–2017	DRSI, DARS, občine		
Ro.37	Omejevalna politika parkiranja	Za doseg zmanjšanja izpustov CO ₂ in onesnaževal so učinkoviti ukrepi: a) zmanjšanje števila km, ki jih prevozi osebni avtomobil v urbanem okolju; b) povečanje deleža pešaškega in kolesarskega prometa; c) povečanje deleža javnega potniškega prometa; d) povečanje števila potnikov v avtomobilu, ki se uporablja v urbanem okolju; zmanjšanje porabe goriva na enoto tovora; e) izboljšanje energetske učinkovitosti vozil; za zmanjšanje prevoženih kilometrov z osebnimi avtomobili je v večjih mestih treba uvesti ukrep omejitvene parkirne politike s plačljivim parkiranjem in omejevanjem površin, ki so namenjene parkiranju osebnih avtomobilov.					
Ro.37.1	Kolesarske povezave		Ro.45.2, U.171				
Ro.37.2	Parkirna mesta P + R		U	2016–2020			
Delovanje/organizacija cestnega prometa							
Ro.41	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje	Zakonodaja in smernice za načrtovanje, povezane s cestami, morajo spodbujati razvoj sektorja ter biti v skladu z najboljšo mednarodno prakso in evropskimi uredbami, zlasti v zvezi z varnostjo, interoperabilnostjo, trajnostjo in okoljem.					
Ro.41.1	Uskladitev zakonodaje			stalno	Mzl		
Ro.42	Izboljšanje finančne vzdržnosti cestnega omrežja in sistema plačevanja cestnine	Uvesti stabilen namenski vir financiranja in vzpostaviti elektronsko cestninjenje v prostem prometnem toku.					

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.42.1	Elektronsko cestninjenje za tovorna vozila				DARS		
Ro.42.1.1	Elektronsko cestninjenje za tovorna vozila				DARS	po 2016	DARS
Ro.42.1.2	Rušenje cestninskih postaj		Ro.42.11.	2016	DARS	2017–2020	DARS
Ro.42.2	Elektronsko cestninjenje za vsa vozila				DARS	po 2025	DARS
Ro.42.3	Zagotovitev stabilnih virov o financiranja			2016	Republika Slovenija oz. Ministrstvo za infrastrukturo in DARS, d.d.		
Ro.43	Zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture	Republika Slovenija razpolaga z razvejeno cestno, železniško in drugo infrastrukturo, ki omogoča premike ljudi in opravljanje gospodarskih dejavnosti, zato morajo upravljalci zagotavljati, da je v ustreznem stanju. V preteklih letih so upravljalci uvedli različne meritve, ki omogočajo ugotavljanje stvarne kakovosti infrastrukture. Na nekaterih njenih delih, denimo na avtocestah, je uveden računalniško podprt sistem (npr. dTIMS_CT oz. PMS-DARS), ki omogoča sprotno spremljanje stanja vozišča in pripravo načrtov obnove na podlagi matematičnih modelov, utemeljenih s krivuljami propadanja vozišča. Taki sistemi zagotavljajo učinkovito upravljanje infrastrukture in lastno dolgoročno finančno vzdržnost. Sistemi, ki temeljijo na stvarnih podatkih o stanju infrastrukture in omogočajo načrtovanje potrebnih ukrepov, morajo biti uvedeni tudi za druge dele infrastrukture (preostale ceste, železnice ...).					
Ro.43.1	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)				DRSI, DARS, občine		
Ro.43.1.1	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)		Ro.31	2016–2020	DRSI		
Ro.43.1.2	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)			2018–2020	DARS		
Ro.43.1.3	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)			2016–2020	občine		
Ro.43.2	Priprava projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsni plan) Program projektov				DRSI, DARS, občine		
Ro.43.2.1	Program projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsni plan)		Ro.31		DRSI		
Ro.43.2.2	Priprava projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsni plan)			2016–2022	DARS		

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.43.2.3	Priprava projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsni plan)			2016–2020	občine		
Ro.43.3	Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsni plan)				DRSI, DARS, občine		
Ro.43.3.1	Izvedba programa projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsni plan)		Ro.31, Ro.43.2			2016–2022	DRSI
Ro.43.3.1.1	Urejanje in razvoj na področju prometa in prometne infrastrukture					2016–2022	DRSI
Ro.43.3.1.2	Upravljanje in tekoče vzdrževanje državnih cest					2016–2022	DRSI
Ro.43.3.1.3	Rekonstrukcije					2016–2022	DRSI
Ro.43.3.1.4	Investicijsko vzdrževanje in gradnja cest					2016–2022	DRSI
Ro.43.3.2	Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsni plan)					2016–2022	DARS
Ro.43.3.3	Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsni plan)					2016–2022	občine
Ro.43.4	Investicije na G in R cestah		Ro.43.2 in Ro.43.3				
Ro.43.4.1	07-0037 OBVO Obvoznica Vrhnika			po 2025	DRSI	po 2030	DRSI
Ro.43.4.2	07-0047 NOVO Logatec–Valkarton			2016–2020	DRSI	2021–2022	DRSI
Ro.43.4.3	08-0039 OBVO Divača			po 2025	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.43.4.4	08-0046 OBVO Obvoznica Podpeč			2018–2020	DRSI	2021–2023	DRSI
Ro.43.4.5	08-0187 OBVO Travnik			2019–2020	DRSI	2021–2023	DRSI
Ro.43.4.6	10-0047 NOVO ALU. Komen			po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.7	10-0209 OBVO Obvoznica Hrpelje–Kozina			2019–2022	DRSI	2023–2025	DRSI

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.43.4.8	10-0211 OBVO R1-204/1012 Bazarav Dornberk (Volčja Draga)			2019–2022	DRSI	2023–2025	DRSI
Ro.43.4.9	13-0060 OBVO Obvoznica Žiri			2016–2020	DRSI	2017–2022	DRSI
Ro.43.4.10	95-0119 OBVO Obvoznica KANAL			2016–2019	DRSI	2022–2024	DRSI
Ro.43.4.11	00-0054 OBVO Obvoznica LJUTOMER			po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.12	01-0001 OBJN BREŽNICA, POLJČANE			2016–2018	DRSI	2018–2020	DRSI
Ro.43.4.13	02-0058 OBJN SREDIŠČE OB DRAVI (križ. z žel.)			2020–2023	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.14	02-0060 OBJN KRIŽNI VRH (križ. z žel.)			po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.15	08-0069 OBVO Murska Sobota zahod			2018–2020	DRSI	2021–2024	DRSI
Ro.43.4.16	08-0075 NOVO Mariborska – krožni promet			po 2020	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.17	10-0072 OBVO Obvoznica Kidričevo			2016–2018	DRSI	2019–2020	DRSI
Ro.43.4.18	10-0089 OBVO Obvoznica Ruše			po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.19	10-0093 OBVO Zahodna obvoznica Slovenska Bistrica			2016–2019	DRSI	2020–2023	DRSI
Ro.43.4.20	13-0061 OBVO Vzhodna obvoznica Ormož			2016–2017	DRSI	2017–2018	DRSI
Ro.43.4.21	06-0049 OBVO Obvoznica Moravče			2020–2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.22	08-0190 OBVO Sodražica			po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.24	10-0121 OBVO G2-108/1182: Zg. Hotič–Sp. Hotič, O BVO Litija		Ro.10	2018–2025	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.43.4.25	10-0126 NOVO R3-661/1210: novogradnja Metlika–Drašiči		Ro.4.3	2016–2021	DRSI	po 2021	DRSI

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.43.4.26	10-0127 OBVO R3-664/2501: obvoznica Birčna vas			2018–2020	DRSI	2020–2021	DRSI
Ro.43.4.27	10-0139 OBVO R3-650/1159: obvoznica Dobrnič			po 2025	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.43.4.28	10-0140 OBVO R1-216/1175: obvoznica Žužemberk			po 2020	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.29	98-0229 OBJN MOST ČEZ HOTE DRŠIČO				DRSI	1. etapa: 2016–2018; 2. etapa: 2018–2020	DRSI
Ro.43.4.30	06-0045 OBVO Železniki (na Plavžu)			2016–2018	DRSI	2018–2020	DRSI
Ro.43.4.31	07-0014 OBVO Sl. Konjice–Oplotnica			po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.32	07-0087 OBVO Gornji Grad			2016–2020	DRSI	2021–2022	DRSI
Ro.43.4.33	08-0168 OBVO Obvoznica Bistrica ob Sotli s krožiščem			po 2020	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.34	10-0196 OBVO Obvoznica Šmarje		Ro.22.2	2016–2023	DRSI	2020–2026	DRSI
Ro.43.4.35	85-0491 NOVO HOTE MAŽE–BRITOF			2016–2018	DRSI	2019–2021	DRSI
Ro.43.4.36	94-0413 OBVO Obvoznica LUČE			2016–2018	DRSI	2019–2022	DRSI
Ro.43.4.37	10-0017 OBJN Nadvoz železnice na Cankarjevi cesti				DRSI	2018–2020	DRSI
Ro.43.4.38	10-0024 OBJN Sevnica–nadvoz čez železnico				DRSI	2016–2017	DRSI
Ro.43.4.39	10-0025 OBJN G1-5 Radeče–Boštanj: most čez Savo na Logu			2018–2021	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.40	09-0006 OBVO Obvoznica Murska Sobota – vzhod			2016–2018	DRSI	2018–2019	DRSI
Ro.43.4.41	98-0893 OBVO Obvoznica PONIKVE		Ro.11.3	po 2022	DRSI	po 2022	DRSI

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.43.4.42	10-0138 OBVO R3-647/1368: obvoznica Zdenska vas		Ro.11.3	po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.43	17-0011 OBVO Ilirska Bistrica (Vilharjeva in Šercerjeva) – v predlogu proračuna	Ro.18	Ro.18	2017–2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.44	17-0001 OBVO Volče – v predlogu proračuna			2017–2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.45	17-0005 OBVO Dolenjske Dolenjske Toplice – v predlogu proračuna			2017–2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.46	17-0006 OBVO Mirna – v predlogu proračuna			2017–2020	DRSI	po 2020	DRSI
Ro.43.4.47	OBVO Most na Soči – v predlogu proračuna	Ro.7		2017–2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.48	09-0005 NOVO Poligon varne vožnje			2016	DRSI	2017–2019	DRSI
Ro.44	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji	Spodbujanje recikliranja in uporabe lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture, pa tudi uporabe certificiranih gradbenih materialov iz recikliranih stranskih proizvodov ali odpadnih materialov, ki nastajajo v drugih sektorjih (pri naročanju se upošteva tudi Uredba o zelenem javnem naročanju). Pri uporabi gradbenih materialov za prometno infrastrukturo, ki niso primarnega naravnega izvora, je treba upoštevati njihovo večjo količino (predvsem se uporabljajo kot gradbena polnila) in tudi, da se nekatere nevarne snovi iz odpadnih materialov lahko trajno mobilizirajo. Novi gradbeni materiali imajo lahko celo boljše funkcionalne lastnosti v primerjavi z izvorno naravnimi.					
Ro.44.1	Upošteva se pri pripravi projektov tam, kjer je primerno, smiselno in uporabno		vsi ukrepi	stalen	naročniki		
Ro.45	Zniževanje emisij onesnaževal	Zmanjševanje emisije onesnaževal z ukrepom, da se cestni vozni park v javnem prometu redno obnavlja in da se pri nabavi novih vozil zagotovi njihova skladnost s stanjem tehnike; da se enaka pozornost kakor spodbujanju uporabe javnega prometa v urbanih središčih namenja tudi drugim oblikam trajnostne mobilnosti (kolesarjenje, cone za pešce ali cone, v katere imajo vstop vozila z nič ali zelo malo emisijami onesnaževal – angl. low emission zone). Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali razširitev obstoječega prometnega omrežja je za doseganje cilja zmanjšanja onesnaženosti zunanjega zraka treba upoštevati te splošne usmeritve: - čim bolj zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja prometnih zgoštev, zagotavljanje tekočega prometa pri zmerni potovalni hitrosti med 60 in 90 km/h, preusmeritve prometa); - na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanjega zraka izvedba ukrepov za preprečitev povečanja prometnih tokov na posameznih odsekih cestnega omrežja in uvajanje ukrepov za prepoved vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila, - izogibati se umeščanju ukrepov na območja poselitve, ki so za onesnaženost zunanjega zraka posebej občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja).					
Ro.45.1	Obnova voznega parka		Ro.35.3, U.35				
Ro.45.2	Migracije s kolesom		U.17.1	2016	DRSI	2016–2022	DRSI

Koda	Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec	
Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 glede prilagajanja podnebnim spremembam: zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture zanje ter na podlagi ugotovitev analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture zoper podnebne spremembe. Torej je treba razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter načrtovanje in izvajanje ukrepov zmanjšanja občutljivosti prometne infrastrukture za ekstremne vremenske pojave.						
Ro.46.1	Smernice za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave (npr. žled, poplave)		vsi ukrepi	2016	MZI			
Ro.46.2	Protivetrna zaščita			2016–2018	DARS	2016–2018	DARS	
Ro.47	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi	Zagotavljanje migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnosti voznikov pred trki s temi živalmi: zmanjšati fragmentiranost habitatov vrst z vzpostavitev prehodov za prostoživeče živali na obstoječih prometnicah (predvsem za vrste iz skupin sesalci in dvoživke). Za ta namen se na začetku izvede študija ali povzamejo ugotovitve že opravljenih monitoringov povoza prostoživečih živali ter na podlagi izsledkov študije uredijo objekti za prehajanje živali. V sklopu ukrepa se pripravi tudi prednostni seznam črnih točk povoza dvoživk, pri čemer se prednostno uredijo objekti za prehajanje, vključno z usmerjevalnimi ograjami. Za zagotovitev boljše varnosti v prometu (za preprečitev trkov z velikimi sesalci) je, odvisno od lokacije in gostote prometa, na neograjanih prometnicah možna postavitve kemičnih odvrtač, zvočnih opozorilnih naprav, svetlobnih odsevnikov ali kombiniranih naprav. Pri novonačrtovanih prometnicah je treba zagotoviti ohranitev obstoječih migracijskih poti z zgraditvijo ustreznih objektov ali drugih ureditev za prehajanje prostoživečih živali (predvsem za vrste iz skupin zveri, srnjadi, jelenjadi, netopirjev in dvoživk). Zaradi načrtovanja se že na začetku izdelajo namenski študija (oziroma povzamejo izsledki že opravljenih študij, če obstajajo), ki obsega podatke o vrstah, katerih premiki bodo s posegom prizadeti, ter usmeritve projektantu za načrtovanje objekta oziroma ureditve (lokacija, oblika, velikost, zasaditev objekta in okolice ipd.).						
Ro.47.1	Priprava navodil in tehničnih specifikacij za zagotovitev migracijskih koridorjev velikih sesalcev in dvoživk na obstoječih cestah		vsi ukrepi	2016–2018	DRSI	-	-	
Ro.47.2	Zagotovitev ustreznih migracijskih koridorjev velikih zveri in drugih vrst velikih sesalcev na obstoječem omrežju AC, vendar ne več kot dva		Ro.47.1	2016–2018	DARS	2016–2022	DARS	
Ro.47.3	Zagotovitev prehodnosti za dvoživke na odsekih državnih cest z največjim negativnim vplivom na populacije dvoživk		Ro.47.1	2016–2018	DRSI	2016–2022	DRSI	
Ro.48	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam	Zagotoviti ustrezno dostopnost infrastrukture vsem uporabnikom. Ta mora biti prilagojena, da bo dostopnejša za manj mobilne osebe, na primer ureditev dostopov s pločnikov na cesti, uporaba invalidom prijaznih javnih prevoznih sredstev, ureditev javnih električnih polnilnic, prilagojenih za uporabo invalidom na vozičkih ipd.						
Ro.48.1	Priporočila oz. navodila, ki jih je treba smiselno in skladno s potrebami upoštevati pri pripravi projektov		vsi ukrepi	stalen	DRSI			

Priloga 2: Projekti - Železniški promet

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Elementi železniškega omrežja						
R.1	Koper–Ljubljana	Koridor, ki povezuje Koper in Ljubljano z vzhodno Evropo, se večinoma uporablja za prevoz tovora, vendar pa ponuja tudi možnost za mednarodni potniški promet na odseku od Divače do Ljubljane. Je del sredozemskega (MED) in baltsko-jadranskega koridorja TEN-T. Da bi se spopadli s pričakovano rastjo potreb po prevozu tovora v pristanišču Koper in s podobno rastjo v gospodarstvu, je treba povečati zmogljivost. Poleg tega je Koper glavno slovensko pristanišče TEN-T in eno najpomembnejših pristanišč v Jadranskem morju. Poleg povečanja zmogljivosti glede na pomembnost železniške povezave za tovorni promet bo moralo železniško omrežje izpolniti naslednja minimalna tehnična merila: 22,5 tone osne obremenitve, 740 metrov dolge vlake, ERTMS, elektrifikacija. Osnova za projektne hitrosti je do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer se bodo upoštevala tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog.				
R.1.1	Koper–Divača: sanacija ozkega grla na območju Bivja	ukrepi za povečanje zmogljivosti na območju ENP Dekani – Koper, in ENP Hrastovlje izvlečni tir postaje Koper tovorna			2016–2019	DRSI
R.1.2	Koper–Divača: II. tir	izgradnja II. tira	R.39	2016–2018	DRSI	2018–2025 DRSI
R.1.3	Koper–Divača: dodatni ukrepi na obstoječi progji Divača–Koper	v okviru študije in nadaljnje projektne dokumentacije (IDZ, IZN,...) je potrebno ugotoviti ukrepe, s katerimi povečamo zmogljivost obstoječe proge (kot denimo tudi: nadgradnja postaj - podaljšanje tirov in dodatni tiri, nadgradnja oz. dodatni ENP, obnova elementov zg. in sp. ustroja, korigirati krivine v smislu povečanja progovne hitrosti,...)	R.1.2, R.39	2016–2017	DRSI	2018-2022 DRSI
R.1.4	Divača–Ljubljana: nadgradnja proge	določitev potrebnih ukrepov nadgradnje na TEN in ostalih odsekih TEN omrežja (nadgradnja proge, vozne mreže, postaj, APB/ETCS, ENP...); nadgradnja proge Rakek-Postojna, NPr Rakek, ukrepi za povečanje zmogljivosti, postaje	R.2.1, R.5.1, R.71, R.9.1, R.11.1, R.21 U.14.6 R.39	2016–2017 (študija koridorske proge) 2016–2018 (izvedbena dokumentacija)	DRSI DRSI	2018–2020 DRSI
R.2	Zidani Most–Dobova (HR)	Odsek je del jedrnega omrežja TEN-T, namenjen mešanemu prometu. Na njem je treba zagotoviti standarde TEN-T, pri čemer so osna obremenitev, hitrost, elektrifikacija in zmogljivost ustrezni, nadgradnja pa je potrebna glede na zahtevo za dolžino vlakov 740 metrov in uvedbo ERTMS. Proga naj bo za potniški promet usposobljena za hitrosti do 160 km/h in za tovorni promet do 100 km/h, pri čemer se bodo upoštevala tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog.				
R.2.1	Zidani Most–Dobova: nadgradnja in ureditev vozlišča Zidani Most	ukrepi za zagotovitev obojestranskega prometa vlakov, nadgradnja postaj (podaljšanje koristnih dolžin, izvenivojski dostop na peronsko infrastrukturo, ...), ureditev NPr, uvedba ETCS, ...	R.1.4			
R.3	Ljubljana–Jesenice (AT)	Odsek spada v celovito omrežje TEN-T, pomembno je za tovor in vsaj 2/3 dolžine na odseku Ljubljana–Kranj za potniški promet (dnevne migracije potnikov). Treba je povečati zmogljivost proge in jo nadgraditi za večjo raven (kakovost) storitve. Progo je treba usposobiti za hitrosti do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer se bodo upoštevala tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Upošteva se dolžina vlakov 740 metrov. Uvede se sistem ERTMS. Železniški predor Karavanke je treba urediti v skladu z zahtevami prometne varnosti in prepustne zmogljivosti.				
R.3.1	Ljubljana–Jesenice: nadgradnja	ukrepi za povečanje prepustnosti in zagotavljanje TEN standarda (nadgradnja SVTK naprav z uvedbo daljinskega vodenja prometa, povečanje progovne hitrosti, nadgradnja postaj,...)	R.3.3, R.4.1 U.2.1 U.2.2 R.39	2016–2020	DRSI	2018–2022 DRSI
R.3.2	Ljubljana–Jesenice: dograditev dodatnega tira	ukrepi za povečanje prepustnosti in zagotavljanje TEN standarda	R.4, U.2.3, R.39	2016–2022	DRSI	2020–2025 DRSI
R.3.3	Jesenice–državna meja–predor Karavanke: nadgradnja	nadgradnja obstoječega predora za zagotavljanje varnostnih ukrepov	R.3.1	2016–2018	DRSI	2019–2022 DRSI

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec	
R.4	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)	LŽV je križišče mednarodnih prometnih koridorjev in najpomembnejše nacionalno prometno vozlišče. Povečanje zmogljivosti je nujno za zagotovitev prepustnosti za blagovne tokove in tudi izboljšanje storitev za javni potniški promet. Poleg same preureditve (reorganiziranja) obstoječega vozlišča, podaljšanja in izgradnje manjkajočih tirov (npr. Tivolski lok) bo treba zagotoviti tudi obvoznico za tovorni promet, da ne bo več potekal prek glavne železniške postaje. Uredi se potniška postaja Ljubljana. Uvede se sistem ERTMS.					
R.4.1	Tivolski lok	gradnja tivolskega loka	R.3.1, R.3.2, R.3.3, U.14.4, R.39	2016–2019	DRSI	2020–2021	DRSI
R.4.2	Nadgradnja obstoječe postaje	SV naprave, tirne naprave, peronska infrastruktura,...	U.14.1, U.14.2; U.14.3	do 2020	DRSI	2021–2025	DRSI
R.4.3	Ureditev obvoznih prog za tovorni promet in ureditev LŽV		U.14, R.39	do 2022	DRSI	-	DRSI
R.4.4	Ranžirna postaja Zalog	zmanjšanje negativnih vplivov hrupa	R.39	do 2020	DRSI	2021–2022	DRSI
R.4.4.1	Protihrupna zaščita v okviru ranžirne postaje Zalog	zmanjšanje negativnih vplivov hrupa		2016–2017	DRSI	2017–2018	DRSI
R.5	Ljubljana–Zidani Most	Odsek spada v baltsko-jadranski (BA) in koridor MED ter je del jedrnega omrežja TEN-T. Namenjen je mešanemu prometu. Na njem je treba zagotoviti standarde TEN-T za jedrno omrežje s tem, da sta osna obremenitev in zmogljivost ustrezni, proga je tudi elektrificirana, nadgradnja pa je potrebna za doseganje večje hitrosti, in sicer za potniški promet do 160 km/h in tovorni promet do 100 km/h, pri čemer se bodo upoštevala tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Upoštevat je treba dolžino vlakov 740 metrov in uvedbo ERTMS.					
R.5.1	Ljubljana–Zidani Most: nadgradnja proge in ureditev vozlišča Zidani Most	ukrepi za zagotovitev obojestranskega prometa vlakov, uvedba sisteme ETCS, daljinsko vodenje prometa, nadgradnja postaj, nadgradnja vozne mreže, ...	R.1.4, U.14.5, R.39		DRSI	po 2023	DRSI
R.6	Divča–Sežana (IT)	Odsek spada v baltsko-jadranski (BA) in koridor MED ter je del jedrnega omrežja TEN-T. Namenjen je mešanemu prometu. Na njem je treba zagotoviti standarde TEN-T za jedrno omrežje s tem, da sta osna obremenitev in zmogljivost ustrezni, proga je tudi elektrificirana, nadgradnja pa je potrebna za doseganje večje hitrosti, in sicer za potniški promet do 160 km/h in tovorni promet do 100 km/h, pri čemer se bodo upoštevala tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Upoštevat je treba dolžino vlakov 740 metrov in uvedbo ERTMS.					
R.6.1	Divča–Sežana: nadgradnja obstoječe proge	nadgradnja obstoječe proge, ukrepi za povečanje progovne hitrosti, nadgradnjo postaje Sežana, uvedba sistema ETCS	R.39	2016–2020	DRSI, EGIZ	po 2022	
R.7	Pragersko–Hodoš (HU)	Odsek je del koridorja MED in jedrnega omrežja TEN-T; odsek Murska Sobota–Hodoš je namenjen predvsem tovornemu prometu, drugje pa mešanemu; proga ustreza standardom TEN-T (oz. bo z dokončanjem investicije, ki je v teku) in za enkrat ima tudi dovolj zmogljivosti, čeprav je enotirna. Morebitna gradnja dodatnega 2. tira je odvisna od načrtov Madžarske oziroma povečanja prometnih tokov. Uvede se sistem ERTMS.					
R.7.1	Pragersko–Hodoš–d.m.: gradnja II. tira	gradnja II tira po fazah: Pragersko–Ormož; Ormož–Murska Sobota, Murska Sobota–Hodoš–d.m.	R.1.4, R.39		DRSI		DRSI DRSI
R.7.2	Vozlišče Pragersko	po fazah, najprej le najnujnejši ukrepi	R.39	2016	DRSI	I. faza do 2020 II. faza po 2020	DRSI DRSI
R.8	Maribor–Šentilj (AT)	Odsek je del koridorja BA in jedrnega omrežja TEN-T; namenjen je mešanemu prometu. Gre za enotirno progo, kjer je treba povečati kapacitete (tudi z izgradnjo 2. tira) in progo nadgraditi za doseganje standardov TEN-T (predvsem osna obremenitev 22,5 tone, hitrost do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer se bodo upoštevala tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Zagotoviti dolžino vlakov 740 metrov in uvedbo ERTMS.					

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
R.8.1 Maribor–Šentilj:	nadgradnja SV naprav, premostitev Pesniške doline s predorom in viaduktom ali sanacija obstoječega nasipa Pesnica, zagotovitev osne obremenitve 22,5 ton na celotnem poteku proge, nadgradnja postaj, uvedba ETCS sistema, podaljšanje koristnih dolžin postajnih tirov, izvennivojski dostop do peronske infrastrukture, morebitno povečanje progovne hitrosti, daljinsko vodenje prometa vlakov.	U.12.1, R.39	do 2018	DRSI	2017–2022	DRSI
R.8.2 Maribor–Šentilj–d.m.: gradnja II. tira	gradnja II. tira	R.21, U.12.1, R.39	do 2023	DRSI	po 2022	DRSI
R.9 Pragersko–Maribor	Odsek je del koridorja BA in jedrnega omrežja TEN-T; namenjen je mešanemu prometu. Zmogljivost proge je ustrezna, nadgradnja pa je potrebna za doseganje standardov TEN-T (predvsem osna obremenitev 22,5 tone, hitrost do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer se bodo upoštevala tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Zagotoviti dolžino vlakov 740 metrov in uvesti ERTMS.					
R.9.1 Pragersko–Maribor: nadgradnja	nadgradnja SV in drugih naprav s čimer se obmožji obojestranski promet vlakov na tej progi nadgradnja postaj (podaljšanje koristnih dolžin tirov, izvennivojski dostop na infrastrukturi, trapezne tirne zveze,..) nadgradnja SV naprav in uvedba sistema ETCS nivoja 2 ali APB-ja	R.1.4, R.21, U.12.1, R.39				
R.10 Zidani Most–Pragersko	Odsek je del koridorja BA in MED ter jedrnega omrežja TEN-T; namenjen je mešanemu prometu. Zmogljivost proge je ustrezna, nadgradnja pa je potrebna za doseganje standardov TEN-T (predvsem osna obremenitev 22,5 tone, hitrost do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer se bodo upoštevala tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Zagotoviti dolžino vlakov 740 metrov in uvesti ERTMS.					
R.10.1 Zidani Most–Celje: nadgradnja proge in postaj	nadgradnja progovnega odseka Zidani Most–Celje z namenom povečanja osne obremenitve na kategorijo D4, povečanje progovne hitrosti, nadgradnja postaj Rimske Toplice, Laško in Celje.	R.39	do 2016	DRSI	2016–2020 + 2 leti zaključevanje	DRSI
R.10.2 Poljčane–Slovenska Bistrica: nadgradnja	Povečanje osne obremenitve na kategorijo D4		-	-	2016–2018	DRSI
R.10.3 Šentjur–Pragersko: uvedba APB	do uvedbe ETCS 2 se zagotovi APB	R.21	2016	DRSI	-	DRSI
R.10.4 Celje–Pragersko: nadgradnja postaj	podaljšanje koristnih dolžin postajnih tirov, 740m, izvennivojski dostop na peronsko infrastrukturo	R.39	2017	DRSI	-	DRSI
R.11 Postojna–Ilirska Bistrica–Šapjane (HR)	Odsek spada v celovito omrežje TEN-T in ima pomemben potencial predvsem za tovorni promet. Na progi je treba povečati zmogljivost in jo nadgraditi za večjo raven storitve, in sicer predvsem povečati hitrost in pogostost za potniški promet ter ustrezno prepustno in prevozno zmogljivost za tovorni promet. Progo usposobiti za potniški promet do 160 km/h in tovorni promet do 100 km/h, pri čemer se bodo upoštevala tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Zagotoviti dolžino vlakov 740 metrov in uvesti ERTMS.					
R.11.1 Pivka–Ilirska Šapjane: nadgradnja proge	povečanje osne obremenitve na kategorijo D4, nadgradnja postaj oz. Standard TEN–T, nadgradnja vozne mreže in ENP; sprememba napetosti – usklajenost z RH	R.1.4 R.21 R.39		DRSI		DRSI
Železniško omrežje						
R.21 ETCS	Namestitev sistema ETCS na proge, ki niso opisane v prejšnjih ukrepih, bi omogočala povečanje interoperabilnosti celotnega omrežja. Smiselno je namestiti ETCS tudi na druge proge slovenskega omrežja (v celoti in ne samo na omrežje TEN-T). Z nadaljnjimi študijami bodo pri vsakem primeru določene posebne potrebe in potrebni tehnični parametri (npr. raven ETCS 2 na glavnih in ETCS Regional na regionalnih progah).					

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
R.21.1 ERTMS	projekt je povezan s projektom elektrifikacije R.22.1, rešitve bodo podane v skupni študiji	R.22.1	2016	DRSI, DRI, SŽ	-	DRSI, DRI, SŽ
R.21.2 ETCS oz. ERTMS na odseku Zidani Most–Dobova–d.m in Pragersko–Šentilj–d.m.	uvedba sistema ETCS na odseku Zidani Most–Dobova–d.m. in odseku Pragersko–Šentilj–d.m.	R.21.1	2016–2019	DRSI, DRI, SŽ	2018–2020	DRSI, DRI, SŽ
R.22 Elektrifikacija	Elektrifikacija regionalnih železniških prog bi omogočila večjo učinkovitost obstoječe infrastrukture. Z nadaljnjimi študijami bodo pri vsakem primeru določene posebne potrebe in potrebni tehnični parametri.					
R.22.1 Sprememba sistema napetosti vozne mreže	projekt je povezan s projektom elektrifikacije R.21.1, rešitve bodo podane v skupni študiji uskladiti z Direktoratom za energijo	R.21.1		DRSI		DRSI
R.22.2 Elektrifikacija regionalnih prog		R.23, U, R.21.1, R.39	2016–2018	DRSI		DRSI
R.23 Obnova, nadgradnja ali novogradnja drugih prog (podroben seznam vseh ostalih prog, ki niso podrobno navedene v nadaljevanju, bo predmet operativnega načrta)	S študijami posameznih odsekov bo ugotovljena potreba po obnovi in nadgradnji prog, ki niso bile zajete v specifičnih ukrepih, pri čemer se bodo upoštevali koncept delovanja ter gospodarski in okoljski vidiki (regionalne proge in proge do sosednjih držav, ki niso zajete v omrežje TEN-T).					
R.23.1 Ormož–Središče–d.m	nadgradnja SV naprav, povečanje osne obremenitve,	R.1.4, R.22.2, R.39	do 2025	DRSI	po 2030	DRSI
R.23.2 d.m.–Metlika–Ljubljana	odsek Ljubljana-Grosuplje: APB, nadgradnja postaj, gradnja novih postaj, ERTMS, II. tir odsek Ljubljana-Novo mesto: elektrifikacija (možnost obratovanja direktnih vlakov Revoz-luka Koper; nadgradnja odseka Ljubljana-Trebnje: vzpostavitev obvozne proge, ukrepi morajo biti usklajeni z načrtovanim razvojem LŽV	R.22.2, R.23.16, U.3.1, U.3.2, R.4, R.39	do 2016 2016-2018	DRSI DRSI	do leta 2022 na odseku Lj - Grosuplje do 2030 po letu 2022	DRSI DRSI
R.23.3 Lj. Šiška–Kamnik Graben	nadgradnja postaj, gradnja novih postaj, nadgradnja SV naprave, postopna dvotirnost na odseku Ljubljana–Domžale–(Kamnik) elektrifikacija? Za potrebe JPP ukrepi morajo biti usklajeni z razvojem LŽV	R.22.2, R.23.2, U.1, R.4, R.39	do 2016 2016–2018	DRSI	do 2025 2023–2030	DRSI
R.23.4 Celje–Velenje	povečanje osne obremenitve in elektrifikacija nadgradnja postaj	R.22.2, R.23.2, U.13, R.39	do 2016	DRSI	do 2030	DRSI
R.23.5 d.m.–Rogatec–Gobelno	nadgradnja postaj in ETCS regional	R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI
R.23.6 d.m.–Imeno–Stranje	nadgradnja postaj in SV naprav (vzmetne kretnice)	R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI
R.23.7 Maribor–Prevalje–d.m.	odsek Maribor–Ruše: elektrifikacija, II tir nadgradnja SV in nadgradnja postaj	R.22.2, R.23.2, U.12 (Maribor–Ruše), R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI
R.23.8 Ljutomer–Gornja Radgona	nadgradnja postaj in SV naprav (vzmetne kretnice)	R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI
R.23.9 d.m.–Lendava		R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec	
R.23.10	Cepišče Prešnica–Podgorje–d.m	R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI	
R.23.11	Jesenice–Sežana	nadgradnja postaj, nadgradnja SV naprav (morebiten APB)	R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI
R.23.12	Šempeter pri Gorici–Vrtojba	R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI	
R.23.13	Prvačina–Ajdovščina	R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI	
R.23.14	Cepišče Kreplje–Repentabor–d.m.	R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI	
R.23.15	Sevnica–Trebnje	elektrifikacija in povečanje osne obremenitve (možnost obvozne proge)	R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI
R.23.16	Grosuplje–Kočevje	v izvajanju	R.23.2,	do 2016	DRSI	2016–2018	DRSI
R.23.17	Nove regionalne proge	npr. Lendava–Beltinci, Ljubljana–Vrhnika, Velenje–Dravograd, Gornja Radgona – d.m. –Avstrija, ...	R.22.2, R.23.2, U, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI
R.24	Varnost	Odprava nevarnih železniških prehodov: za ta namen bi bilo treba spremeniti zakonodajo na tem področju in ponovno opredeliti, kakšne vrste železniških prehodov lahko opredelimo kot ustrezno oziroma neustrezno zavarovane in s tem nevarne. V nadaljevanju je na podlagi tega treba pripraviti terminski plan odprave neustrezno zavarovanih železniških prehodov.					
R.24.1	Uskladitev zakonodaje	Pregled in uskladitev zakonodaje, pri čemer upoštevati minimalne zahtevane standarde		2016	DRSI, AŽP	-	
R.24.2	Analiza in program za določitev prednostnih nalog	Določitev prioritet z metodologijo zavarovanja/odprave nivojskih prehodov		2016	DRSI	-	DRSI DRSI
Delovanje/organizacija železnice							
R.31	Reorganizacija uporabnin za uporabo prog	Uporabnine za uporabo prog morajo biti sorazmerne z izpusti in zato v skladu z načelom odgovornosti povzročitelja. Uporabnine morajo biti enake mejnim stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa; spremeniti je treba sistem zaračunavanja uporabnin z uvedbo primernih spodbude za opremljanje vlakov z ETCS. Uporabnine za uporabo prog je treba uskladiti z upravami železnic sosednjih držav, s čimer se bo olajšal mednarodni promet.					
R.31.1	Prilagoditev metodologije izračuna uporabnine	ukrepi, s katerimi spodbujajo prevoznika k optimizaciji prevoza, proučitev možnosti uvedbe uporabnine za potniški promet.		stalen	AŽP	-	-
R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe	Pogodba/pogodbe o izvajanju javne službe v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 so temeljno orodje za zagotavljanje preglednosti in učinkovitosti pri opravljanju storitev javnega prevoza. Zato razširjeno izvajanje pogodb o izvajanju javne službe ni potrebno le zaradi skladnosti, temveč tudi kot prvi korak za doseganje boljše kakovosti slovenskega prometnega sistema. Tipologija in trajanje pogodbe o izvajanju javne službe morata biti določena z analizo posameznih primerov, skupaj z uporabnostjo lastnega modela (ki lahko temelji na vprašanih popolne skladnosti ali na uporabnosti po temeljitem ovrednotenju tehničnih in finančnih zahtev).					

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
R.32.1 Spremembe in dopolnitve večletne pogodbe za	Republika Slovenija ima v skladu z Uredbo 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 s SŽ Potniški promet d.o.o. podpisano večletno pogodbo št. 3/2010-2019 o izvajanju obvezne gospodarske službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu za obdobje 2010 - 2019. Pogodba temelji na letnem obsegu storitev, ki se določi z voznim redom in je izražen s številom vlakovnih kilometrov. Spremembe in dopolnitve vključujejo razvojne elemente železniškega potniškega prometa v skladu s potrebami potnikov z vidika trajnostne mobilnosti, okoljskimi cilji, in v povezavi z infrastrukturnimi ukrepi.	R.2, R.3, R.4, R.5, R.6, R.9, R.10, R.22.2, R.23.2, R.23.3, R.23.16, R.23.17, R.34, R.3, R.40, R.44	2018	DRSI	stalen ukrep	DRSI
R.33 Povečanje finančne vzdržnosti	Povečanje finančne vzdržnosti je eden od ciljev vseevropskega prometnega omrežja. Da bi ga dosegli, je treba optimizirati organizacijsko strukturo železniškega sistema ter povečati učinkovitost delovanja in vzdrževanja. S finančno vzdržnostjo železniškega prometnega sistema naj bi se zmanjšala odvisnost sistema od javnih subvencij. Z nadaljnjimi študijami bodo ocenjeni konkretni ukrepi, potrebni za optimizacijo stroškov n prihodkov.					
R.33.1 Spremembe in dopolnitve večletne pogodbe za vzdrževanje javne železniške infrastrukture	Republike Slovenije ima z upravljavcem javne železniške infrastrukture sklenjeno triletno pogodbo s katero se zagotavlja varnost, vzdrževanje in izboljšanje kakovosti infrastrukturnih storitev. Predviden je tudi delež, ki ostane upravljavcu kot spodbuda za kvalitetno in učinkovito upravljanje z javno železniško infrastrukturo. Predvidena je prilagoditev metodologije za izvajanje GJS vzdrževanja in upravljanja javne železniške infrastrukture in priprava 10 letnih programov vzdrževanja in pogodbe, ki bo zagotavljala stabilen vir za vzdrževanje in upravljanje javne železniške infrastrukture ter spodbude za učinkovito in kvalitetno izvajanje.	vsi ukrepi	2018	DRSI	stalen ukrep	DRSI
R.33.2 Optimizacija organizacijske strukture železniškega sistema	Slovenija ima zelo razvejano organizacijsko strukturo železniškega sistema in delitev pristojnosti in nalog med državnimi organi, agencijami, ter upravljavcem.	Optimizacija organizacijske strukture	2018	MzI		
R.34 Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka	Da bi povečali konkurenčnost železniškega prometa v primerjavi z drugimi načini prevoza, je treba posodobiti železniški vozni park, skladno s predvidenimi izboljšavami infrastrukture. Prvi korak k razvoju tega ukrepa je celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur železniškega operaterja ter s tem prihodnjih zahtev ter operacijskega in vzdrževalnega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene specifične tehnične zahteve glede železniškega voznega parka.					
R.34.1 Modernizacija in nabava voznih sredstev	Vozna sredstva za prevoz potnikov ne omogočajo uvedbe takih prevozov na območju urbanih regij in izboljšanje kakovosti prevozov. Zatovotiti je treba 25 novih vozil in modernizacijo obstoječih.	R.32.1	-	koncesionar in koncedent	2023–2030	koncesionar in koncedent
R.35 Izboljšanje železniškega tovornega voznega parka	Tovorni vozni park je večinoma sestavljen iz običajnih zaprtih in odprtih vagonov, med katerimi so nekateri primerni za kombinirani prevoz. Prvi korak k razvoju tega ukrepa je celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur železniškega operaterja in s tem prihodnjih zahtev ter operacijskega in vzdrževalnega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene specifične tehnične zahteve glede železniškega voznega parka.					

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
R.35.1	Država sprejme ukrepe, s katerimi spodbuja (pomaga) prevoznika(u) pri učinkovitejšem črpanju sredstev EU za posodobitev voznega parka oziroma pri nakupu opreme.	R.21	-	-	-	-
R.36	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje	Zakonodaja in smernice za načrtovanje, povezane z železnico, morajo spodbujati razvoj sektorja ter biti v skladu z najboljšo mednarodno prakso in z evropskimi uredbami, zlasti v zvezi z varnostjo, interoperabilnostjo, trajnostjo prometa in okoljem.				
R.36.1	Pregled zakonodaje in prilagoditev smernic s ciljem racionalizacije		2016	Mzi	-	-
R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja	Republika Slovenija razpolaga z razvejano infrastrukturo na področju cest in tudi na področju železnic in druge infrastrukture. Infrastruktura omogoča mobilnost ljudi in izvajanje gospodarskih aktivnosti. V preteklih letih so upravljavci začeli z različnimi meritvami stanja, ki omogočajo ugotavljanje realnega stanja kakovosti infrastrukture. V nekateri segmentih je uveden računalniško podprt sistem, ki omogoča sprotno spremljene stanja ter pripravo planov obnov na podlagi matematičnih modelov. Taki sistemi omogočajo učinkovito upravljanje infrastrukture in omogočajo, da sistem postane tudi dolgoročno finančno vzdržen. Sistemi, ki temeljijo na stvarnih podatkih o stanju infrastrukture, omogočajo tudi ustreznejše dolgoročno načrtovanje potrebnih finančnih sredstev. Po vzpostavitvah teh podlag se bodo sklepale tudi večletne pogodbe za vzdrževanje železniške infrastrukture.				
R.37.1	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture	Načrtovanje vzdrževanja skladno z uporabo sodobnih modelov, ki temeljijo na realnih podatkih	2017–2019	upravljavca JŽI	-	-
R.37.2	Primerjava z EU	Izdela se študija primerjave cen v članicah EU	2017–2019	DRSI	-	-
R.38	Reorganizacija delovanj/voznih redov	Da bi se povečal delež železniškega prometa, je potrebna preureditev voznega reda (taktni vozni red) za izboljšanje povezanosti in učinkovitosti zagotovljenih storitev. V nadaljnjih študijah bo ta možnost analizirana ob upoštevanju potniškega potenciala ter operativnih in infrastrukturnih zahtev in možnosti.				
R.38.1	V okviru priprave konkretnih PN za povečano vlogo JPP v RS (poudarek na večjih aglomeracijah)	U	stalen	naročniki	-	-
R.39	Ukrepi za preprečitev, omilitve in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov načrta na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)	Ukrepi varstva okolja pred hrupom zaradi železniškega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru (modernizacija tirnih vozil in posodobitev železniške infrastrukture), ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje (klasične in nizke protihrupne ograje) in ukrepe na stavbah (protihrupna sanacija fasadnih elementov). Konkretnije ukrepe je treba opredeliti v operativnem programu varstva pred hrupom, ki mora zajemati vse pomembne železniške proge in železniško omrežje na obeh poselitvenih območjih (M0 Ljubljana in M0 Maribor). Zmanjšanje emisije hrupa je treba upoštevati tudi pri izvedbi ukrepov R.34 in R.35 (posodobitev voznega parka in tehnični ukrepi na tirnih vozilih). Z vidika zmanjšanja degradacije naravnega okolja ima rekonstrukcija obstoječih infrastrukturnih povezav prednost pred gradnjo novih prometnic, prav tako ima umeščanje prometne infrastrukture v že obstoječe infrastrukturne koridorje prednost pred umeščanjem v naravno ohranjen prostor. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je treba zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je treba zmanjšati na najmanjšo možno mero ter pri tem prednostno načrtovati poseg po zemljiščih s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljiščih zunaj strjenih gozdnih kompleksov ter območij gozdov z lesnoproizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti. Železniška infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Tovrstni posegi lahko povzročijo bistvene vplive na ekološko stanje vodotokov, zmanjšanje retenzijskih površin ter tudi kumulativne vplive na biodiverzitetno območje in ekosistemske usluge območja. Pri načrtovanju železniške infrastrukture na območjih izredno visoko, zelo visoko in visoko ranljivih vodonosnikov je treba preučiti in načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive ob gradnji in obratovanju ter tudi v primeru izrednih dogodkov. Pri umeščanju v prostor se je treba izogibati vodovarstvenim območjem in območjem, ogroženim zaradi poplav in z njimi povezane erozije. Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo v območja kulturne dediščine ter v območja izjemnih krajin in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni. Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba zagotavljati kakovostno krajinsko sliko s sledenjem naravnim in kulturnim danostim in topografiji območja. Pri umeščanju železniške infrastrukture v prostor se je treba izogibati umeščanju objektov v območja z naravovarstvenim statusom (območja Natura 2000, zavarovana območja, naravne vrednote, EPO, območja, ki so predlagana za zavarovanje). Čas izvajanja posegov se kar najbolj prilagodi življenjskim ciklom živali in rastlin. Če je elektrifikacija železniške proge načrtovana na območju preletnih in selitvenih poti ptic, je treba za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki predvideti ustrezne tehnične rešitve. Prednost pri izboru naj imajo variante, ki imajo manjši vpliv na migracijske poti prostoživečih živali (take z daljšim potekom v tunelih, pokritih vkopih, take, ki sekajo manj migracijskih poti). V primeru fragmentacije migracijskih poti je treba zagotoviti ustrezne prehode, načrtovane v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.				

Koda	Ukrej	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Ro.39.1	Operativni program za hrup	Priprava strokovnih podlag za operativne programe, izvedba študij in priprava projektov		2016–2022	DRSI	-	-
R.39.2	Priporočila za zmanjševanja na okolje	Pri načrtovanju potrebno upoštevati priporočila celovite presoje vplivov na okolje. Investicije v obstoječih infrastrukturnih povezava imajo prednost pred gradnjo novih prometnic. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je potrebno posege na kmetijska in gozdna zemljišča zmanjšati na najmanjšo možno mero. Železniška infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo v območja kulturne dediščine in v območja izjemnih krajin in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni. Pri umeščanju železniške infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v območja z naravovarstvenim statusom.		stalen	naročniki	-	-
R.40	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	V novi uredbi TEN-T so navedena naslednja prometna vozlišča v Sloveniji: Ljubljana in Koper kot vozlišča v jedrnem delu omrežja TEN-T, Maribor pa kot vozlišče v celovitem delu omrežja TEN-T. Na teh točkah je največji potencial za razvoj logistične dejavnosti na področju tovora, v Ljubljani in Mariboru pa tudi za vzpostavitev ločenih multimodalnih platform za potnike. Vendar je lahko v Sloveniji tudi širše (v večjem obsegu) poskrbljeno za prenos tovora in prehod potnikov z enega načina transport na drugega. S tem bi omogočili učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in s tem povečali učinkovitost prometa. Za ta namen je treba v prihodnje opredeliti možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi načini transporta. Kjer bi se izkazalo za potrebno in učinkovito, je treba oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oziroma zagotoviti ustrezno povezanost logističnih tovornih terminalov z različnimi načini transporta, kjer je za to izražen interes gospodarstva.					
R.40.1	Intermodalno potniško središče	Pri načrtovanju se upošteva indeks delovnih migracij in možnost prestopa potnikov s peš in kolesarskega prometa, prestopa iz osebnega prevoza in med različnimi vrstami javnega potniškega prometa.		stalen		2020	
R.40.2	Logistični centri	Država sprejme ukrepe za povečanje (spodbujanje) logistične dejavnosti, kot npr. Ministrstvo za gospodarstvo v delu zagotavljanja sofinanciranja in MZI v delu zagotavljanja ustreznih dostopov.					
R.41	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji	Spodbujanje recikliranja in uporabe lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture in tudi uporabe certificiranih gradbenih materialov iz recikliranih stranskih proizvodov ali odpadnih materialov, ki nastajajo v drugih sektorjih (pri naročanju se upošteva tudi Uredba o zelenem javnem naročanju). Pri uporabi gradbenih materialov za prometno infrastrukturo, ki niso primarnega naravnega izvora, je treba upoštevati dejstvo, da gre za uporabo večjih količin gradbenih materialov, predvsem kot gradbena polnila, in da se nekatere nevarne snovi iz odpadnih materialov lahko trajno mobilizirajo. Novi gradbeni materiali imajo lahko tudi boljše funkcionalne lastnosti v primerjavi z izvorno naravnimi.					
R.41.1	Upošteva se pri pripravi projektov, kjer je primerno, smiselno in uporabno		vsi ukrepi	stalen	Naročniki		
R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 v smislu prilagajanja podnebnim spremembam: s podrobnimi dokumenti zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe ter na podlagi rezultatov analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture na podnebne spremembe. Torej je treba razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in izvajanje ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave.					
R.42.1	Smernice		vsi ukrepi	2016	DRSI		

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
R.43	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi	Zagotavljanje migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnosti voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi: pri novonačrtovanih železniških progah zagotoviti ohranitev obstoječih migracijskih poti prostoživečih živali z izgradnjo ustreznih objektov ali drugih ureditev za prehajanje (predvsem za velike sesalce in netopirje). Za potrebe načrtovanja se že v začetni fazi izdela namenska študija (oz. povzamejo rezultate že opravljenih študij, če ti obstajajo), ki obsega podatke o vrstah, katerih migracija bo s posegom prizadeta, in usmeritve projektantu za načrtovanje objekta oziroma ureditve (lokacijo, obliko, velikost, zasaditev objekta in okolice ipd.).				
R.43.1	Priporočila oziroma navodila, ki jih je treba smiselno in skladno s potrebami upoštevati pri pripravi projektov na JŽI	vsi ukrepi	stalen	DRSI		
R.44	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam	Zagotoviti ustrezno dostopnost infrastrukture vsem uporabnikom in infrastrukturo prilagoditi tako, da bo ta bolj dostopna za manj mobilne osebe, na primer ureditev dostopov s peronov.				
	Priporočila oziroma navodila, ki jih je treba smiselno in skladno s potrebami upoštevati pri pripravi projektov na JŽI	vsi ukrepi	stalen	DRSI		

Priloga 3: Projekti - Trajnostna mobilnost

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Elementi mestnega omrežja						
U.1	Koridor Kamnik–Ljubljana	Gre za eno pomembnejših vpadnic v glavno mesto Slovenije, na kateri je veliko prometa, predvsem dnevnih selitev na delo in z njega. Precej obsežen je tudi javni potniški promet, a bi se lahko še izboljšal, predvsem pri železnici. To bi dosegli s povečanjem zmogljivosti in kakovosti storitev potniškega prometa. Za ta namen bi bilo treba zagotoviti dvotirnost proge (ali vsaj delno dvotirnost), da se omogočita taktni vozni red in elektrifikacija. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.1.1	Nadgradnja	R.23.3	2016–2018	DRSI	do 2025	DRSI
U.1.2	Nadgradnja postaj Ljubljana Črnuče, Domžale in Jarše Mengeš, postajališča ustrezno opremiti	R.23.3	2016–2018	DRSI	do 2025	DRSI
U.1.3	Izvedba delne dvotirnosti na progi Ljubljana Šiška–Domžale	R.23.3	2016–2018	DRSI	do 2025	DRSI
U.1.4	Izvedba končne rešitve (celotna dvotirnost)	U.14.1, R.23.3	2022–2025	DRSI	po 2025	DRSI
U.2	Koridor Kranj–Ljubljana	Odsek je pomembna ljubljanska vpadnica s precejšnjim številom potnikov na železnici. Zato že zdaj primanjkuje zmogljivosti za prevoz vseh morebitnih potnikov. Da bi to izboljšali, je treba zagotoviti predvsem dvotirnost, da se omogoči taktni vozni red, kar bo zagotovljeno z zgraditvijo 2. tira na progi Ljubljana–Jesenice. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.2.1	Nadgradnja naprav SV	R.3	2016–2020	DRSI	do 2025	DRSI
U.2.2	Nadgradnja postaj Medvode, Škofja Loka, Kranj, izgradnja dodatne postaje Bitnje	R.3	2016–2020	DRSI	do 2025	DRSI
U.2.3	Izgradnja dodatnega tira na relaciji Ljubljana–Kranj	U.14.1, R.3.2	2016–2022	DRSI		DRSI
U.3	Koridor jugovzhodno od Ljubljane	Gre za eno pomembnejših vpadnic v glavno mesto Slovenije, na kateri je veliko prometa (dnevnih selitev na delo in z njega), vendar predvsem z osebnimi avtomobili. Z nekaterimi ukrepi bi na tem odseku lahko izboljšali tudi javni potniški promet, predvsem po železnici. To bi dosegli s povečanjem zmogljivosti in kakovosti storitev potniškega prometa. Za ta namen bi bilo treba zagotoviti dvotirnost proge na odseku Ljubljana–Grosuplje (ali vsaj delno dvotirnost), da se omogočita taktni vozni red in elektrifikacija. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.3.1	Nadgradnja naprav SV Ljubljana–Grosuplje	R.23.2	2016–2018	DRSI	2018–2022	DRSI
U.3.2	Nadgradnja postaj Ljubljana Rakovnik, Škofljica, Grosuplje in Šmarje-Sap	R.23.2	2016–2018	DRSI	2018–2022	DRSI
U.3.3	Izvedba končne rešitve (celotna dvotirnost)	U.14.1, R.23.2	2022–2025	DRSI	po 2025	DRSI
U.4	Povezava Ljubljane z letališčem	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana nima najboljših povezav javnega potniškega prometa z glavnim mestom Ljubljano. Zato je treba uvesti ustrežnejše linijske povezave z avtobusi (neposredne povezave in ne skozi okoliške kraje, npr. neposredna povezava letališče–Ljubljana) in/ali s kombiniranimi vozili po naročilu oziroma ustrezno železniško povezavo. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec	
U.4.1	Povezava z ekološko ustreznimi minibusi (bus shuttle)		2016–2018	DRSI	2018–2022	DRSI	
U.4.2	Proučitev smiselnosti drugih povezav (npr. železniška povezava)	U.14.1	2022–2025	DRSI	-	DRSI	
Mestno omrežje							
U.11	Ljubljana P + R (angl. park and ride oziroma »parkiraj in se peljaj«)	Ljubljana je največje slovensko mesto in prestolnica Slovenije z največjim številom dnevniških selitev, ki jih lahko izboljšamo z ustrežno postavitvijo sistema P + R. Parkirišča so neposredno povezana z zmogljivostmi javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden in okoljsko ustrezen dostop do središča mesta. Uporabnik se izogne stresni vožnji skozi natrpne mestne ulice, mesto pa je tako manj obremenjeno z osebnimi avtomobili in posledicami, ki jih prinaša promet osebnih vozil – od prenatrpanosti ulic in parkirišč do onesnaženosti in splošnega razvrednotenja okolja v mestnih središčih. V Ljubljani se predvideva postavitvev 25 lokacij P + R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.					
U.11.1	P + R za ljubljansko območje z gravitacijskim zaledjem		2016–2020	LUR	2016–2020	občine v okviru LUR in EU sredstva ob uspešni kandidaturi občin	
U.12	Maribor P + R	Maribor je drugo največje slovensko mesto s precejšnjim številom dnevniških selitev, ki jih lahko izboljšamo z ustrežno postavitvijo sistema P + R. Parkirišča so neposredno povezana z zmogljivostmi javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden in okoljsko ustrezen dostop do središča mesta. Uporabnik se izogne stresni vožnji skozi natrpne mestne ulice, mesto pa je tako manj obremenjeno z osebnimi avtomobili in posledicami, ki jih prinaša promet osebnih vozil – od prenatrpanosti ulic in parkirišč do onesnaženosti in splošnega razvrednotenja okolja v mestnih središčih. V Mariboru se predvideva postavitvev 6 mest P + R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.					
U.12.1	P + R za mariborsko območje z gravitacijskim zaledjem		2016–2020	MO Maribor	2017–2019	MO Maribor in EU sredstva ob uspešni kandidaturi	
U.13	Slovenija P + R	Slovenija je zelo posebna glede poselitve. Ima namreč okrog 6000 naselij, kar je veliko glede na njeno površino (20.273 km ²) in število prebivalcev (približno 2 milijona). Zato se uporaba sistema P + R (»parkiraj in se peljaj«, angl. park and ride) kaže kot primerna za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa. Gre za kombinacijo parkirnih mest in postajališč javnega prevoza, kar omogoča, da se uporabnik do pomembnejših točk na obrobju mesta oziroma glavnih mestnih vpadnic pripelje z osebnim ali drugim vozilom, tam pa vstopi v sredstva javnega prevoza ali si sposodi kolo. Mogoče točke za zgraditev sistema P + R je pokazal prometni model, vendar bo za natančnejše načrtovanje njihovih lokacij treba izvesti podrobnejšo študijo. Okvirno se načrtuje, da naj bi imeli na ravni Slovenije 72 mest P + R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.					
U.13.1	P + R na postajah in postajališčih javnega potniškega prometa	Enoten sistem upravljanja obstoječih parkirišč po principu P+R, načini urejanja sistemov P+R, plačila, primernosti zemljišč, ki so na razpolago za sistem P+R s predlogi ukrepov, pri čemer je treba: v okviru intermodalnih točk določiti tudi sistem P+R na ravni države, kategorizirati intermodalne točke in sistema P+R (npr. glede na količino prestopov, ponudbe parkirnih mest, programske ureditve (npr. širša trgovska in druga ponudba, manjša trgovska in druga ponudba, brez dodatne ponudbe)), preučiti mikrolokacijske možnosti umestitve sistema P+R in dostopov, zasnovati enostavne in udobne prestopne.	R.32, R.34, R.40	2016	Mzi	2017–2025	Mzi
U.14	Razvoj postaj	Z ustrežno analizo obstoječega stanja ter pričakovanega razvoja prometnega sistema in družbeno-gospodarskih okoliščin na mestnih in regionalnih območjih – z vidika trajnostne mobilnosti/integriranih javnih prometnih načrtov – bo mogoče prepoznati potrebo po obnovi/nadgradnji obstoječih postaj ali gradnji novih, kjer bo to upravičeno zaradi stopnje mobilnosti. Po drugi strani bi to lahko pomenilo tudi ukinjanje ali funkcionalno degradiranje nekaterih obstoječih postaj, kjer pričakovane stopnje mobilnosti postanejo neustrezne. Razvoj postaj bo osredotočen predvsem na izboljšanje dostopnosti za potnike, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo, s čimer bo zagotovljena varnost potnikov, uvedeni pa bodo tudi informacijski sistemi in sistemi za javno obveščanje. Posebno pozornost je treba nameniti ureditvi danes neustrezne potniške postaje Ljubljana. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.					

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec	
U.14.1	Celostna študija razvoja postaj in vpadnic v ljubljansko železniško vozlišče	Študija reševanja urbanega prometa ljubljanskega vozlišča	U.1, U.2, U.3, U.4, R.4, R.22, R.23.17	2016–2018	DRSI	DRSI	
U.14.2	Preureditev glavne postaje Ljubljana	Nadgradnja obstoječih postajnih tirov na južni strani postaje, nadgradnja _ postajnih tirov in tirnih zvez na severnem delu poteka postaje, nadgradnja tirov 50 in 51, odstranitev čistilne jame in pralnice vagonov, radnja dodatnih peronov, povečanje razpoložljivosti daljših peroniziranih tirov	R.4.2	2016–2018	DRSI	po letu 2022	DRSI
U.14.3	Nadgradnja naprav SVTK na vozlišču Ljubljana		R.4.2	do 2020	DRSI	po letu 2020	DRSI
U.14.4	Tivolski lok	gradnja tivolskega loka	R.4.1	2016–2020	DRSI	po letu 2020	DRSI
U.14.5	Nadgradnja odseka Ljubljana–Litija	nadgradnja SV naprav, ureditev dodatnih, trapeznih tirnih zvez, nadgradnja oz. ureditev postaj Litija, Laze, Kresnice in postajališča Jevnica	R.5.1	2016–2018	DRSI	2018–2022	DRSI
U.14.6	Nadgradnja odseka Ljubljana–Logatec	zgraditi dodatne trapezne tirne zveze postaja Brezovica, Preserje, Verd in Logatec), nadgradnja postaj Brezovica, Borovnica, Verd in Logatec, uvesti APB ali ERTMS ravni 2, nadgraditi in dograditi elektonapajalne postaje, zagotoviti ustrezno dolžino postajnih tirov.	R.1.4	2016–2018	DRSI	2018–2022	DRSI
U.15	Ločitev vrst prometa – dajanje prednosti javnemu prevozu, odprava zastojev	Mestni javni prevoz (avtobusi in morebiti lahka železnica) mora soobstajati z drugimi vrstami prometa, saj je prostor v mestih vedno omejen. Hkrati bo namenjeno več pozornosti javnemu prevozu in vrnitvi dela urbanega prostora v uporabo prebivalcem. V tem smislu in zaradi povečanja učinkovitosti javnega prevoza se v večjih mestih stopnja ločitve osebne in javnega prometa poveča z zgraditvijo voznih pasov, namenjenih samo javnemu prometu (avtobusi in morebitna lahka železnica) ter izvajanju ukrepov za dajanje prednosti javnemu prevozu s sredstvi upravljanja prometa, kot so semaforji. Poleg tega bodo odstranjene ugotovljene ovire, ki onemogočajo učinkovit pretok javnega prometa, povzročajo zamude in lahko ogrozijo varnost v cestnem prometu (npr. cestni prehodi čez železniško progo). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.					
U.15.1	Ovrednotenje možnosti uvedbe rumenih pasov za večja mesta	Občine pri pripravi celostnih prometnih strategij smiselno vključijo uvedbo rumenih pasov		2016–2020	občine		
U.16	Povečanje intermodalnosti	Eden ključnih vidikov pri vzpostavljanju dobrega sistema javnega potniškega prometa je uspešnost povezanosti transportnih sistemov, ki spodbujajo prehod z zasebnega na javni prevoz in med različnimi oblikami javnega prevoza (npr. med prometnimi sredstvi: avtomobil, kolo, vlak, avtobus, kombinirano vozilo, taksi, žičnica, plovila). Tako bo skupaj z razvojem ustreznih intermodalnih terminalov razvoj infrastrukture, kot so P + R (parkiraj in se pelji), kiss & ride (kombinacija dostave potnikov z osebnimi vozili in javnega prevoza), bike & ride (kolesari in se pelji) itd., vozačem zagotovil dodatno možnost dostopa do mesta, kjer se bo izogibala zastojev na osrednjih mestnih območjih in spodbujala uporabo javnega prevoza. Lokacija te infrastrukture bo podrobno analizirana za vsak primer posebej, pri čemer se bo upoštevala funkcionalnost, na primer: P + R je običajno na obrobju mesta, poleg postaj javnega prevoza. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.					
U.16.1	Intermodalnost prestopnih točk	V okviru ukrepov U.13, U.14 se pripravi tudi analiza drugih oblik prestopnih točk s kateri se poveča učinkovitost sistema in atraktivnost ponudbe javnega prevoza potnikov. Potrebno je kategorizirati intermodalne točke (količina, velikost, prometne in neprometna oprema)	U.11, U.12, U.13, U.14, R.40, Ro.34	2016–2018			

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec	
U.17	Kolesarsko omrežje	Treba je narediti načrt ureditve in kategorizacije državnih in primestnih kolesarskih poti ter spremljajoče opreme. Pri tem bo prednostna naloga: povezava že zgrajenih kolesarskih odsekov v večje logično zaključene celote, zagotavljanje višjega standarda oziroma ravni prometnih danosti za kolesarje, dodatno zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so soudeleženi kolesarji (v tujini velja načelo vizije »nič«), ter zgraditev lokalnih kolesarskih povezav, ki se povezujejo z državnim kolesarskim omrežjem in zagotavljajo kolesarjem večjo mobilnost. Predvidena končna dolgoročna načrtovana doba izvedbe celotnega omrežja je 25 let. Gradnja bo potekala po fazah. Vlaganje v vzpostavitev državnega kolesarskega omrežja mora biti uravnoteženo glede na predvidene posamezne kratko-, srednje- in dolgoročne načrtovane etape. Potrebno je preudarno načrtovanje ukrepov glede na finančne in prostorske možnosti ter razpoložljivo cestno infrastrukturo. Smiselno je treba izkoristiti čim več primernih obstoječih cest z nizkim povprečnim letnim dnevnim prometom, ki jih je treba ustrezno preurediti ali opremiti s prometno signalizacijo za varen potek in vodenje kolesarskega prometa po njih. Zgraditev novih kolesarskih poti je predvidena le tam, kjer to zahteva standard kolesarske poti. Kolesarske steze in pasovi so predvideni predvsem v naseljih in tam, kjer je zaradi prometne varnosti to nujno potrebno. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.					
U.17.1	Vzpostavitev državnega kolesarskega omrežja	Dnevne migracije in daljinske povezave	U.16.1, U.13.1	2016	Mzi, DRSI v povezavi z DRI	-	-
U.17.2	Kategorizacija kolesarskega omrežja		U.17.1	2016–2017	Mzi, DRSI v povezavi z DRI	-	-
U.17.3	Vzpostavitev enotne platforme na državni ravni za ureditev, signalizacijo in kategorizacijo državnih kolesarskih povezav in spremljajoče opreme			-	-	-	-
Delovanje/organizacija mestnega prometa							
U.31	Uvedba enotne vozovnice	Ena najoprijemljivejših koristi za uporabnike povezanih prevoznih sistemov je uvedba integriranih tarifnih sistemov. Stopnja povezanosti tarifnega sistema ter vrsta vozovnic in tehnologij, ki se bodo uporabljale (posamične karte in/ali elektronske vozovnice, pametne kartice ali brezkontaktno plačevanje itd.), bosta analizirani od primera do primera na podlagi pristojnosti ustreznega prometnega organa in vseh možnosti, kot je uporaba pametne kartice za plačilo P + R, parkiranje na ulici, cestnine itd.					
U.31.1	Uvedba sistema integrirane vozovnice v RS	Uvedba enotnega sistema integrirane vozovnice, ki predvideva usklajene vozne rede, tarife in sisteme poravnave med prevozniki, dobro upravljanje JPP, informiranje potnikov in spodbujanje JPP		2016	Mzi	2016	Mzi
U.31.2	Ustanovitev upravljavca IJPP na državni ravni	Integriran javni potniški promet zahteva dobro načrtovanje, vodenje in upravljanje JPP. RS ustanovi upravljavca, ki bo skrbel za načrtovanje JPP, usklajevanje vozniških redov med prevozniki, poravnave med prevozniki, ki bodo izvajali integrirane linije in prevoze, nadzor, obveščanje potnikov in spodbujanje uporabe JPP. Upravljavec mora imeti ustrezna sistemska orodja in kadre.		2016	Mzi	2016	Mzi
U.32	Uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo	Eden glavnih ciljev strategije za razvoj prometa je povečati trajnostnost prometnega sistema in hkrati zagotoviti rešitve za javni prevoz, dostopne večini prebivalstva. Ob upoštevanju, da na nekaterih delih slovenskega ozemlja ni dovolj povpraševanja za upravičenost uvedbe rednih javnoprvoznih prog (npr. podeželje ali območje razpršene poselitve), bo uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo zagotovila možnost, da bodo te storitve na voljo tudi tam.					
U.32.1	Prevozi na zahtevo	Na podeželju in na območjih razpršene poselitve, kjer javni linijski prevoz ni ekonomsko upravičen se zagotovi prevoze na klic do najbližjih prestopnih točk oziroma občinskih središč. Prevozi na klic se izvajajo po vnaprej določenih linijah in po predvidenih odhodih, ki se izvršijo le, če je izražena zahteva za prevoz.	U.31, U.33	2016	MZI	2018	Mzi oziroma upravljavec IJPP

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec	
U.32.2	Prevozi na zahtevo za gibalno ovirane prebivalce	Prevoze na zahtevo za gibalno ovirane prebivalce se organizira v skladu z dobrimi praksami nevladnih invalidskih organizacij, ki svojim članom že nudijo takšno storitev. Ponudba prevozov je razdrobljena po posameznih organizacijah in okoljih, kjer le-te delujejo. Uvedba enotnega sistema bi povečala mobilnost ljudi s posebnimi potrebami in zagotavljala možnost za njihovo enakopravnejše vključevanje v vse aktivnosti povezane z delom in prostim časom.		2016	MDDSZ	2018	MDDSZ
U.33	Prilagoditev voznih redov (usklajeno)	Da bi povečali delež javnega prevoza v mestnem, primestnem in regionalnem prometu, je treba za izboljšavo povezljivosti, učinkovitosti in usklajenosti različnih načinov prevoza uskladiti vozne rede. V nadaljnjih študijah se bo ta možnost analizirala ob upoštevanju števila potnikov ter operativnih in infrastrukturnih zahtev.					
U.33.1	Uvedba integriranih taktnih voznih redov	Projekt Uvedba IJPP v RS predvideva uskladitev voznih redov med posameznimi vrstami prevoza (železniški prevoz potnikov, javni linijski medkrajevni prevoz potnikov, mestni prevoz potnikov), ki bo zagotavljala, da se bodo vozni redi dopolnjevali in podpirali za boljšo ponudbo potnikom in spodbujali uporabo vrste prevozov, ki imajo na določeni relaciji ali smeri primerjalno prednost.	U.31	2016	MzI oziroma upravljavec IJPP	2017	MzI oziroma upravljavec IJPP
U.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje	Uvedba povezanih prevoznih sistemov in novih tehnologij, skupaj s potrebo po povečanju finančne vzdržnosti in učinkovitosti prometnih sistemov, vodi k opredelitvi pomanjkanja administrativnih zmogljivosti in ustrezno usposobljenega osebja kot enega od ključnih vprašanj v tem sektorju in hkrati ene od prednostnih nalog kohezijske politike EU. V tem sektorju je uporaba dodatnih administrativnih zmogljivosti potrebna zlasti za ustanovitev novih služb, odgovornih za povezane prevozne sisteme ter pripravo in vodenje projektov. Uvajanje novih tehnologij pomeni, da bo treba usposabljati obstoječe in novo osebje, tako pa zagotoviti pravilno delovanje in vzdrževanje teh sistemov. Zaradi tesne povezave med mestnim, primestnim in regionalnim prevozom z ničelnimi emisijami in uporabniki osebnih vozil bo usposabljanje potekalo v kombinaciji z izobraževalnimi programi o varni uporabi različnih prevoznih načinov. Program usposabljanja in izobraževanja je med drugim treba razviti zato, da se: – povečajo zmogljivosti in usposobljenost administrativnega osebja; – osebje pri različnih prevoznikih usposobi za stroškovno učinkovito in varno vožnjo ter komuniciranje s potniki; – študenti usposablajo v zvezi z uporabo in varnostjo koles in javnega prevoza; – javnost ozavešča o varni vožnji, učinkoviti in varni uporabi ter prednostih javnega prevoza, pri čemer je poudarek na ranljivih skupinah (npr. invalidih in starejših občanah). Program bo temeljil na študijah primerov in primerih dobrih praks, tako pa zagotavljal zabavno in trajno izobraževanje.					
U.34.1	Ustanovitev upravljavca IJPP	Ustanovitev Upravljalca IJPP se izvede v okviru ukrepa U31, da se zagotovi ustrezno načrtovanje, vodenje in upravljanje sistema z ustrezno organiziranostjo, usposobljenimi kadri in ustreznim nadzorom.	U.31		MzI	2016	MzI
U.35	Obnova voznega parka	Razen nekaterih izjem je trenutni vozni park javnega prevoza star ter temelji na zastarelih in neučinkovitih tehnologijah. Da bi povečali konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnimi avtomobili, je treba vozni park posodobiti in zagotoviti, da bo skladen z najvišjimi standardi kakovosti ter varnostnimi in okoljskimi standardi, poleg tega pa dostopen osebam z omejeno mobilnostjo. Obnova bo izvedena v sodelovanju s predvidenimi izboljšavami infrastrukture. Prvi korak k temu ukrepu sta celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur ustreznih operaterjev ter analiza prihodnjih zahtev in operacijskega in vzdrževalnega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene posebne tehnične zahteve glede voznega parka.					
U.35.1	Država sprejme ukrepe, s katerimi spodbuja (pomaga) prevoznike pri bolj učinkovitem črpanju sredstev EU za posodobitev voznega parka		Ro.35, U.4.1	-	-	-	-

KodaUkrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
U.35.2 Posodobitev voznega parka	Avtobusni prevozniki imajo nominiranih 1100 avtobusov s katerimi izvajajo GJS prevoza potnikov. Prenova voznega parka bo del razpisa za podelitev večletnih koncesij za izvajanje GJS, da se bodo hitro zamenjala vozna sredstva, ki so že iztrošena in so neracionalna z vidika udobja in varnosti potnikov, okoljskih zahtev in racionalnega poslovanja. V skladu s pogoji in linijami, je predviden postopen prehod na tehnologije.	U.31	2016	MZI + podnebni sklad	2019–2025	MZI + podnebni sklad
U.36 Informacijska platforma	Ozaveščanje javnosti o administrativnem prizadevanju in prednostih javnega prevoza je pomembno za uspešno izvedbo preostalih ukrepov. Za ozaveščanje o sprejetih ukrepih bodo organizirane promocijske kampanje. Te bodo vključevale tradicionalne javne medije, oglase, javne delavnice in vzpostavitev posebnih informacijskih platform, ki bodo delovale tudi kot javni forumi.					
U.36.1 Vzpostavitev informacijske platforme v okviru NCUP za uporabnike javnega prevoza	Informiranje, promoviranje in ozaveščanje javnosti preko portala ali javnega foruma, ki bo deloval v okviru NCUP, o novostih in prednosti uporabe določenega javnega prevoza zaradi uporabe integrirane vozovnice, prilagojenih voznih redov, uporabe P+R, informacije o stanju	Ro.32.1	-	-	-	MZI
U.36.2 Portal IJPP	Postavitev informacijskega portala za potnike na katerem bodo vse informacije o voznih redih, prednostih JPP in bo tudi kot portal za mnenja o JPP	U.31, Ro.3, Ro.12.1, Ro.12.2	2016	MZI	2016–2017	MZI, upravljavec IJPP
U.37 Podpora	Neprirodne skupine, ki spodbujajo uporabo alternativ osebni avtomobilom, so se pokazale za zelo uspešne v številnih mestih po vsej Evropi. Med drugim obstajajo skupine, ki spodbujajo vsakodnevno uporabo koles, skupine, ki se zavzemajo za pravice potnikov, vzdrževanje površin za pešce ali celo za nadzor prometa. Te skupine (sosedska združenja ali skupine s skupnim interesom, nevladne organizacije itd.) lahko lokalnim upravam in organom za promet pomagajo pri njihovih nalogah in uveljavitvi uporabe javnega prevoza. Zato bo treba spodbujati in upoštevati sodelovanje takih združenj, lokalnih skupin in nevladnih organizacij pri odločitvah o načrtovanju prometa.					
U.37.1 Spodbuda neprirodnih skupin pri pripravi promocije spodbujanja nakupa vozil na alternativni pogon					2020–2030	
U.38 Upravljanje prometa in logistike ter informacije o njiju	Nove tehnologije med drugim omogočajo zbiranje podatkov ter spremljanje razmer v prometu in uporabe javnega prevoza v stvarnem času. Da bi izkoristili te tehnologije, bodo ustanovljeni centri za upravljanje javnega prometa na enem mestu, ki bodo opremljeni z najnovejšimi rešitvami informacijske tehnologije. Nova vozila javnega prevoza bodo ustrezno opremljena, za načrtovanje poti se bodo uporabljale IT-platforme, prometna signalizacija pa bo tako posodobljena, da bo vključena v centralizirani sistem upravljanja (npr. »pametni semaforji« ali ukrepi za dajanje prednosti javnemu prevozu). S tem se bo izboljšala kakovost pri načrtovanju in spremljanju javnega prevoza, uporabniških informacijah za potnike, nadzoru prometa ter zbiranju podatkov o prometnih zastojih in prihodih vozil javnega prevoza v stvarnem času.					
U.38.1 Zbiranje in obdelava podatkov v podatkovnem modelu v okviru NCUP		Ro.32.2				MZI
U.38.2 Spremljanje javnega prevoza v realnem času v okviru NCUP	Spremljanje voznih redov, prihodov, zamud javnega prevoza v realnem času in prikaz na portalu oz. aplikacijah.	Ro.32.4			po 2020	MZI
U.39 Pregled /posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz	V zvezi z obveznostmi za načrtovanje prometa bodo morale funkcionalne regije in/ali mesta razviti ustrezne načrte za trajnostno mobilnost v mestih (ti načrti lahko pokrivajo območje enega mesta ali več združenih mest (funkcionalne regije)). S temi načrti bo mogoče analizirati trenutno stanje prometnih sistemov ne le z infrastrukturnega, ampak tudi z operativnega in organizacijskega vidika, na podlagi ugotovitev analiz pa bodo opredeljene prihodnje potrebe. Obstoj načrtov mobilnosti je prvi pogoj za vlaganje v sisteme javnega prometa. Te načrte je treba redno pregledovati in posodabljanje; biti morajo v skladu z dokumenti na visoki ravni načrtovanja, kot je strategija razvoja prometa.					

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
U.39.1 Celostne prometne strategije	Namen JR je s pomočjo izdelanih Celostnih prometnih strategij (CPS) vzpostaviti trajnostno načrtovanje prometa v slovenskih občinah. Izdelana CPS je pogoj, da bodo občine kandidirale na JR za za dodelitev nepovratnih sredstev za spodaj zapisane ukrepe.		-	-	2016	Mzi + občine
U.39.2 Pločniki, kolesarska infrastruktura, sistem P + R, postajališča JPP	ureditev varnih dostopov do postaj in postajališč JPP, ureditev stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, sistem P+R, postajališča JPP, pločniki, kolesarske steze.	U.11, U.12, U.13, U.14, U.16, U.17	2016, 2017 in 2018	Mzi	2017–2020	Mzi + občine
U.39.3 Spodbujanje hoje	Izdelava državne strategije za spodbujanja hoje. Normativi in standardi površine za pešce.	U.39.1, U.39.2	2016, 2017	MZI	2017–2020	MZI
U.39.4 Ukrepi trajnostne parkirne politike	z omejevanjem parkiranja v mestnih središčih, finančno politiko dražjega parkiranja v centrih in cenejšega parkiranja na obrobju mest ter sistemom P + R upravljamo količino prometa v mestih	U.11, U.12, U.13	2018	Mzi	2019–2020	Mzi + občine
U.39.5 Izdelava mobilnostnih načrtov	različne institucije si glede na specifiko prostora v katerem se nahajajo, potovalnih navad zaposlenih in možnostih trajnostnega prihoda na delo in šolo, izdelajo lasten mobilnostni načrt ter med zaposlenimi spodbujajo spreminjanje potovalnih navad	U.31, U.33	2019	Mzi	2018–2019	Mzi + občine
U.39.6 Zelena mestna logistika, trajnostne urbane strategije, sistem P + R, omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet in ukrepi na področju kakovosti zraka	Zelena mestna logistika: mesta bodo blaga, ki bo določal skladnost dostavnih vozil z okoljskimi standardi, časovna okna dostave ter bo spodbujal prostora v mestnih središčih Omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet: mesto določi omejitve vstopa osebnih vozil v širša oziroma ožje prometne središče na osnovi različnih kriterijev, kot so npr. emisijski standardi vozil (okoljske cone) ali zapore določenih območij. V izbranih mestih bodo lahko ukrepi podprti preko mehanizma celostnih teritorialnih naložb.	U.11, U.12, U.13, U.15, U.16, U.40.1	2017–2020	MOP + občine	2018–2019	MOP + občine
U.39.7 Izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti	Izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti o trajnostni mobilnosti bodo usmerjene na različne ciljne skupine, od vrtcev, osnovnih šol, srednjih šol, študentske populacije do odraslih voznikov avtomobilov in različne strokovne javnosti	U.36	2016–2019	Mzi	2016–2019	Mzi
U.39.8 Uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti	na voljo so številni mehanizmi kot npr. spremljanje vozil v realnem času s prikazovalniki na postajališčih JPP, informacijski portali za potnike z možnostjo uporabe mobilnih telefonov, ipd.	U.40.1	2019–2020	Mzi	2019–2020	Mzi

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec	
U.40	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov načrta na okolje, naravo, zdrave ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)	Zmanjševanje emisije onesnaževal z ukrepom, da se cestni vozni park v javnem prometu redno obnavlja in da se pri nabavi novih vozil zagotovi njihova skladnost s stanjem tehnike; da se enaka pozornost kakor spodbujanju uporabe javnega prometa v urbanih središčih namenja drugim oblikam trajnostne mobilnosti (kolesarjenje, cone za pešce ali cone, v katere imajo vstop vozila z nič ali zelo malo emisijami onesnaževal – angl. low emission zone). Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali razširitev obstoječega prometnega omrežja je za zmanjšanje onesnaženosti zunanjega zraka treba upoštevati te splošne usmeritve: - čim bolj zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja zgostitev v prometu, zagotavljanje tekočega prometa pri zmerni potovalni hitrosti med 60 in 90 km/h, preusmeritev prometa); - na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanjega zraka izvedba ukrepov za preprečevanje povečanja prometnih tokov na posameznih odsekih cestnega omrežja in uvajanje ukrepov za prepoved vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila; - izogibati se umeščanju ukrepov na območja poselitve, ki so za onesnaženost zunanjega zraka posebno občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja). Ukrepi varstva pred hrupom zaradi mestnega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru, ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje in ukrepe na stavbah. Pri načrtovanju mestne infrastrukture je treba zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal, se izogibati vodovarstvenim območjem in območjem, ogroženim zaradi poplav in z njimi povezane erozije ter območjem kulturne dediščine in izjemne krajine. Pri umeščanju v prostor se je treba izogibati območjem z naravovarstvenim statusom (območja Natura 2000, zavarovana območja, naravne vrednote, EPO, območja, predlagana za zavarovanje). V primeru fragmentacije migracijskih poti je treba zagotoviti ustrezne prehode, načrtovane v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije. V strategiji so po posameznih področjih podani tudi specifični omilitveni ukrepi, ki jih je treba upoštevati pri pripravi prostorskih načrtov in projektiranju mestnega javnega prometa.					
U.40.1	Vodenje prometa v okviru NCUP	vodenje prometa s pomočjo dinamičnega simulacijskega modela s čimer bi bolj tekoče odvijanje prometa vplivalo na zmanjšanje emisij	Ro.32.4	-	-	-	Mzi
U.40.2	S prometnim modelom v okviru NCUP določitev učinka posameznih ukrepov na zmanjšanje onesnaževanja	Vrednotenje posameznih ukrepov s prometnim modelom	Ro.32.3	-	-	-	Mzi
U.41	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 v smislu prilagajanja podnebnim spremembam: zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe ter na podlagi teh ugotovitev izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture zoper podnebne spremembe. Treba je razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in izvajanje ukrepov zmanjšanja občutljivosti prometne infrastrukture za te pojave.					
U.41.1	Izdelava smernic za zmanjšanje občutljivosti prometnega sistema na ekstremne vremenske pojave		vsi ukrepi	2016	DRSI	2016	DRSI

Priloga 4: Projekti - Vodni promet

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
Elementi vodnega omrežja						
M.1	Koprsko pristanišče – podaljšanje pomolov	Cilj koprskega pristanišča je doseči rast prometa nad 19 milijonov ton do leta 2015 in nad 23,5 milijona ton do leta 2020. Leta 2030 se pričakuje več kot 30 milijonov ton pretovora. Če želimo doseči te cilje, je treba (med drugim) podaljšati pomola 1 in 2. Oba ukrepa sta opredeljena tudi v sprejetem državnem prostorskem načrtu. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.				
M.1.1	Podaljšanje pomola I – južni del	izgradnja obale in pomola I opredeljen v DPN		do 2016	Luka Koper, d.d. do 2020	Luka Koper, d.d.
M.1.2	Podaljšanje pomola I – severni del	izgradnja obale in pomola I opredeljen v DPN	vezano na ukrep M1.1	2020	Luka Koper, d.d. do 2025	Luka Koper, d.d.
M.1.3	Podaljšanje pomola II	izgradnja obale in pomola II opredeljen v DPN	2016	Luka Koper, d.d.	do 2030 (50 EUR) (150 EUR)	po 2030 Luka Koper, d.d.
M.2	Koprsko pristanišče – podaljšanje pomolov	Gradnja pomola 3 kot pogoj za rast pretovora v koprskem pristanišču se predvideva po letu 2030. Tudi ta ukrep je opredeljen v državnem prostorskem načrtu. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.				
M.2.1	Ureditev priveznih mest ob začetku pomola III	izgradnja priveznih mest in obale s poglobljanjem			Luka Koper, d.d. do 2030	Luka Koper, d.d.
M.2.2	Izgradnja pomola III	izgradnja pomola III		po 2022	Luka Koper, d.d. po 2030	Luka Koper, d.d.
M.3	Koprsko pristanišče – preureditev pristaniške infrastrukture	Skladno z ukrepi M.1, M.2 in M.4 je potrebna preureditev pristaniške infrastrukture, in sicer širitev zalednih terminalov, deponij in skladišč, širitev oziroma podaljšanje železniških tirnih zmogljivosti, nakladalnih postaj, rezervoarjev in parkirišč, izvedba ekološke sanacije za sipki tovor, dodatne cestne zmogljivosti, ureditev zunanje navezave in vhoda do pristanišča ter zunanje kamionskega terminala itd. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.				
M.3.1	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu I	preureditev obale na južnem delu pomola I in vkop obale vzhodno v notranjost (s privezi in poglobitvijo)		2016	Luka Koper, d.d. do 2020	Luka Koper, d.d.
M.3.2	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu II	preureditev obale na južnem delu pomola II in v bazenu II (s privezi in poglobitvijo)			Luka Koper, d.d. do 2025	Luka Koper, d.d.
M.3.3	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu II	privezno mesto za tankerje na čelu pomola II		do 2016	Luka Koper, d.d. do 2030	Luka Koper, d.d.
M.3.4	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu III	privezno mesto za Ro-Ro v bazenu III		do 2016	Luka Koper, d.d. do 2020	Luka Koper, d.d.
M.3.5	Izboljšanje dostopnosti do pristanišča (angl. last mile)	novi vhodi v pristanišče in kamionski terminal (Sermin, Bertoki)		do 2016, 2016, 2019	Luka Koper, d.d. do 2020	Luka Koper, d.d.
M.3.6	Izboljšanje notranjega prometa v pristanišču (tudi glede na nove vhode in priveze)	nadgradnja cestno-železniškega notranjega omrežja na območju pristanišča		2016–2022	Luka Koper, d.d. do 2030	Luka Koper, d.d.
M.3.7	Povečanje skladiščnih zmogljivosti	zaprtne skladiščne zmogljivosti (rezervoarji, nova skladišča)		2016–2022	Luka Koper, d.d. do 2030	Luka Koper, d.d.

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
M.3.8 Povečanje skladiščnih zmogljivosti	odprte skladiščne zmogljivosti (kontejnerji, avtomobili, les)		2016–2022	Luka Koper, d.d.	do 2030	Luka Koper, d.d.
M.3.9 Širitev območja pristanišča	pridobivanje novih površin - širitev območja pristanišča / kasete v zaledju		2016, 2018, 2021	Luka Koper, d.d.	do 2030	Luka Koper, d.d.
M.3.10 Izgradnja zalednega terminala	v odvisnosti od dinamike gradnje II tira, je izgradnja zalednega terminala lahko kratkoročna ali srednjeročna rešitev	R.40	2016	Luka Koper, d.d., zasebni vlagatelj	2016–2017	Luka Koper, d.d., zasebni vlagatelj
M.4 Koprsko pristanišče (območje izven koncesije) – poglobljanje	Ladje, predvsem kontejnerske, postajajo vse večje in imajo vse večji ugrez, zato je v pristaniščih potrebno nenehno poglobljanje vplovnih kanalov in bazenov. Tako se v koprskem pristanišču predvideva do konca leta 2015 poglobitev vplovnega kanala v bazen I in bazena I na globino –15 metrov, do leta 2020 pa poglobitev vplovnega kanala v bazen II in bazena II na globino 16 metrov. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.					
M.4.1 Poglobitev plovnega kanala v bazen II			do 2022	Mzi	do 2022	Mzi, URSP
M.4.2 Poglobitev vplovnih kanalov v koprsko pristanišče					po 2020	Mzi, URSP
M.5 Koprsko pristanišče – potniški terminal	Ureditev infrastrukture in zgraditev potniškega terminala. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35 Evropska sredstva.					
M.5.1 Izgradnja objekta potniškega terminala			do 2016		do 2020	Luka Koper, d.d.
M.6 Vzpostavitev celinske plovne poti v mednarodni kategoriji po reki Savi med Brežicami in Obrežjem	Slovenija in Hrvaška lahko s sodelovanjem v ustreznem čezmejnem evropskem projektu zgradita usklajeno hidroenergetsko verigo in hkrati vzpostaviata mednarodno plovnost Save do Slovenije. V ta namen naj bi Slovenija dala pobudo za poseben celovit projekt, ki ga je pripravila že ob nastajanju Podonavske strategije kot čezmejni pilotni projekt Krško–Zagreb. Projekt Krško–Zagreb je celovit pristop k ureditvi Save za energetiko, plovbo, varstvo pred poplavami, namakanje in turizem ob spoštovanju trajnostnih načel varstva okolja in ohranjanja biotskih značilnosti, z vzpostavljanjem nadomestnih naravnih habitatov, kadar je to potrebno. Sredstva za izvedbo tega projekta bi obe državi lahko pridobivali iz skupnih kandidiranj na razpisih finančnih skladov evropske kohezije in regionalne politike. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.					
M.6.1 Dogovor s Hrvaško za prekatgorizacijo Save v mednarodno plovno pot (plovna kategorija 4)	Mednarodni sporazum				do 2020	
M.6.2 Vzpostavitev plovne poti ob izgradnji HE na Spodnji Savi in HE verige v RH	Izgradnja akumulacijskih bazenov primernih za plovno pot, rezervacija prostora za splavnice ob HE pregradih.		do 2020		po 2020	Mzi, HESS
M.6.3 Rečno pristanišče pri Obrežju	priprava projektne in investicijske dokumentacije		do 2020		po 2020	Mzi in JZP
M.6.4 Splavnice	priprava projektne in investicijske dokumentacije		do 2020		po 2020	Mzi in JZP
Vodno omrežje						
M.11 Polnilne postaje za alternativna goriva	Glede na predlog Direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva je v jedrnih pristaniščih TEN-T (kamor spada tudi pristanišče Koper) do leta 2025 treba zagotoviti infrastrukturo za polnjenje ladij s pogonom na utekočinjen zemeljski plin in za njihovo napajanje z elektriko s kopnega.					
M.11.1 Zagotovitev elektrike za napajanje ladij iz kopnega	zagotovi SODO, ki je distributer (10-20 mW)	Ro.35.2, Ro.35.5, Ro.35.9, Ro.35.10			2020–2025	Luka Koper, d.d.

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
M.11.2	Zagotovitev ustrezne infrastrukture za vzpostavitev alternativnih goriv	Projekt GAINN4MOS - Vzpostavitev pilotne luške infrastrukture za polnjenje zemeljskega plina na ladjah in vlačilcih ter uporaba le-tega za luško mehanizacijo	Ro.35.2, Ro.35.5, Ro.35.9	do 2019	skupen projekt Slovenija, Španija, Francija, Italija	
M.11.3	Zagotovitev ustrezne infrastrukture za vzpostavitev alternativnih goriv	Projekt POSEIDON MED - študija o možnosti uporabe UZP kot alternativnega goriva za koprsko pristanišče, študija o možnosti dobave električne energije za napajanje ladij z obale.		do 2016	koordinator Ciper, slovenski partner Luka Koper, d.d.	
M.12	Pomorske avtoceste in razvoj prometa po morju na kratkih razdaljah	Krepitev sodelovanja z deležniki za vzpostavitev enotnega okna za organizacijo pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratkih razdaljah. Sodelovanje v prizadevanju za vzpostavitev prostega pretoka blaga po morju (angl. blue belt).				
M.12.1	Nacionalno enotno okno za pomorski promet	Implementacija Direktive EC/2010/65		do 2016	MZI, URSP	2016 URSP
M.13	Izboljšanje varnosti prometnega sistema.	Vzpostavitev centra VTS (sistem za spremljanje pomorskega prometa) z ustrezno tehnično opremo in organizacijo službe nadzora.				
M.13.1	Nadgradnja opreme VTS	Nadgradnja obstoječe programske opreme za nadzor prometa na morju ter nakup VTS senzorjev, CCTV kamere in senzorja vidljivosti		do 2016	MZI, URSP	do 2016 MZI, URSP
M.13.2	Celostni pomorski nadzor	Ukrep v okviru OP ESPR - Izvajanja ukrepov šeste prednostne naloge Unije – pospeševanje izvajanja celostne pomorske politike v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropskega sklada za pomorstvo in ribištvo v RS za obdobje 2014-2020		2016	MKGP, MZI, URSP	2017–2020 MKGP, MZI, URSP
M.13.3	Nakup večjega plovila 9–10 m	Novo plovilo je potrebno za učinkovito opravljanje nalog na morju.		do 2016	MZI, URSP	2016 MZI, URSP
M.13.4	Vzdrževanje objektov za varnost plovbe	Vzdrževanje objektov za varnost				do leta 2022 MZI, URSP
M.13.5	Hidrografija	Hidrografske meritve slovenskega morja, vzerževanje hidrografskih baz in kart ter distribucija le-teh uporabnikom, tehnična pomoč in svetovanje MZI na področju Hidrografije in kartografije.				2016–2022 Mzi
Delovanje/organizacija vodnega prometa						
M.21	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	V pristanišču se poleg samega pretovora opravlja tudi logistična dejavnost, kar je povezano s (pre)ureditvijo pristaniške infrastrukture, opisane v ukrepu M3. Poleg tega je za uspešen razvoj tega področja treba zagotoviti ustrezne končne povezave s pristaniščem (angl. last miles), in sicer cestne, železniške in pomorske.				
M.21.1	Intermodalna potniška središča	V skladu z rezultati projekta Uvedba IJPP v RS se določijo pomembne prestopne točke, ki imajo značaj intermodalnih potniških središč.	U.31, U.33	stalen	naročniki	
M.21.2	Logistični centri	Država sprejme ukrepe za povečanje (spodbujanje) logistične dejavnosti, kot npr. Ministrstvo za gospodarstvo v delu zagotavljanja sofinanciranja in MZI v delu zagotavljanja ustreznih dostopov.				

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
M.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje	Zagotovitev ustreznih organizacijskih danosti in administrativnih zmogljivosti za izvajanje nadzora, spremljanja in obveščanja v pomorskem prometu.				
M.34.1	Nove zaposlitve VTS (skladno s potrebami)	zaposlitev novih operaterjev za delovanje VTS centra			2016	MZI, URSP
M.34.2	Nove zaposlitve iz naslova nadzora nad koncesijsko pogodbo za koprsko pristanišče (skladno s potrebami)	Zaposlitve v zvezi z izvajanjem določil koncesijske pogodbe			2016, 2017	MZI, URSP
M.34.3	Novi poslovni prostori URSP in drugih drž. organov, ki delujejo na morju	namestitev civilnih pomorskih organov na enem mestu z vzpostavitvijo enotnega sistema za nadzor morja in pomorskega prometa	do 2016	MZI, URSP	do 2017	MZI, URSP
M.34.4	Nove zaposlitve v skladu s potrebami (pomorski inšpektorji, pristaniški kapetan)	Nove zaposlitve (inšpektor) za nadzor delovnih in bivalnih standardov pomorščakov, po MLC konvenciji in za nove naloge v zvezi z vzorčenjem goriv skladno z MARPOL			2016, 2017, 2018	MZI, URSP
M.34.5	Nakup sohe in nadgradnja simulatorja	Nakup opreme za izvajanje usposabljanja pomorščakov v tehnikah za osebno preživetje ter za upravljanje rešilnih in reševalnih čolnov ter nadgradnje simulatorjev.	2016	Univerza v Ljubljani	2016 do 2022	sofinanciranje MZI, URSP
M.35	Ukrepi za preprečitev, omilitve in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana (omilitveni ukrepi)	Sprejeti je treba ukrepe za trajno zmanjšanje negativnih vplivov na kakovost morja, na kopalne vode na širšem območju Kopra in celinskih voda, na primer usposobiti inšpekcijske službe; nabaviti ustrezno opremo za primer razlitja nevarnih snovi v morje in celinske vode; zgraditi ustrezno infrastrukturo za sprejem in odlaganje odpadnih snovi iz plovil; z ustreznim načrtovanjem in gradnjo pristanišč omogočiti kroženje vodnih tokov in s tem preprečiti evtrofikacijo. Pri gradnji pristanišč in urejanju plovni poti ter plovbi je treba preprečiti predvsem vpliv na ekološko stanje voda, vodne organizme, erozijo in poplavno varnost.				
M.35.1	Čiščenje morja	nove zaposlitve SVOM	M.11		do 2016	MZI, URSP
M.35.2	Nakup ekološkega plovila	Plovilo je potrebno za delovanje službe SVOM		2016	MZI, URSP	2017 MZI, URSP
M.36	Določitev plovni kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I–III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji	V okviru državnih in lokalnih predpisov vzpostaviti ustrezne zakonske rešitve, vključno z vrsto dovoljenih plovil na motorni pogon za posamezno celinsko vodo, način plovbe, varnost plovbe, nadzor nad plovbnim režimom ipd. Pripraviti strokovne podlage, v katerih se obdelava vpliv plovbe na ekološko stanje vode, vodno in obrežno živalstvo in rastlinstvo, območja z naravovarstvenim statusom, erozijo, poplavno varnost ipd. V predpise vključiti tudi vse potrebne omilitvene ukrepe, ki izhajajo iz strokovnih podlag.				
M.36.1	Prenova zakonodaje o plovbi po celinskih vodah	nova zaposlitev Mzi-DI, Sektor za pomorstvo	M.37	2016	Mzi-DI, Sektor za pomorstvo	2016 Mzi-DI, Sektor za pomorstvo
M.37	Zagotovitev varnosti plovbe po celinskih plovni poteh z implementacijo zakonodaje EU IWW in pravil Mednarodne komisije za savski bazen v slovenski pravni red	Z vzpostavitvijo mednarodne plovbe po Savi bo Slovenija povezana z Donavo in celotnim evropskim omrežjem celinskih plovni poti (TEN IWW), zato bo kot država članica EU in podpisnica Okvirnega sporazuma o Savskem bazenu zavezana k vključitvi celotne evropske zakonodaje o plovbi po celinskih vodah in predpisov Savske komisije o plovbi po Savi v svoj pravni red. Skladno s tem se bo smiselno uredila tudi varnost plovbe po celinskih plovni poteh v regionalnih kategorijah (I–III).				

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
M.371 Mednarodni predpisi	Implementacija EU direktiv, CEVNI in OSSB predpisov	M.34	2018	Mzi–DI, SP	2020	Mzi–DI, SP
M.372 Reorganizacija URSP – izpostave	ustanovitev 3 izpostav URSP za celinsko plovbo	M.34	2018	Mzi–URSP	2020	Mzi–URSP
M.373 Reorganizacija URSP – pomorska inšpekcija	zaposlitev novih inšpektorjev za plovbo po celinskih vodah (Skladno z dejanskimi potrebami)	M.34	do 2016, 2016	Mzi–URSP	2016	Mzi–URSP

Priloga 5: Projekti - Zračni promet

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
A.1	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana	Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga. Za to je treba zagotoviti ustrezno letališko infrastrukturo, zlasti podaljšanje vzletno-pristajalne steze, zgraditev potniškega in tovornega terminala ter dodatnih parkirnih mest za letala, logistični kompleks ipd., na podlagi katerih bi se dosegali večji finančni učinki ter posredni učinki na turistični in gospodarski razvoj celotne Slovenije. Cilj razvoja je postati regionalno letališče. Zanj je izdelan glavni načrt nadaljnega razvoja (angl. masterplan).				
A.1.1	Razvoj letališke infrastrukture		do 2020	Mzl	-	Mzl
A.1.2	Prestavitev glavne ceste	Ro.43.3.1.2			2017–2018	DRSI
A.1.3	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture		-	Aerodrom Ljubljana, d.o.o.	-	Aerodrom Ljubljana, d.o.o.
A.1.4	Obnova oziroma		-	Mzl in Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.	-	Mzl in Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.
A.2	Letališče Edvarda Rusjana Maribor	Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga, skladno s povpraševanjem. Letališče bo tudi alternativno letališče Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana. Za mariborsko letališče je izdelan glavni načrt nadaljnega razvoja (angl. masterplan). Pri načrtovanju objektov v okviru letališča je treba: - upoštevati Direktivo 2002/30/ES o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti. V času izdelave projektne dokumentacije je treba, zaradi možnosti vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, izdelati oceno ogroženosti podzemne vode, ki vključuje tudi ustrezne tehnične rešitve za varovanje podzemne vode.				
A.2.1	Razvoj letališke infrastrukture		do 2020	Mzl	-	Mzl
A.2.2	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture		-	Mzl in Aerodrom Maribor, d.o.o.	2016	Mzl in Aerodrom Maribor, d.o.o.
A.2.3	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa na letališču		- -	Mzl in kontrola zračnega prometa Slovenije d.o.o.	-	Mzl in Kontrola zračnega prometa Slovenije d.o.o.

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec					
A.3	Letališče Portorož	Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga ter zagotovitev ustrezne infrastrukture za redno obratovanje letališča, na podlagi katerih bi se dosegali večji finančni učinki ter posredni učinki na turistični in gospodarski razvoj primorske regije. V času priprave prostorske in projektne dokumentacije za širitev letališča je treba upoštevati naslednje usmeritve: 1. V sklopu širitve letališča so dovoljeni le tisti posegi, ki ne bodo negativno vplivali na bivalno okolje (hrup) in razvoj turizma na lokalni ravni ter na Krajinski park Sečoveljske soline. 2. Upoštevati Direktivo 2002/30/ES o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti. Povečana obremenjenost okolja je pričakovana predvsem na vplivnem območju portoroškega letališča, kje je možen dodatni omilitveni ukrep odkup in sprememba namembnosti stavb, pri katerih bo obremenitev okolja s hrupom presežena. Variantni omilitveni ukrep za zmanjšanje vpliva Letališča Portorož na obremenjenost okolja s hrupom je tudi vzpostavitev multimodalne prometne povezave z večjimi letališči v širši okolici (Ljubljana, Trst, Reka, Pula), kjer je večja kapaciteta prevoza potnikov in blaga zagotovljena že v obstoječem stanju. 3. Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive letališča na kopalne vode kopalšč na širšem območju Strunjana, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr. nesreč z razlitjem nevarnih snovi). 4. Prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom. 5. Upoštevati varstvene usmeritve za kulturno krajino Sečoveljske soline. 6. Upoštevati usmeritve za varstvo narave: - širitev letališča je dopustna v primeru, da se ob večanju števila potnikov število letaliških operacij zmanjša; - v maksimalni možni meri se izogibati poseganju na varovano območje Sečoveljskih solin; - preprečiti negativen vpliv na lastnosti območja Sečoveljskih solin, zaradi katerih so te opredeljene kot ramsarska lokaliteta, območje Natura 2000 in krajinski park; - širitev letališča ni dovoljena v habitate, pomembne za ohranjanje biodiverzitete na območju Sečoveljskih solin.									
A.3.1	Razvoj letališke infrastrukture	Nadaljnji razvoj letališke infrastrukture se bo izvajal v skladu z DPN, ki je v pripravi. Razvoj bo med drugim upošteval tudi potrebe RS in obratovalca letališča. Trenutno potekajo zaključna dela v okviru evropskega projekta posodobitve letališke infrastrukture.	Ro.17,5	do 2020	Mzl	-	Mzl				
A.3.2	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture se bo izvajala v skladu z razvojnimi dokumenti in strategijami RS ter poslovnim načrtom obratovalca letališča		-	Aerodrom Portorož, d.o.o.	-	Aerodrom Portorož, d.o.o.				
A.3.3	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa na letališču	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa se bo izvajala v skladu z razvojnimi dokumenti in strategijami RS ter poslovnim načrtom izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa.		0	Mzl in Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.	0	Mzl in Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.				
Zračno omrežje											
A.10	Navigacijske službe zračnega prometa	Z opravljanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa morajo biti zagotovljeni varnost, rednost in nemotenost zračnega prometa ter izpolnjevanje mednarodnih obveznosti Republike Slovenije v zvezi s temi službami, pa tudi leti, s katerimi se sodeluje v akcijah iskanja in reševanja, leti v humanitarne ali zdravstvene namene ter leti zrakoplovov v sili in leti državnih zrakoplovov. V tem okviru so predvidene gradnje, rekonstrukcije oziroma postavitev infrastrukturnih objektov, naprav in sistemov navigacijskih služb zračnega prometa.									
A.10.1	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa se bo izvajala skladno z letnimi in petletnimi poslovnimi načrti izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, ob upoštevanju načrtov izvedbe Funkcionalnega bloka zračnega prostora Srednje Evrope za referenčno obdobje, ki se pripravljajo v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 390/2013 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja.		-	Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o. (KZPS)	-	Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o. (KZPS)				
A.11	Polnilne postaje za alternativna goriva	Skladno z uredbo TEN-T (1315/2013) je treba na letališčih TEN-T do leta 2030 zagotoviti infrastrukturo za uporabo alternativnih vrst goriva. Glede na osnutek Direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva pa bo treba do leta 2025 na letališčih zagotoviti tudi infrastrukturo za napajanje letal z elektriko. Med letališča TEN-T spadajo Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališče Edvarda Rusjana Maribor in Letališče Portorož.									

Koda Ukrep	Opis ukrepov	povezava med ukrepi	priprava – terminski plan	priprava – nosilec	izvedba – terminski plan	izvedba – nosilec
A.11.1	Mzi bo dejavno spremljalo in izvajalo dejavnosti na področju razvoja alternativnih goriv v letalstvu na mednarodni ravni	Ro.35.10	-	Mzi	-	Mzi
Delovanje/organizacija zračnega prometa						
A.21	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana in Letališče Edvarda Rusjana Maribor imata tudi možnosti za razvoj logističnih dejavnosti, če bo za to izraženo zanimanje gospodarstva. Obe letališči imata za to prostorske možnosti ter bližino avtocestnih in železniških povezav (še zlasti Maribor) v okviru jedrnih povezav TEN-T oz. koridorjev jedrnega omrežja (BA in/ali MED). Letališče Portorož ima za zdaj le potniško logistično platformo za prehod potnikov z letalskega na cestni oziroma pomorski prevoz do turističnih središč slovenske obale.				
A.21.1	Intermodalna potniška središča	V skladu z rezultati projekta Uvedba IJPP v RS se določijo pomembne prestopne točke, ki imajo značaj intermodalnih potniških središč.	U.31, U.33	stalen	naročniki	
A.21.2	Logistični centri	Država sprejme ukrepe za povečanje (spodbujanje) logistične dejavnosti, kot npr. Ministrstvo za gospodarstvo v delu zagotavljanje sofinanciranja in MZI v delu zagotavljanje ustreznih dostopov.		-	-	

Priloga 6: Dinamika - Cestni promet

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
Ro.32.1	Nacionalni center za upravljanje prometa (NCUP)	Vzpostavitev in delovanje
Ro.35.6	Javno dostopna oskrbovalna mesta za UZP za motorna vozila in javno dostopna oskrbovalna mesta za SZP za motorna vozila na omrežju TEN-T	Zagotoviti ustrezno število oskrbovalnih mest za osebna vozila (SZP) in tovorna vozila (UZP)
Ro.32.2	Vzpostavitev podatkovnega modela (v okviru NCUP)	Digitalna karta, enotna baza vhodnih in izhodnih podatkov
Ro.35.5	Oskrbovalno mesto za UZP v koprskem pristanišču	Zagotoviti ustrezno infrastrukturo oziroma organizirati možnost polnjenja ladij, ki pridejo v severni Jadran
Ro.35.8	Javno dostopna oskrbovalna mesta za vodik	Zagotoviti ustrezno število oskrbovalnih mest za vodik, če se država odloči razvijati to gorivo
Ro.35.10	Infrastruktura za oskrbo mirujočih letal z električno energijo	Preučiti možnost za oskrbo mirujočih letal z električno energijo
Ro.35.7	Javno dostopna oskrbovalna mesta za SZP za osebna vozila v urbanih območjih	Zagotoviti ustrezno število oskrbovalnih mest za USZP za osebna vozila
Ro.35.9	Infrastruktura za dobavo električne energije z obale v morskih pristaniščih	Zagotoviti ustrezno infrastrukturo za napajanje ladij z električno energijo s kopnega
Ro.31.1	Program ukrepov	Zagotoviti ustrezen standard obstoječe infrastrukture, povečanje varnosti, odprava ozkih grl, skrajšanje potovalnih časov, zmanjšanje vpliva hrupa. Prioritete morajo temeljiti na ekonomski upravičenosti projektov oziroma da se v letnem planu izvaja vsaj 2/3 projektov, ki izkazujejo tudi direktno ekonomsko upravičenost
Ro.35.2	Izgradnja omrežja za polnilne postaje	
Ro.35.4	Polnilna mesta za električna vozila	Zagotoviti ustrezno število zasebnih in javno dostopnih polnilnih mest za električna vozila
Ro.12.2	Javni promet	Preučitev, koliko izboljšanje javnega prometa prispeva k znižanju prometnih obremenitev, projekt teče skupaj z uvedbo ITS, po tem sledi širitev obroča
Ro.19.1	Obvoznica Celja	
Ro.34.2	Logistični centri	Država sprejme ukrepe za povečanje (spodbujanje) logistične dejavnosti, na primer Ministrstvo za gospodarstvo v delu zagotavljanja sofinanciranja dejavnosti in MZI v delu zagotavljanja ustreznih dostopov
Ro.37.1	Kolesarske povezave	
Ro.42.1	Elektronsko cestninjenje za tovorna vozila	
Ro.43.1	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)	
Ro.43.2	Priprava projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsní plan) Program projektov	
Ro.43.2.1	Program projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsní plan)	Ukrep upošteva pripravo prioritarnih odsekov za rekonstrukcije cest, objektov. Ukrep upošteva možne korekcije horizontalnih/vertikalnih tehničnih elementov, zagotavljanje ustrezne stopnje prometne varnosti. Predvidoma se ukrepi pripravijo za daljše projektne odseke. Prioritete morajo temeljiti na ekonomski upravičenosti projektov oziroma da se v letnem planu izvaja vsaj 2/3 projektov, ki izkazujejo direktno ekonomsko upravičenost

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
Ro.43.3	Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsni plan)	
Ro.45.1	Obnova voznega parka	Povezava z ukrepom o alternativnih gorivih (npr. reši se s podelitvijo koncesije)
Ro.5.1	Obvozna cesta zahod Novo mesto	ukrep vezan na Ro.4.1 in R.4.2
Ro.15.1	Navezava Gorenjske z Ljubljano	Preučitev Jeprca–Stanežiče v povezavi z upoštevanjem železniške proge in regionalne ceste
Ro.36.1	Merila za določitev pristojbin	DARS, DRSI in občine predvidijo zaračunavanje eksternih stroškov na področju onesnaževanja, hrupa, zastojev – tam, kjer je to pereče (skladno z EUROIII)
Ro.11.1	Povezava Kočevje–Ljubljana	Intermodalna študija
Ro.12.1.2	Uvedba sistema ITS na G, R in LC	V povezavi z uvedbo ITS na AC in HC
Ro.17.1	Povezava slovenske in hrvaške Istre	Preučitev direktne povezave med Izolo in mejno točko s hrvaško Istro
Ro.3.1.2	Preučitev števila potrebnih parkirišč	Preučitev števila potrebnih parkirišč in mest za nadzor za tovorna vozila.
Ro.47.1	Priprava navodil in tehničnih specifikacij za zagotovitev migracijskih koridorjev velikih sesalcev in dvoživk na obstoječih cestah	DRSI
Ro.12.4.1	Širitev AC–obročja s priključnimi kraki	
Ro.37.2	Parkirna mesta P+R	Preureditev oziroma premestitev parkiranja na obrobja, zadolžitev občin, da pripravijo ustrezno strategijo urejanja parkirnih površin, država bo ukrep spodbujala s sofinanciranjem
Ro.43.1.1	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)	Načrtovanje vzdrževanja skladno z uporabo sodobnih modelov, ki temeljijo na realnih podatkih
Ro.43.1.3	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)	Načrtovanje vzdrževanja skladno z uporabo sodobnih modelov, ki temeljijo na realnih podatkih
Ro.43.2.3	Priprava projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsni plan)	Ukrep upošteva pripravo prioriteten odsekov za rekonstrukcije (obnovo voziščne konstrukcije) cest, objektov (zagotavljanje ustrezne stopnje prometne varnosti). Predvidoma se ukrepi pripravijo za daljše projektne odseke
Ro.43.2.2	Priprava projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsni plan)	Ukrep upošteva pripravo prioriteten odsekov za rekonstrukcije (obnovo voziščne konstrukcije) cest, objektov (zagotavljanje ustrezne stopnje prometne varnosti). Predvidoma se ukrepi pripravijo za daljše projektne odseke
Ro.43.1.2	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)	Načrtovanje vzdrževanja skladno z uporabo sodobnih modelov, ki temeljijo na realnih podatkih
Ro.13.3	Severna tangenta	Brod–Ježica–Šentjakob; preučitev ukrepa skupaj z ukrepom priključka Študa, Želodnik–Mengeš–Vodice, Trzin–Domžale–priključek Študa, Kamniško progo, Gorenjsko progo
Ro.33.2	Priporočila za zmanjševanja vplivov na okolje	Priporočila, kot navedena pod ukrepom Ro.33
Ro.34.1	Intermodalna potniška središča	V skladu z rezultati projekta Uvedba IJPP v RS se določijo pomembne prestopne točke, ki imajo značaj intermodalnih potniških središč
Ro.1.1	Avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)	

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	priprava 2023-2030	izvedba 2023-2030	priprava po 2030	izvedba po 2030
	–	–																		
Ro.35.3, U.35	–	–																		
–	–																			
R.3 in U.2	2016–2017	–																		
	2016–2017	–																		
U.3, U.16 in R.23.16	2016–2018	–																		
Ro.12.1.1	2016–2018	–																		
	2016–2018	–																		
	2016–2018	–																		
	2016–2018	–																		
	2016–2020	–																		
U	2016–2020	–																		
Ro.31	2016–2020	–																		
	2016–2020	–																		
	2016–2020	–																		
	2016–2022	–																		
	2018–2020	–																		
Ro.12.3, U.1, Ro.13.1, Ro.13.2, U.2, Ro.12.4	po 2025	–																		
	stalen	–																		
U.31, U.33	stalen	–																		
	2015	2015–2018																		

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
Ro.43.4.38	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10–0024 OBJN Sevnica–nadvoz čez železnico
Ro.32.3	Nadgradnja makroskopskega prometnega modela (v okviru NCUP)	Model urnega prometa, ankete in terenske raziskave
Ro.12.4.3	Šentvid Koseze	Dokončanje polnega priključka na Celovško cesto
Ro.12.3	Priključki	Šmarje Sap
Ro.46.2	Protivetrna zaščita	Izvedba protivetrne zaščite na Rebernicah in preučitev potreb tudi na drugih AC–odsekih
Ro.43.4.29	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	98–0229 OBJN MOST ČEZ KOTREDEŠICO
Ro.6.2	Obvoznica Bled sever	
Ro.11.2	Rekonstrukcija obstoječe infrastrukture in morebitne obvoznice (2 + 2 – širitev obstoječe ceste)	Preučitev možnosti rekonstrukcije s korekcijo tehničnih elementov obstoječe cestne povezave v obstoječem koridorju z upoštevanjem dograditve dodatnih pasov (objektov) oziroma krajši obvozi zunaj obstoječe trase za odpravo ozkih grl (vezano na ukrep Ro.11.1)
Ro.12.1.1	Uvedba sistema ITS na AC in HC	Za povečanje prepustnosti na AC in HC najprej uvedba sistemov ITS (ureditve sistemov nadzora in vodenja prometa in sistemov, ki omogoča občasno uporabo odstavnih pasov), potem širitev obroča oziroma izvedba ugotovljenih optimalnih ukrepov glede na ustrezno plansko obdobje
Ro.45.2	Migracije s kolesom	
Ro.43.3.1	Izvedba programa projektov za realizacijo v 6–letnem obdobju (drsni plan)	Ukrep upošteva izvedbo prioritarnih odsekov za rekonstrukcije cest, objektov oziroma pokriva vse proračunske postavke, razen novogradenj. Ukrep upošteva možne korekcije horizontalnih/vertikalnih tehničnih elementov, zagotavljanje ustrezne stopnje prometne varnosti. Predvidoma se ukrepi pripravijo za daljše projektne odseke
Ro.43.3.1.1	Urejanje in razvoj na področju prometa in prometne infrastrukture	
Ro.43.3.1.2	Upravljanje in tekoče vzdrževanje državnih cest	
Ro.43.3.1.3	Rekonstrukcije	
Ro.43.3.1.4	Investicijsko vzdrževanje in gradnja cest	
Ro.43.3.2	Izvedba projektov za realizacijo v 6–letnem obdobju (drsni plan)	Ukrep upošteva pripravo prioritarnih odsekov za rekonstrukcije (obnovo voziščne konstrukcije) cest, objektov (zagotavljanje ustrezne stopnje prometne varnosti in prepustnosti). Predvidoma se ukrepi pripravijo za daljše projektne odseke
Ro.43.3.3	Izvedba projektov za realizacijo v 6–letnem obdobju (drsni plan)	Ukrep upošteva pripravo prioritarnih odsekov za rekonstrukcije (obnovo voziščne konstrukcije) cest, objektov (zagotavljanje ustrezne stopnje prometne varnosti). Predvidoma se ukrepi pripravijo za daljše projektne odseke
Ro.47.2	Zagotovitev ustreznih migracijskih koridorjev velikih zveri in drugih vrst velikih sesalcev na obstoječem AC–omrežju, vendar ne več kot dva	DARS
Ro.47.3	Zagotovitev prehodnosti za dvoživke na odsekih državnih cest z največjim negativnim vplivom na populacije dvoživk	DRSI
Ro.10.3	Obvoznica Krško	Novogradnja – nadaljevanje gradnje

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	priprava 2023-2030	izvedba 2023-2030	priprava po 2030	izvedba po 2030
	2015	2016–2017																		
	–	2016–2017																		
	2016–2017	2016–2017																		
	–	2016–2018																		
	2016–2018	2016–2018																		
	2015	2016–2018 1. etapa; 2. etapa: 2018–2020																		
	2016–2018	2016–2019																		
Ro.11.1	2016–2018 obstoječi, po 2018 dodatni ukrepi	2016–2020, po 2020 dodatni ukrepi																		
	2016–2018	2016–2021																		
U.171	2016	2016–2022																		
Ro.31, Ro.43.2	–	2016–2022																		
	–	2016–2022																		
	–	2016–2022																		
	–	2016–2022																		
	–	2016–2022																		
	–	2016–2022																		
	–	2016–2022																		
Ro.43.3.3	2016–2018	2016–2022																		
Ro.43.3.3	2016–2018	2016–2022																		
	2016–2018	2016–2023																		

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
Ro.13.1	Navezava Gorenjska–Štajerska	Želodnik–Mengeš–Vodice
Ro.18.2	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Postojna–Jelšane	Rekonstrukcija s primerjavo rešitev v novem koridorju (DPN v teku)
Ro.2.1	Izgradnja druge cevi predora Karavanke in dograditev druge polovice AC	
Ro.17.6	Bertoška in Srminska vpadnica	Razširitev Bertoške vpadnice in izvedba Srminske vpadnice
Ro.12.3	Priključki	Dragomer (Brezovica (2))
Ro.32.4	Vzpostavitev dinamičnega simulacijskega modela (v okviru NCUP)	Dinamični simulacijski prometni model urnega prometa
Ro.43.4.20	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	13-0061 OBVO Vzhodna obvoznica Ormož
Ro.43.4.48	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	09-0005 NOVO Poligon varne vožnje
Ro.42.1.2	Rušenje cestninskih postaj	
Ro.12.4.2	Razširitev AC odseka Koseze–Kozarje v 6-pasovnico	
Ro.43.4.9	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	13-0060 OBVO Obvoznica Žiri
Ro.17.3	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Šalara–HR (mejna točka)	Rekonstrukcija obstoječe ceste, najprej izdelava primerjave rekonstrukcije obstoječe ceste z novogradnjo, za katero je DPN v teku
Ro.17.5	Jagodje–Lucija	Novogradnja
Ro.9.2	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Slovenj Gradec–Kotlje–Ravne	Priprava projekta rekonstrukcije cestne povezave Slovenj Gradec–Kotlje–Ravne
Ro.3.1.1	Uvedba ITS Obveščanje voznikov o prostih parkiriščih na počivališčih	
Ro.7.1	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave	Priprava projekta rekonstrukcije ceste v obstoječem koridorju s primerjavo rešitev v novem koridorju (DPN v teku). Določitev prioritetenih odsekov za pripravo in izvedbo
Ro.43.4.40	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	09-0006 OBVO Obvoznica Murska Sobota–vzhod
Ro.43.4.37	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0017 OBJN Nadvoz železnice na Cankarjevi cesti
Ro.4.1	3. razvojna os – priključek NM vzhod–Revoz	3. razvojna os: 4-pasovna povezava vzhodna obvozna cesta (od obstoječega priključka NM vzhod na AC Ljubljana–Obrežje do Revoza)
Ro.43.4.12	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	01-0001 OBJN BREŽNICA, POLJČANE
Ro.43.4.30	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	06-0045 OBVO Železniki (na Plavžu)
Ro.9.1	Nova, dvo- ali štiripasovna povezava Slovenj Gradec–Velenje–A1	Velenje-A1 4-pasovnica in odsek Velenje–Slovenj Gradec 2-pasovnica
Ro.7.2.1	Prevoznost Vršiča	Rekonstrukcija ceste
Ro.43.4.17	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0072 OBVO Obvoznica Kidričevo

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	priprava 2023-2030	izvedba 2023-2030	priprava po 2030	izvedba po 2030
	2016–2018	2016–2023																		
	2016–2019	2016–2023																		
	2017–2019	2016–2023																		
	2016–2019	2016–2023 (Bertoška 2016–2019; Srminska 2021–2023)																		
	2016	2017–2018																		
	-	2017–2018																		
	2016–2017	2017–2018																		
	2016	2017–2019																		
Ro.42.1.1.	2016	2017–2020																		
	2016–2018	2017–2020																		
	2016–2020	2017–2022																		
Ro.17.1	2016–2020	2017–2023																		
Ro.17.1	2016–2020	2017–2023																		
	2017–2022	2017–2024																		
	2016–2017	2017–2025																		
	2016–2019	2017–2025																		
	2016–2018	2018–2019																		
	2015	2018–2020																		
	2016–2017	2018–2020																		
	2016–2018	2018–2020																		
	2016–2018	2018–2020																		
	2016–2018	2018–2022																		
	2017–2018	2018–2022																		
	2016–2018	2019–2020																		

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
Ro.12.3	Priključki	Nadaljevanje priključka Brdo
Ro.43.4.35	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	85-0491 NOVO HOTEMAŽE–BRITOF
Ro.43.4.36	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	94-0413 OBVO obvoznica LUČE
Ro.6.1	Obvoznica Bled jug	
Ro.10.1	Rekonstrukcija obstoječe ceste	Preučitev možnost rekonstrukcije obstoječe cestne povezave z upoštevanjem dograditve dodatnih pasov (objektov) za odpravo ozkih grl v povezavi z rešitvami železniškega omrežja
Ro.3.1.3	Izvedba dodatnih počivališč/parkirišč	Izvedba dodatnih parkirišč in mest za nadzor za tovorna vozila
Ro.20.1.1	Ptuj–Ormož (rekonstrukcija)	Rekonstrukcija s primerjavo rešitev v novem koridorju s preučitvijo možnosti tudi (delne) novogradnje
Ro.43.4.26	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0127 OBVO R3-664/2501: obvoznica Birčna vas
Ro.16.1	Obvoznica Maribor	Podaljšek ceste Proletarskih brigad
Ro.17.2	Koper–Šmarje Dragonja	Obvoznica Šalara (1. etapa DPN v pripravi)
Ro.43.4.19	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0093 OBVO Zahodna obvoznica Slovenska Bistrica
Ro.9.3	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Dravograd–Slovenj Gradec	Rekonstrukcija s primerjavo rešitev v novem koridorju (DPN v teku); do zdaj izdelane rešitve v okviru priprave DPN.
Ro.9.4	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Otiški Vrh–Holmec, vključno z navezavo na Črno na Koroškem	Rekonstrukcija s primerjavo rešitev v novem koridorju (DPN v teku); za odsek Otiški Vrh–Holmec
Ro.22.1	Dramlje–Šentjur	Izboljšanje povezave in povečanje poplavne varnosti
Ro.22.2	Šentjur–Dobovec	Rekonstrukcija, izboljšanje dostopnosti
Ro.43.4.34	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0196 OBVO Obvoznica Šmarje
Ro.43.4.2	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	07-0047 NOVO Logatec–Valkarton
Ro.43.4.32	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	07-0087 OBVO Gornji Grad
Ro.43.4.4	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	08-0046 OBVO Obvoznica Podpeč
Ro.6.3	Lesce–Bled	Preučitev možnosti rekonstrukcije s korekcijo tehničnih elementov obstoječe cestne povezave v obstoječem koridorju z upoštevanjem dograditve dodatnih pasov (objektov) oziroma krajši obvozi zunaj obstoječe trase za odpravo ozkih grl
Ro.43.4.5	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	08-0187 OBVO Travnik
Ro.10.2	Novogradnja	Hrastnik–Zidani Most
Ro.43.4.15	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	08-0069 OBVO Murska Sobota zahod
Ro.15.3	Navezava Gorenjske z Ljubljano	Potez Jeprca–Stanežiče

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	priprava 2023-2030	izvedba 2023-2030	priprava po 2030	izvedba po 2030
	2016–2018	2019–2021																		
	2016–2018	2019–2021																		
	2016–2018	2019–2022																		
	2016–2018	2019–2022																		
	2018–2019	2019–2022																		
	2018	2019–2025																		
	2017–2019	2019–2025																		
	2018–2020	2020–2021																		
	2016–2019	2020–2023																		
Ro.17.1	2016–2019	2020–2023																		
	2016–2019	2020–2023																		
	2016–2017	2020–2025																		
	2016–2017	2020–2025																		
	2016–2023	2020–2025																		
	2016–2023	2020–2026																		
Ro.22.2	2016–2023	2020–2026																		
	2016–2020	2021–2022																		
	2016–2020	2021–2022																		
	2018–2020	2021–2023																		
	2018–2021	2021–2023																		
	2019–2020	2021–2023																		
Ro.10.1	2017–2020	2021–2024																		
	2018–2020	2021–2024																		
Ro.15.1 in Ro. 15.2	2018–2020	2021–2025																		

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
Ro.2.2	Obnova obstoječe cevi predora Karavanke	
Ro.43.4.10	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	95-0119 OBVO obvoznica KANAL
Ro.15.2	Rekonstrukcija obstoječe povezave z event. dograditvijo pasov	Preučitev možnosti rekonstrukcije s korekcijo tehničnih elementov obstoječe cestne povezave v obstoječem koridorju z upoštevanjem dograditve dodatnih pasov (objektov) oz. krajši obvozi zunaj obstoječe trase za odpravo ozkih grl
Ro.20.1.2	Ptuj–Ormož (novogradnja)	
Ro.10.5	Obvoznica Brežice	Obvoznica Brežice
Ro.43.4.7	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0209 OBVO Obvoznica Hrpelje–Kozina
Ro.43.4.8	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0211 OBVO R1–204/1012 Bazara–Dornberk (Volčja Draga)
Ro.12.3	Priključki	Obvoznica Vnanje Gorice
Ro.10.4	Krško–Brežice	Novogradnja povezava Krško–Brežice
Ro.35.3	Spodbujanja uporabe vozil	Država spodbuja uporabo vozil na alternativna goriva: davčne olajšave pri nakupu vozil, finančne spodbude pri nakupu vozil (dostavna vozila, komunalna vozila, osebni avtomobili, motorji, kolesa ...) – subvencioniranje, zastonj parkirišča, oprostitev plačila takse za vstop v center mesta ... omogočanje vožnje po rumenih pasovih v mestih, vsaj v začetnih letih uvajanja e-mobilnosti, oprostitev plačevanja eksternih stroškov, nabava vozil na alternativna goriva v javni upravi (za kurirsko službo, službene poti, za osebno uporabo funkcionarjev ... morebitne olajšave za taksi v primeru nabave vozil na alternativna goriva, določitev posebnih pogojev v razpisih za podelitev koncesij za vozila, s katerimi se izvaja GJS javnega potniškega prometa, in taksi vozila, določitev posebnih pogojev za vozila, s katerimi se izvajajo prevozi otrok
Ro.42.1.1	Elektronsko cestninjenje za tovorna vozila	Uvedba sistema
Ro.3.2	Ureditev AC in HC in HC v okviru površin na bivših MMP	Ukrep obsega najprej uredite z vidika doseganja ustreznih hitrosti zdaj omejitve 40km/h; reševanje po prioritetah, prednost prehodi z državami, ki so v schengenskem območju
Ro.16.2	Obvoznica Maribor	Zahodna obvoznica (Lackova)–AC
Ro.4.2	3. razvojna os – jug (odsek Revoz–Maline)	2-pasovna povezava Revoz–Maline z ustrezno navezavo na obstoječe cestno omrežje
Ro.43.4.46	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	17-0006 OBVO Mirna – v predlogu proračuna
Ro.13.2	Priključna cesta	Trzin–Domžale–priključek Študa; preučitev ukrepa skupaj z ukrepom priključka Študa, Želodnik–Mengeš–Vodice, Brod–Ježica–Šentjakob, Kamniško progo, Gorenjsko progo
Ro.8.1	Obvozna cesta Škofja Loka sever	

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	priprava 2023-2030	izvedba 2023-2030	priprava po 2030	izvedba po 2030
	do 2017	2022–2023																		
	2016–2019	2022–2024																		
R.3 in U.2	2016–2018	2022–2025																		
Ro.20.1.1	2017–2018	2022–2025																		
	2018–2022	2022–2025																		
	2019–2022	2023–2025																		
	2019–2022	2023–2025																		
povezava s priključkom Dragomer (Brezovica (2))	2018–2022	2023–2026																		
	2016–2022	2023–2027																		
	2016	do 2020																		
	-	po 2016																		
	2016–2022	po 2017																		
	2016–2020	po 2020																		
Ro.4.1	2016–2018	po 2020																		
	2017 - 2020	po 2020																		
Ro.12.3., U.1, Ro.13.1, Ro.13.3, U.2, Ro.12.4	2017–2018	po 2020																		
nadaljevanje projekta je odvisno od učinkovitosti južne obvozne ceste	po 2016	po 2020																		

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
Ro.11.3	Obvoznica Škofljica	Vežano na ukrep Ro.11.1 in Ro.11.2
Ro.43.4.25	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0126 NOVO R3-661/1210 Novogradnja Metlika–Drašiči
Ro.4.3	Povezava Maline–meja RH	Rekonstrukcija obstoječe ceste; 2. etapa Maline–Metlika (Črnomelj jug); 3. etapa Metlika (Črnomelj jug)–Semič
Ro.7.3	4. os	Novogradnja/potrebnost presojati po pripravi Ro.7.1
Ro.43.4.43	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	17-0011 OBVO Ilirska Bistrica (Vilharjeva in Šercerjeva) – v predlogu proračuna
Ro.43.4.44	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	17-0001 OBVO Volče – v predlogu proračuna
Ro.43.4.45	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	17-0005 OBVO Dolenjske Toplice – v predlogu proračuna
Ro.43.4.47	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	OBVO Most na Soči – v predlogu proračuna
Ro.18.1	Obvoznice	Obvoznic Pivka, Prestranka (Ilirska Bistrica v zaključni fazi)
Ro.43.4.39	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0025 OBJN G1-5 Radeče–Boštanj: most čez Savo na Logu
Ro.43.4.21	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	06-0049 OBVO Obvoznica Moravče
Ro.43.4.13	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	02-0058 OBJN SREDIŠČE OB DRAVI (križ. z žel.)
Ro.43.4.16	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	08-0075 NOVO Mariborska – krožni promet
Ro.43.4.28	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0140 OBVO R1-216/1175: obvoznica Žužemberk
Ro.43.4.33	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	08-0168 OBVO Obvoznica Bistrica ob Sotli s krožiščem
Ro.43.4.11	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	00-0054 OBVO Obvoznica LJUTOMER
Ro.43.4.14	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	02-0060 OBJN KRIŽNI VRH (križ. z žel.)
Ro.43.4.18	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0089 OBVO Obvoznica Ruše
Ro.43.4.22	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	08-0190 OBVO Sodražica
Ro.43.4.31	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	07-0014 OBVO Sl. Konjice–Oplotnica
Ro.43.4.41	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	98-0893 OBVO Obvoznica PONIKVE
Ro.43.4.42	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0138 OBVO R3-647/1368 Obvoznica Zdenska vas
Ro.43.4.6	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0047 NOVO ALU. Komen

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	priprava 2023-2030	izvedba 2023-2030	priprava po 2030	izvedba po 2030
Ro.11.1, Ro.11.2	po 2020	po 2020																		
Ro.4.3	2016–2021	po 2021																		
	2. odsek: 2016–2021; 3. odsek: 2018–2023	po 2022																		
Ro.7.1	2016–2022	po 2022																		
Ro.18	2017–2022	po 2022																		
	2017–2022	po 2022																		
	2017–2022	po 2022																		
	2017–2022	po 2022																		
	2017–2015	po 2022																		
	2018–2021	po 2022																		
	2020–2022	po 2022																		
	2020–2023	po 2022																		
	po 2020	po 2022																		
	po 2020	po 2022																		
	po 2020	po 2022																		
	po 2022	po 2022																		
	po 2022	po 2022																		
	po 2022	po 2022																		
	po 2022	po 2022																		
	po 2022	po 2022																		
Ro.11.3	po 2022	po 2022																		
Ro.11.3	po 2022	po 2022																		
	po 2022	po 2022																		

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
Ro.7.2.2	Prevoznost Vršiča	Izgradnja predora
Ro.17.7	MMP Dragonja–državna meja z RH	Manjkajoči del HC od mejnega platoja MMP Dragonja do državne meje z Republiko Hrvaško (novogradnja)
Ro.42.2	Elektronsko cestninjenje za vsa vozila	Zaradi pravičnosti uporabe AC zagotovitev stabilnosti za vzdrževanje cest.
Ro.14.1	Obvoznica Celja	Nadaljevanje 3. razvojne osi
Ro.14.5	3. razvojna os – sredina	
Ro.12.3	Priključki	Domžale (Študa)
Ro.14.2	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Celje–Laško	Rekonstrukcija ceste v obstoječem koridorju, vključno s primerjavo rešitev v novem koridorju (DPN v teku, določitev etapnosti z navezavami na obstoječe ceste)
Ro.14.3	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Laško–Zidani Most	Rekonstrukcija ceste v obstoječem koridorju, vključno s primerjavo rešitev v novem koridorju (DPN v teku)
Ro.14.4	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Zidani Most–Novo mesto	Rekonstrukcija ceste v obstoječem koridorju, vključno s primerjavo rešitev v novem koridorju (DPN v teku)
Ro.20.2	Obvoznica Ptuj	Povezava Ptuj–Markovci
Ro.43.4.24	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0121 OBVO G2-108/1182: Zg. Hotič–Sp. Hotič, OBVO Litija
Ro.12.4.4	Širitev AC-obročja s priključnimi kraki	Fazna izvedba glede na prioritete
Ro.21.1	Obvoznica Nova Gorica	Treba je upoštevati tudi povezavo z državnim cestnim omrežjem, saj se obvoznica konča na občinski cesti pri železniški postaji in bivšem maloobmejnem prehodu, v nadaljevanju je podvoz pod železniško progo s prenizko višino
Ro.43.4.27	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	10-0139 OBVO R3-650/1159: Obvoznica Dobrnič
Ro.43.4.3	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	08-0039 OBVO Divača
Ro.18.3	AC-povezava (Postojna–Jelšane)	V predlogu izvedbene pogodbe za leto 2016 med RS in DARS je opredeljeno, da se s pripravo DPN nadaljuje
Ro.12.3	Priključki Vrhnika	Ro.43.4.1
Ro.17.4	Koper–Šmarje Dragonja	Novogradnja
Ro.43.4.1	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	07-0037 OBVO Obvoznica Vrhnika
Ro.16.3	Obvoznica Maribor jug	Navezava od AC do Miklavža
Ro.35.1	Nacionalni okvir politike za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju in za vzpostavitev ustrezne infrastrukture	Skladno z Direktivo 2014/94/EU

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	priprava 2023-2030	izvedba 2023-2030	priprava po 2030	izvedba po 2030
	po 2022	po 2022																		
	2016–2021	po 2023																		
	-	po 2025																		
Ro.14.5	2016–2022	po 2025																		
Ro.14.1, Ro.14.3, Ro.14.4, Ro.14.5, Ro.10.2	2016–2022	po 2025																		
Ro.13.2	2016–2023	po 2025																		
	2018–2025	po 2025																		
Ro.10.2	2018–2025	po 2025																		
	2018–2025	po 2025																		
	2018–2025	po 2025																		
Ro.10	2018–2025	po 2025																		
Ro.12.1, Ro.12.4.1 in U	2020–2025	po 2025																		
	po 2018	po 2025																		
	po 2025	po 2025																		
	po 2025	po 2025																		
Ro.18.1, Ro.18.2	2016–2025	po 2030																		
	po 2025	po 2030																		
Ro.17.1	po 2025	po 2030																		
	po 2025	po 2030																		
	po 2030	po 2030																		
	2016	stalen																		

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
Ro.42.3	Zagotovitev stabilnih virov financiranja	Darsovi ključni viri sredstev so cestnine (vinjete in cestnine za tovorna vozila), ki morajo biti stabilne in na ustrezni ravni za odplačila obstoječih kreditov in tudi za izvajanje novih investicij. V okviru ukrepa preučiti možnost sofinanciranja s strani države za primer izvedbe projektov, zajetih med dejavnostmi operativnega načrta in zaradi premajhnega obsega prometa, prilivi od cestnine ne bodo zadoščali za pokritje obveznosti iz kreditov
Ro.46.1	Smernice za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave (npr. žled, poplave)	
Ro.44.1	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji	Upošteva se pri pripravi projektov tam, kjer je primerno, smiselno in uporabno
Ro.48.1	Priporočila oziroma navodila, ki jih je treba smiselno in skladno s potrebami upoštevati pri pripravi projektov	
Ro.33.1	Operativni program za hrup	Priprava strokovnih podlag za operativne programe, izvedba študij in priprava projektov
Ro.41.1	Uskladitev zakonodaje	Pregledno in sproti – sprotno usklajevanje EU in SLO predpisov – zakoni, pravilniki in tehnične specifikacije, pri čemer je treba upoštevati predpisane standarde oziroma zahteve, ki bodo zagotavljali ustrezen – optimalno raven varnosti udeležencev v prometu in vzdrževalcev cest
Ro.33.1.1	Izvajanje po Operativnem programu za zaščito pred hrupom	
Ro.33.1.2	Izvajanje po Operativnem programu za zaščito pred hrupom	
Ro.43.4	Investicije na cestah G in R: ti projekti se upoštevajo v primeru, da rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna	Po zaključku 6-letnega obdobja akcijskega načrta se preučijo nadaljevanje obstoječih projektov NRP za investicije na cestah G in R cestah oz. se te projekte upošteva že med izvajanjem akcijskega načrta, če rekonstrukcija ni izvedljiva oziroma smotrna

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	priprava 2023-2030	izvedba 2023-2030	priprava po 2030	izvedba po 2030
	2016	stalen																		
vsi ukrepi	2016	stalen																		
vsi ukrepi	stalen	stalen																		
vsi ukrepi	stalen	stalen																		
	stalno	stalen																		
	stalno	stalen																		
	-	stalno																		
	-	stalno																		
Ro.43.2 in Ro43.3	-																			

Priloga 7: Dinamika - Železniški promet

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
R.40.1	Intermodalno potniško središče	Pri načrtovanju se upoštevajo indeks delovnih migracij in možnosti prestopa potnikov s peš in kolesarskega prometa, prestopa iz osebnega prevoza in med različnimi vrstami javnega potniškega prometa
R.4.3	Ureditev obvoznih prog za tovorni promet ureditev LŽV	
R.23.16	Grosuplje–Kočevje	V izvajanju
R.10.2	Poljčane–Slovenska Bistrica: nadgradnja	Povečanje osne obremenitve na kategorijo D4
R.1.1	Koper–Divača: sanacija ozkega grla na območju Bivja	Ukrepi za povečanje zmogljivosti na območju ENP Dekani–Koper in ENP Hrastovlje; izvečni tir postaje Koper tovorna
R.10.1	Zidani Most–Celje: nadgradnja proge in postaj	Nadgradnja progovnega odseka Zidani Most–Celje zaradi povečanja osne obremenitve na kategorijo D4, povečanje progovne hitrosti, nadgradnja postaj Rimske Toplice, Laško in Celje
R.4.4.1	Protihrupna zaščita v območju ranžirne postaje Zalog	
R.8.1	Maribor–Šentilj: nadgradnja	Nadgradnja naprav SV, premostitev Pesniške doline s predorom in viaduktom ali sanacija obstoječega nasipa Pesnica, zagotovitev osne obremenitve 22,5 tone na celotnem poteku proge, nadgradnja postaj, uvedba sistema ETCS, podaljšanje koristnih dolžin postajnih tirov, zunajnivojski dostop do peronske infrastrukture, morebitno povečanje progovne hitrosti, daljinsko vodenje prometa vlakov
R.21.2	ETCS oz. ERTMS na odseku Zidani Most–Dobova–d. m. in Pragersko–Šentilj–d. m.	Uvedba sistema ETCS na odseku Zidani Most– Dobova–d.m. in odseku Pragersko–Šentilj–d. m
R.1.4	2. faza Divača–Ljubljana: nadgradnja proge	Določitev potrebnih ukrepov nadgradnje na TEN in drugih odsekih omrežja TEN (nadgradnja proge, vozne mreže, postaj, APB/ETCS, ENP ...); nadgradnja proge Rakek–Postojna, NPr Rakek, ukrepi za povečanje zmogljivosti, postaje
R.1.3	Koper–Divača: dodatni ukrepi na obstoječi progji Divača–Koper	V okviru študije in nadaljnje projektne dokumentacije (IDZ, IZN ...) je treba ugotoviti ukrepe, s katerimi povečamo zmogljivost obstoječe proge (denimo nadgradnja postaj – podaljšanje tirov in dodatni tiri, nadgradnja oz. dodatni ENP, obnova elementov zg. in sp. ustroja, korigirati krivine v smislu povečanja progovne hitrosti ...)
R.3.1	Ljubljana–Jesenice: nadgradnja	Ukrepi za povečanje prepustnosti in zagotavljanje standarda TEN (nadgradnja naprav SVTK z uvedbo daljinskega vodenja prometa, povečanje progovne hitrosti, nadgradnja postaj ...)
R.1.2	Koper–Divača: II. tir	Izgradnja II. tira
R.24.2	Analiza in program za določitev prioritet	Določitev prioritet z metodologijo zavarovanja/odprave nivojskih prehodov
R.3.3	Jesenice–državna meja–predor Karavanke: nadgradnja	Nadgradnja obstoječega predora za zagotavljanje varnostnih ukrepov
R.4.1	Tivolski lok	Gradnja Tivolskega loka
R.3.2	Ljubljana–Jesenice: dograditev dodatnega tira	Ukrepi za povečanje prepustnosti in zagotavljanje standarda TEN
R.4.4	Ranžirna postaja Zalog	Zmanjšanje negativnih vplivov hrupa
R.4.2	Nadgradnja obstoječe postaje	Naprave SV, tirne naprave, peronska infrastruktura ...

priprava

izvedba

dejavnost nima finančnih posledic
ali je bila izvedena pred letom 2016

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	priprava										izvedba								
			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 - 2030	po 2030	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 - 2030	po 2030	
	stalen	-																			
U.14, R.39	do 2022	-																			
R.23.2	do 2016	2016–2018																			
		2016–2018																			
	2016–2019																				
R.39	do 2016	2016–2020 + 2 leti zaključevanje																			
	2016–2017	2017–2018																			
U.12.1, R.39	do 2018	2017–2022																			
R.21.1	2016–2019	2018–2020																			
R.2.1, R.5.1, R.7.1, R.9.1, R.11.1, R.21, U.14.6, R.39	2016–2018	2018–2020																			
R.1.2R.39	2016–2017	2018–2022																			
R.3.3, R.4.1, U.2.1, U.2.2, R.39	2016–2020	2018–2022																			
R.39	2016–2018	2018–2025																			
	2016	2018–2030																			
R.3.1.	2016–2018	2019–2022																			
R.3.1, R.3.2, R.3.3, U.14.4, R.39	2016–2019	2020–2021																			
R.4, U.2.3, R.39	2016–2022	2020–2025																			
R.39	do 2020	2021–2022																			
U.14.1, U 14.2; U.14.3	do 2020	2021–2025																			

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
R.23.3	Lj. Šiška–Kamnik Graben dvotirnost proge	Nadgradnja postaj, gradnja novih postaj, nadgradnja naprave SV, postopna dvotirnost na odseku Ljubljana–Domžale–(Kamnik); elektrifikacija? Za potrebe JPP; ukrepi morajo biti usklajeni z razvojem LŽV
R.34.1	Modernizacija in nabava voznih sredstev	Vozna sredstva za prevoz potnikov ne omogočajo uvedbe takih prevozov na območju urbanih regij in izboljšanja kakovosti prevozov. Zagotoviti je treba 25 novih vozil in modernizacijo obstoječih
R.7.2	Vozlišče Pragersko	Po fazah, najprej le najnujnejši ukrepi
R.23.3	Lj. Šiška–Kamnik Graben nadgradnja	Nadgradnja postaj, gradnja novih postaj, nadgradnja naprave SV, postopna dvotirnost na odseku Ljubljana–Domžale–(Kamnik); elektrifikacija? Za potrebe JPP; ukrepi morajo biti usklajeni z razvojem LŽV
R.23.4	Celje–Velenje	Povečanje osne obremenitve in elektrifikacija; nadgradnja postaj
R.23.2	d. m.–Metlika–Ljubljana	Odsek Ljubljana–Grosuplje: APB, nadgradnja postaj, gradnja novih postaj, ERTMS, II. tir, odsek Ljubljana–Novo mesto: elektrifikacija (možnost obratovanja direktnih vlakov Revoz–luka Koper; nadgradnja odseka Ljubljana–Trebnje: vzpostavitev obvozne proge, ukrepi morajo biti usklajeni z načrtovanim razvojem LŽV)
R.6.1	Divača–Sežana: nadgradnja obstoječe proge	Nadgradnja obstoječe proge
R.8.2	Maribor–Šentilj–d. m.: gradnja II. tira	Gradnja II. tira
R.5.1	Ljubljana–Zidani Most: nadgradnja proge in ureditev vozlišča Zidani Most	Ukrepi za zagotovitev obojestranskega prometa vlakov, uvedba sisteme ETCS, daljinsko vodenje prometa, nadgradnja postaj, nadgradnja vozne mreže ... (PN in izdelava študije za koridorske proge)
R.23.1	Ormož–Središče–d. m	Nadgradnja naprav SV, povečanje osne obremenitve
R.23.5	d. m.–Rogatec–Grobello	Nadgradnja postaj in ETCS regional
R.23.6	d. m.–Imeno–Stranje	Nadgradnja postaj in naprav SV (vzmetne kretnice)
R.23.7	Maribor–Prevalje–d. m.	"Odsek Maribor–Ruše: elektrifikacija, II. tir nadgradnja SV in nadgradnja postaj"
R.23.8	Ljutomer–Gornja Radgona	Nadgradnja postaj in naprav SV (kretnice)
R.23.9	d. m.–Lendava	
R.23.10	Cepišče Prešnica–Podgorje–d. m	
R.23.11	Jesenice–Sežana	Nadgradnja postaj, nadgradnja naprav SV (morebiten APB)
R.23.12	Šempeter pri Gorici–Vrtojba	
R.23.13	Prvačina–Ajdovščina	
R.23.14	Cepišče Kreplje–Repentabor–d. m.	
R.23.15	Sevnica–Trebnje	Elektrifikacija in povečanje osne obremenitve (možnost obvozne proge)

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 - 2030	po 2030	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030	po 2030	
R.22.2, R.23.2, U.1, R.4, R.39	2016–2018	2023–2030																			
R.32.1		2023–2030																			
R.39	2016	do 2020 I. faza, po 2020 II. faza																			
R.22.2, R.23.2, U.1, R.4, R.39	do 2016	do 2025																			
R.22.2, R.23.2, U.13, R.39	do 2016	do 2030																			
R.22.2, R.23.16, U.3.1, U.3.2, R.4, R.39	do 2016	do leta 2022 do 2030 na odseku LJ–Grosuplje																			
R.39	2016–2020	po 2022																			
R.21, U.12.1, R.39	do 2023	po 2022																			
R.1.4, U.14.5, R.39		po 2023																			
R.1.4, R.22.2, R.39	do 2025	po 2030																			
R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.22.2, R.23.2, U.12 (Maribor–Ruše), R.39	do 2016	po 2030																			
R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			
R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	po 2030																			

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
R.23.17	Novo regionalne proge	Npr. Lendava–Beltinci, Ljubljana–Vrhnika, Velenje–Dravograd, Gornja Radgona–d. m.–Avstrija ...
R.23.2	d. m.–Metlika–Ljubljana	Odsek Ljubljana–Grosuplje: APB, nadgradnja postaj, gradnja novih postaj, ERTMS, II. tir; odsek Ljubljana–Novo mesto: elektrifikacija (možnost obratovanja direktnih vlakov Revoz–luka Koper; nadgradnja odseka Ljubljana–Trebnje: vzpostavitev obvozne proge, ukrepi morajo biti usklajeni z načrtovanim razvojem LŽV)
R.32.1	Spremembe in dopolnitve večletne pogodbe za potniški promet	Republika Slovenija ima v skladu z Uredbo 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 s SŽ Potniški promet d.o.o. podpisano večletno pogodbo št. 3/2010–2019 o izvajanju obvezne gospodarske službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu za obdobje 2010–2019. Pogodba temelji na letnem obsegu storitev, ki se določijo z voznim redom in je izražen s številom vlakovnih kilometrov. Spremembe in dopolnitve vključujejo razvojne elemente železniškega potniškega prometa v skladu s potrebami potnikov z vidika trajnostne mobilnosti, okoljskimi cilji in v povezavi z infrastrukturnimi ukrepi
R.33.1	Spremembe in dopolnitve večletne pogodbe za vzdrževanje javne železniške infrastrukture	Republike Slovenije ima z upravljavcem javne železniške infrastrukture sklenjeno triletno pogodbo, s katero se zagotavljajo varnost, vzdrževanje in izboljšanje kakovosti infrastrukturnih storitev. Predviden je tudi delež, ki ostane upravljavcu kot spodbuda za kakovostno in učinkovito upravljanje javne železniške infrastrukture. Predvidena je prilagoditev metodologije za izvajanje GJS vzdrževanja in upravljanja javne železniške infrastrukture in priprava 10-letnih programov vzdrževanja in pogodbe, ki bo zagotavljala stabilen vir za vzdrževanje in upravljanje javne železniške infrastrukture ter spodbude za učinkovito in kakovostno izvajanje
R.71	Pragersko–Hodoš–d. m.: gradnja II. tira	Gradnja II. tira po fazah: Pragersko–Ormož; Ormož–Murska Sobota, Murska Sobota–Hodoš–d. m.
R.91	Pragersko–Maribor: nadgradnja	Nadgradnja SV in drugih naprav, s čimer se omogoči obojestranski promet vlakov na tej progi; nadgradnja postaj (podaljšanje koristnih dolžin tirov, zunajnivojski dostop na infrastrukturi, trapezne tirne zveze ...); nadgradnja naprav SV in uvedba sistema ETCS nivoja 2 ali APB
R.10.3	Šentjur–Pragersko: uvedba APB	Do uvedbe ETCS 2 se zagotovi APB
R.10.4	Celje–Pragersko: nadgradnja postaj	Podaljšanje koristnih dolžin postajnih tirov, 740 metrov, zunajnivojski dostop na peronsko infrastrukturo
R.111	Pivka–Ilirska Bistrica–Šapjane: nadgradnja proge	Povečanje osne obremenitve na kategorijo D4, nadgradnja postaj oz. standard TEN-T, nadgradnja vozne mreže in ENP; sprememba napetosti – usklajenost z RH (PN in izdelava študije za koridorske proge)
R.21.1	ERTMS	Projekt je povezan s projektom elektrifikacije R.22.1, rešitve bodo podane v skupni študiji
R.22.1	Sprememba sistema napetosti vozne mreže	Projekt je povezan s projektom elektrifikacije R.21.1, rešitve bodo podane v skupni študiji, uskladiti z direktoratom za energijo
R.22.2	Elektrifikacija regionalnih prog	
R.24.1	Uskladitev zakonodaje	Pregled in uskladitev zakonodaje, pri čemer je treba upoštevati minimalne zahtevane standarde
R.31.1	Prilagoditev metodologije izračuna uporabnine	Ukrepi, s katerimi se spodbuja prevoznik k optimizaciji prevoza, preučitev možnosti uvedbe uporabnine za potniški promet
R.33.2	Optimizacija organizacijske strukture železniškega sistema	Slovenija ima zelo razvejano organizacijsko strukturo železniškega sistema in delitev pristojnosti in nalog med državnimi organi, agencijami in upravljavcem

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 - 2030	po 2030	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030	po 2030	
R.22.2, R.23.2, U, R.39	do 2016	po 2030																			
R.22.2, R.23.16, U.3.1, U.3.2, R.4, R.39	2016–2018	po letu 2022																			
R.2, R.3, R.4, R.5, R.6, R.9, R.10, R.22.2, R.23.2, R.23.3, R.23.16, R.23.17, R.34, R.38, R.40, R.44.	2018	stalen ukrep																			
vsii ukrepi	2018	stalen ukrep																			
R.1.4, R.39																					
R.1.4, R.21, U.12.1, R.39																					
R.21	2016																				
R.39	2017																				
R.1.4, R.21, R.39																					
R.22.1	2016																				
R.21.1																					
R.23, U, R.21.1, R.39	2016–2018																				
	2016																				
stalen																					
optimizacija organizacijske strukture	2018																				

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
R.35.1	Država sprejme ukrepe, s katerimi spodbuja (pomaga) prevoznika pri učinkovitejšem črpanju sredstev EU za posodobitev voznega parka oziroma nakupu opreme	Velja v primeru opreme tirnih vozil s sistemom ERTMS
R.36.1	Pregled zakonodaje in prilagoditev smernic s ciljem racionalizacije	
R.37.1	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture	Načrtovanje vzdrževanja skladno z uporabo sodobnih modelov, ki temeljijo na realnih podatkih
R.37.2	Primerjava z EU	Izdela se študija primerjave cen v članicah EU
R.38.1	V okviru priprave konkretnih PN za povečano vlogo JPP v RS (poudarek na večjih aglomeracijah)	
R.39.1	Operativni program za hrup	Priprava strokovnih podlag za operativne programe, izvedba študij in priprava projektov
R.39.2	Priporočila za zmanjševanja vplivov na okolje	Pri načrtovanju je treba upoštevati priporočila celovite presoje vplivov na okolje. Investicije v obstoječih infrastrukturnih povezava imajo prednost pred gradnjo novih prometnic. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je treba posege na kmetijska in gozdna zemljišča zmanjšati na najmanjšo možno mero. Železniška infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo v območja kulturne dediščine ter v območja izjemnih krajin in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni. Pri umeščanju železniške infrastrukture v prostor se je treba izogibati umeščanju objektov v območja z naravovarstvenim statusom
R.40.2	Logistični centri	Država sprejme ukrepe za povečanje (spodbujanje) logistične dejavnosti, npr. Ministrstvo za gospodarstvo v delu zagotavljanja sofinanciranja in MZI v delu zagotavljanja ustreznih dostopov
R.41.1	Upošteva se pri pripravi projektov tam, kjer je primerno, smiselno in uporabno	
R.42.1	Smernice	Priprava PN in izdelava smernic
R.43.1	Priporočila oz. navodila, ki jih je treba smiselno in skladno s potrebami upoštevati pri pripravi projektov na JŽI	V vseh fazah priprave projektov
R.44.1	Priporočila oziroma navodila, ki jih je treba smiselno in skladno s potrebami upoštevati pri pripravi projektov na JŽI	V vseh fazah priprave projektov
R.1.4	1. faza Divača–Ljubljana: nadgradnja proge	Določitev potrebnih ukrepov nadgradnje na TEN in drugih odsekih omrežja TEN (nadgradnja proge, vozne mreže, postaj, APB/ETCS, ENP ...); nadgradnja proge Rakek–Postojna, NPR Rakek, ukrepi za povečanje zmogljivosti, postaje
R.2.1	Zidani Most–Dobova: nadgradnja in ureditev vozlišča Zidani Most	Ukrepi za zagotovitev obojestranskega prometa vlakov, nadgradnja postaj (podaljšanje koristnih dolžin, zunajvojski dostop na peronsko infrastrukturo ...), ureditev NPR, uvedba ETCS ... (PN in izdelava študije za koridorske proge)

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 - 2030	po 2030	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030	po 2030	
R.21																					
	2016																				
	2017–2019																				
	2017–2019																				
U	stalen																				
	2016–2022																				
	stalen																				
vsi ukrepi	stalen																				
vsi ukrepi	2016																				
vsi ukrepi	stalen																				
vsi ukrepi	stalen																				
R.2.1, R.5.1, R.7.1, R.9.1, R.11.1, R.2.1, U.14.6, R.39	2016–2017																				
R.1.4																					

Priloga 8: Dinamika - Trajnostna mobilnost

Koda priprava	Ukrep izvedba	Opis ukrepov
U.31.1	Uvedba sistema integrirane vozovnice v RS	Uvedba enotnega sistema integrirane vozovnice, ki predvideva usklajene vozne rede, tarife in sisteme poravnav med prevozniki, dobro upravljanje JPP, informiranje potnikov in spodbujanje JPP
U.31.2	Ustanovitev upravljavca IJPP na državni ravni	Integriran javni potniški promet zahteva dobro načrtovanje, vodenje in upravljanje JPP. RS ustanovi upravljavca, ki bo skrbel za načrtovanje JPP, usklajevanje voznih redov med prevozniki, poravnave med prevozniki, ki bodo izvajali integrirane linije in prevoze, nadzor, obveščanje potnikov in spodbujanje uporabe JPP. Upravljavec mora imeti ustrezna sistemska orodja in kadre
U.34.1	Ustanovitev upravljavca IJPP	Ustanovitev upravljavca IJPP se izvede v okviru ukrepa U.31, da se zagotovi ustrezno načrtovanje, vodenje in upravljanje sistema z ustrezno organiziranostjo, usposobljenimi kadri in ustreznim nadzorom
U.39.1	Celostne prometne strategije	Namen JR je s pomočjo izdelanih Celostnih prometnih strategij (CPS) vzpostaviti trajnostno načrtovanje prometa v slovenskih občinah. Izdelana CPS je pogoj, da bodo občine kandidirale na JR za za dodelitev nepovratnih sredstev za spodaj zapisane ukrepe
U.41.1	Izdelava smernic za zmanjšanje občutljivosti prometnega sistema na ekstremne vremenske pojave	
U.33.1	Uvedba integriranih taktnih voznih redov	Projekt Uvedba IJPP v RS predvideva uskladitev voznih redov med posameznimi vrstami prevoza (železniški prevoz potnikov, javni linijski medkrajevni prevoz potnikov, mestni prevoz potnikov), ki bo zagotavljala, da se bodo vozni redi dopolnjevali in podpirali za boljšo ponudbo potnikom ter spodbujali uporabo vrste prevozov, ki imajo na določeni relaciji ali smeri primerjalno prednost
U.32.1	Prevozi na zahtevo	Na podežlju in na območjih razpršene poselitve, kjer javni linijski prevoz ni ekonomsko upravičen, se zagotovijo prevozi na klic do najbližjih prestopnih točk oziroma občinskih središč. Prevozi na klic se izvajajo po vnaprej določenih linijah in po predvidenih odhodih, ki se izvršijo le, če je izražena zahteva za prevoz
U.32.2	Prevozi na zahtevo za gibalno ovirane prebivalce	Prevozi na zahtevo za gibalno ovirane prebivalce se organizirajo v skladu z dobrimi praksami nevladnih invalidskih organizacij, ki svojim članom že nudijo tako storitev. Ponudba prevozov je razdrobljena po posameznih organizacijah in okoljih, kjer delujejo. Uvedba enotnega sistema bi povečala mobilnost ljudi s posebnimi potrebami in zagotavljala možnost za njihovo enakopravnejše vključevanje v vse dejavnosti, povezane z delom in prostim časom
U.36.2	Portal IJPP	Postavitev informacijskega portala za potnike, na katerem bodo vse informacije o voznih redih, prednostih JPP in bo tudi kot portal za mnenja o JPP
U.39.7	Izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti	Izobraževalno-ozaveščevalne dejavnosti o trajnostni mobilnosti bodo usmerjene na različne ciljne skupine: od vrtcev, osnovnih šol, srednjih šol, študentske populacije do odraslih voznikov avtomobilov in različne s trokrovne javnosti
U.12.1	P + R za mariborsko območje z gravitacijskim zaledjem	
U.11.1	P + R za ljubljansko območje z gravitacijskim zaledjem	
U.39.2	Pločniki, kolesarska infrastruktura, sistem P + R, postajališča JPP	Ureditev varnih dostopov do postaj in postajališč JPP, ureditev stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, sistem P + R, postajališča JPP, pločniki, kolesarske steze
U.39.3	Spodbujanje hoje	Izdelava državne strategije za spodbujanja hoje. Normativi in standardi površine za pešce

Koda priprava	Ukrep izvedba	Opis ukrepov
U.13.1	P + R na postajah in postajališčih javnega potniškega prometa	Enoten sistem upravljanja obstoječih parkirišč po načelu P + R, načini urejanja sistemov P + R, plačila, primernosti zemljišč, ki so na razpolago za sistem P + R s predlogi ukrepov, pri čemer je treba: v okviru intermodalnih točk določiti tudi sistem P + R na ravni države, kategorizirati intermodalne točke in sistem P + R (npr. glede na količino prestopov, ponudbe parkirnih mest, programske ureditve (npr. širša trgovska in druga ponudba, manjša trgovska in druga ponudba, brez dodatne ponudbe)), preučiti mikrolokacijske možnosti umestitve sistema P + R in dostopov, zasnovati preproste in udobne prestopne
U.39.5	Izdelava mobilnostnih načrtov	Različne ustanove si glede na specifikum prostora, v katerem so, potovalnih navad zaposlenih in možnostih trajnostnega prihoda na delo in šolo, izdelajo lasten mobilnostni načrt ter med zaposlenimi spodbujajo spreminjanje potovalnih navad
U.39.6	Zelena mestna logistika, trajnostne urbane strategije, sistem P + R, omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet in ukrepi na področju kakovosti zraka	Zelena mestna logistika: mesta bodo določila politiko na področju dostave blaga, ki bo določala skladnost dostavnih vozil z okoljskimi standardi, časovna okna dostave in bo spodbujala alternativne rešitve glede na specifikum prostora v mestnih središčih. Omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet: mesto določi omejitev vstopa osebnih vozil v širša oziroma ožje prometne središče na podlagi različnih meril, kot so emisijski standardi vozil (okoljske cone) ali zapore določenih območij. V izbranih mestih bodo lahko ukrepi podprti prek mehanizma celostnih teritorialnih naložb
U.3.1	Nadgradnja naprav SV Ljubljana–Grosuplje	
U.3.2	Nadgradnja postaj Ljubljana Rakovnik, Škofljica, Grosuplje in Šmarje-Sap	
U.4.1	Povezava z ekološko ustreznimi minibusi (bus shuttle)	Preučitev povezave z ekološko ustreznimi minibusi
U.14.5	Nadgradnja odseka Ljubljana–Litija	Nadgradnja naprav SV, ureditev dodatnih, trapeznih tirnih zvez, nadgradnja oziroma ureditev postaj Litija, Laze, Kresnice in postajališča Jevnica
U.14.6	Nadgradnja odseka Ljubljana–Logatec	Zgraditi dodatne trapezne tirne zveze (postaja Brezovica, Preserje, Verd in Logatec), nadgradnja postaj Brezovica, Borovnica, Verd in Logatec, uvesti APB ali ERTMS ravni 2, nadgraditi in dograditi elekronapajalne postaje, zagotoviti ustrezno dolžino postajnih tirov
U.35.2	Posodobitev voznega parka	Avtobusni prevozniki imajo nominiranih 1:100 avtobusov, s katerimi izvajajo GJS prevoza potnikov. Prenova voznega parka bo del razpisa za podelitev večletnih koncesij za izvajanje GJS, da se bodo hitro zamenjala vozna sredstva, ki so že iztrošena ter so neracionalna z vidika udobja in varnosti potnikov, okoljskih zahtev in racionalnega poslovanja. V skladu s pogoji in linijami je predviden postopen prehod na tehnologije
U.39.4	Ukrepi trajnostne parkirne politike	Z omejevanjem parkiranja v mestnih središčih, finančno politiko dražjega parkiranja v centrih in cenejšega parkiranja na obrobju mest ter sistemom P + R upravljamo količino prometa v mestih
U.39.8	Uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti	Na voljo so številni mehanizmi, na primer spremljanje vozil v realnem času s prikazovalniki na postajališčih JPP, informacijski portali za potnike z možnostjo uporabe mobilnih telefonov
U.37.1	Spodbuda nepridobitnih skupin pri pripravi promocije spodbujanja nakupa vozil na alternativni pogon	
U.11	Nadgradnja naprav SV	
U.1.2	Nadgradnja postaj Ljubljana Črnuče, Domžale in Jarše Mengeš, postajališča ustrezno opremiti	
U.1.3	Izvedba delne dvotirnosti na progi Ljubljana Šiška–Domžale	
U.2.1	Nadgradnja naprav SV	

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 - 2030	po 2030	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 - 2030	po 2030		
R32, R34, R40	2015–2016	2017–2025																				
U.31, U.33	2019	2018–2019																				
U.11, U.12, U.13, U.15, U.16, U.40.1	2017–2020	2018–2019																				
R.23.2	2016–2018	2018–2022																				
R.23.2	2016–2018	2018–2022																				
	2016–2018	2018–2022																				
R.5.1	2016–2018	2018–2022																				
R.1.4	2015–2018	2018–2022																				
U.31	2016	2019–2025																				
U.11, U.12, U.13	2018	2019–2020																				
U.40.1	2019–2020	2019–2020																				
		2020–2030																				
R.23.3	2016–2018	do 2025																				
R.23.3	2016–2018	do 2025																				
R.23.3	2016–2018	do 2025																				
R.3	2016–2018	do 2025																				

Koda priprava	Ukrep izvedba	Opis ukrepov
U.2.2	Nadgradnja postaj Medvode, Škofja Loka, Kranj, izgradnja dodatne postaje Bitnje	
U.38.2	Spremljanje javnega prevoza v realnem času v okviru NCUP	Spremljanje vozniških redov, prihodov, zamud javnega prevoza v realnem času in prikaz na portalu oziroma aplikacijah
U.1.4	Izvedba končne rešitve (celotna dvotirnost)	Rešitve, skladne s celotno študijo razvoja postaj in vpadnic v ljubljansko železniško vozlišče
U.3.3	Izvedba končne rešitve (celotna dvotirnost)	Rešitve, skladne s celotno študijo razvoja postaj in vpadnic v ljubljansko železniško vozlišče
U.14.3	Nadgradnja naprav SVTK na vozlišču Ljubljana	
U.14.4	Tivolski lok	Gradnja Tivolskega loka
U.14.2	Preureditev glavne postaje Ljubljana	Nadgradnja obstoječih postajnih tirov na južni strani postaje, nadgradnja postajnih tirov in tirnih zvez na severnem delu poteka postaje, nadgradnja tirov 50 in 51, odstranitev čistilne jame in pralnice vagonov, gradnja dodatnih peronov, povečanje razpoložljivosti daljših peroniziranih tirov
U.2.3	Izgradnja dodatnega tira na relaciji Ljubljana–Kranj	Rešitve, skladne s celotno študijo razvoja postaj in vpadnic v ljubljansko železniško vozlišče
U.4.2	Preučitev smiselnosti drugih povezav (npr. železniška povezava)	Preučitev povezave z ekološko ustreznimi minibusi ali železniško povezavo, ugotoviti ekonomičnost rešitve in predlagati ustrezno rešitev
U.14.1	Celotna študija razvoja postaj in vpadnic v ljubljansko železniško vozlišče	Študija reševanja urbanega prometa ljubljanskega vozlišča
U.15.1	Ovrednotenje možnosti uvedbe rumenih pasov za večja mesta	Občine pri pripravi celostnih prometnih strategij smiselno vključijo uvedbo rumenih pasov
U.16.1	Intermodalnost prestopnih točk	V okviru ukrepov U.13, U.14 se pripravi tudi analiza drugih oblik prestopnih točk, s katero se poveča učinkovitost sistema in atraktivnost ponudbe javnega prevoza potnikov. Treba je kategorizirati intermodalne točke (količina, velikost, prometne in neprometna oprema)
U.17.1	Vzpostavitev državnega kolesarskega omrežja	Dnevne migracije in daljinske povezave
U.17.2	Kategorizacija kolesarskega omrežja	
U.17.3	Vzpostavitev enotne platforme na državni ravni za ureditev, signalizacijo in kategorizacijo državnih kolesarskih povezav ter spremljajoče opreme	
U.35.1	Država sprejme ukrepe, s katerimi spodbuja (pomaga) prevoznike pri učinkovitejšem črpanju sredstev EU za posodobitev voznega parka	
U.36.1	Informiranje, promoviranje in ozaveščanje javnosti prek portala ali javnega foruma, ki bo deloval v okviru NCUP, o novostih in prednosti uporabe določenega javnega prevoza zaradi uporabe integrirane vozovnice, prilagojenih vozniških redov, uporabe P + R, informacije o stanju	
U.38.1	Zbiranje in obdelava podatkov v podatkovnem modelu v okviru NCUP	
U.40.1	Vodenje prometa v okviru NCUP	Vodenje prometa s pomočjo dinamičnega simulacijskega modela, s čimer bi bolj tekoče odvijanje prometa vplivalo na zmanjšanje emisij
U.40.2	S prometnim modelom v okviru NCUP določitev učinka posameznih ukrepov na zmanjševanje onesnaževanja	Vrednotenje posameznih ukrepov s prometnim modelom

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 - 2030	po 2030	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 - 2030	po 2030	
R.3	2016–2020	do 2025																			
Ro.32.4		po 2020																			
U.14.1, R.23.3	2022–2025	po 2025																			
U.14.1, R.23.2	2022–2025	po 2025																			
R.4.2	do 2020	po letu 2020																			
R.4.1	2016–2020	po letu 2020																			
R.4.2	2016–2018	po letu 2022																			
U.14.1, R.3.2	2016–2022																				
U.14.1	2022–2025																				
U.1, U.2, U.3, U.4, R.4, R.22, R.23.17	2016–2018																				
	2016–2020																				
U.11, U.12, U.13, U.14, R.40, Ro.34	2016–2018																				
U.16.1, U.13.1	2016																				
U.17.1	2016–2017																				
Ro.35, U.4.1																					
Ro.32.1																					
Ro.32.2																					
Ro.32.4																					
Ro.32.3																					

Priloga 9: Dinamika - Zračni promet

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
A.2.2	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture se bo izvajala v skladu z razvojnimi dokumenti in strategijami RS ter poslovnim načrtom obratovalca letališča
A.1.4	Obnova oziroma posodobitev navigacijskih služb zračnega prometa na letališču	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa se bo izvajala v skladu z razvojnimi dokumenti in strategijami RS ter poslovnim načrtom izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa
A.2.3	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa na letališču	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa se bo izvajala v skladu z razvojnimi dokumenti in strategijami RS ter poslovnim načrtom izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa
A.3.3	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa na letališču	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa se bo izvajala v skladu z razvojnimi dokumenti in strategijami RS ter poslovnim načrtom izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa
A.11.1	MZI bo dejavno spremljalo in izvajalo dejavnosti na področju razvoja alternativnih goriv v letalstvu na mednarodni ravni	Sodelovanje na ICAO, ECAC, EUROCONTROL ipd.
A.21.1	Intermodalna potniška središča	V skladu z rezultati projekta Uvedba IJPP v RS se določijo pomembne prestopne točke, ki imajo značaj intermodalnih potniških središč
A.21.2	Logistični centri	Država sprejme ukrepe za povečanje (spodbujanje) logistične dejavnosti, na primer Ministrstvo za gospodarstvo v delu zagotavljanje sofinanciranja in MZI v delu zagotavljanje ustreznih dostopov
A.1.1	Razvoj letališke infrastrukture	Nadaljnji razvoj letališke infrastrukture se bo izvajal v skladu z DPN, ki je v pripravi. Razvoj bo med drugim upošteval tudi potrebe RS in obratovalca letališča
A.1.3	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture se bo izvajala v skladu z razvojnimi dokumenti in strategijami RS ter poslovnim načrtom obratovalca letališča. Trenutna prednostna naloga je odprava ozkih grl
A.2.1	Razvoj letališke infrastrukture	Nadaljnji razvoj letališke infrastrukture se bo izvajal v skladu z DPN, ki je v pripravi. Razvoj bo med drugim upošteval tudi potrebe RS in obratovalca letališča
A.3.1	Razvoj letališke infrastrukture	Nadaljnji razvoj letališke infrastrukture se bo izvajal v skladu z DPN, ki je v pripravi. Razvoj bo med drugim upošteval tudi potrebe RS in obratovalca letališča. Trenutno potekajo zaključna dela v okviru evropskega projekta posodobitve letališke infrastrukture
A.3.2	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture se bo izvajala v skladu z razvojnimi dokumenti in strategijami RS ter poslovnim načrtom obratovalca letališča
A.10.1	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa se bo izvajala skladno z letnimi in petletnimi poslovnimi načrti izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, ob upoštevanju načrtov izvedbe Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope za referenčno obdobje, ki se pripravljajo v skladu z izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 390/2013 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja
A.1.2	Prestavitev glavne ceste	

Priloga 10: Dinamika - Vodni promet

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
M.12.1	Nacionalno enotno okno za pomorski promet	Implementacija Direktive ES/2010/65
M.13.3	Nakup večjega plovila 9–10 metrov	Novo plovilo je potrebno za učinkovito opravljanje nalog na morju.
M.34.1	Nove zaposlitve VTS (skladno s potrebami)	Zaposlitev novih operaterjev za delovanje centra VTS
M.36.1	Prenova zakonodaje o plovbi po celinskih vodah	Nova zaposlitev MZI-DI, Sektor za pomorstvo
M.37.3	Reorganizacija URSP – pomorska inšpekcija	Zaposlitev novih inšpektorjev za plovbo po celinskih vodah (skladno z dejanskimi potrebami)
M. 35.2	Nakup ekološkega plovila	Plovilo je potrebno za delovanje službe SVOM
M.37.1	Mednarodni predpisi	Implementacija direktiv EU, predpisov CEVNI in OSSB
M.37.2	Reorganizacija URSP – izpostave	Ustanovitev 3 izpostav URSP za celinsko plovbo
M. 34.5.	Nakup sohe in nadgradnja simulatorja	Nakup opreme za izvajanje usposabljanja pomorščakov v tehnikah za osebno preživetje ter za upravljanje rešilnih in reševalnih čolnov ter nadgradnje simulatorjev
M.34.2	Nove zaposlitve iz nadzora nad koncesijsko pogodbo za koprsko pristanišče (skladno s potrebami)	Zaposlitve v zvezi z izvajanjem določil koncesijske pogodbe
M. 34.4	Nove zaposlitve v skladu s potrebami (pomorski inšpektorji, pristaniški kapetan)	Nove zaposlitve (inšpektor) za nadzor delovnih in bivalnih standardov pomorščakov, po konvenciji MLC in za nove naloge v zvezi z vzorčenjem goriv skladno z MARPOL
M.3.10	Izgradnja zalednega terminala	Odvisno od dinamike gradnje II. tira je izgradnja zalednega terminala lahko kratko- ali srednjeročna rešitev
M. 13.5	Hidrografija	Hidrografske meritve slovenskega morja, vzdrževanje hidrografskih baz in kart ter distribucija teh uporabnikom, tehnična pomoč in svetovanje MZI na področju hidrografije in kartografije
M.13.2	Celostni pomorski nadzor	Ukrep v okviru OP ESPR – Izvajanja ukrepov šeste prednostne naloge Unije – pospeševanje izvajanja celostne pomorske politike v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropskega sklada za pomorstvo in ribištvo v RS za obdobje 2014–2020
M.11.1	Zagotovitev elektrike za napajanje ladij iz kopnega	Zagotovi SODO, ki je distributer (10–20 mW)
M.13.1	Nadgradnja opreme VTS	Nadgradnja obstoječe programske opreme za nadzor prometa na morju ter nakup senzorjev VTS, kamere CCTV in senzorja vidljivosti
M.35.1	Čiščenje morja	Nove zaposlitve SVOM
M.34.3	Novi poslovni prostori URSP in drugih drž. organov, ki delujejo na morju	Namestitev civilnih pomorskih organov na enem mestu z vzpostavitvijo enotnega sistema za nadzor morja in pomorskega prometa
M.1.1	Podaljšanje pomola I – južni del	Izgradnja obale in pomola I, opredeljena v DPN
M.3.1	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu I	Preureditev obale na južnem delu pomola I in vkop obale vzhodno v notranjost (s privezi in poglobitvijo)
M.3.4	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu III	Privezno mesto za Ro-Ro v bazenu III
M.3.5	Izboljšanje dostopnosti do pristanišča (last mile)	Novi vhodi v pristanišče in kamionski terminal (Sermin, Bertoki)
M.5.1	Izgradnja objekta potniškega terminala	

	povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030	po 2030
		do 2016	2016																
		do 2016	2016																
			2016																
	M.37	2016	2016																
	M.34	do 2016,	2016 2016																
		2016	2017																
	M.34	2018	2020																
	M.34	2018	2020																
		2016	2016 do 2022																
			2016, 2017																
		2016, 2017, 2018																	
	R 40	2016	2016–2017																
			2016–2022																
		2016	2017–2020																
	Ro.35.2, Ro.35.5, Ro.35.9, Ro.35.10		2020–2025																
		do 2016	do 2016																
	M.11		do 2016																
		do 2016	do 2017																
		do 2016	do 2020																
		do 2016 in 2016	do 2020																
		do 2016	do 2020																
		do 2016, 2016, 2019	do 2020																
		2015	do 2020																

Koda	Ukrep	Opis ukrepov
M. 6.1	Dogovor s Hrvaško za prekategorizacijo Save v mednarodno plovno pot (plovna kategorija 4)	Mednarodni sporazum
M.4.1	Poglobitev plovnega kanala v bazen II	
M.1.2	Podaljšanje pomola I – severni del	Izgradnja obale in pomola I, opredeljena v DPN
M.3.2	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu II	Preureditev obale na južnem delu pomola II in v bazenu II (s privezi in poglobitvijo)
M.3.3	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu II	Privezno mesto za tankerje na čelu pomola II
M.3.6	Izboljšanje notranjega prometa v pristanišču (tudi glede na nove vhode in priveze)	Nadgradnja cestno-železniškega notranjega omrežja na območju pristanišča
M.3.7	Povečanje skladiščnih zmogljivosti	Zaprte skladiščne zmogljivosti (rezervoarji, nova skladišča)
M.3.8	Povečanje skladiščnih zmogljivosti	Odperte skladiščne zmogljivosti (kontejnerji, avtomobili, les)
M.3.9	Širitev območja pristanišča	Pridobivanje novih površin – širitev območja pristanišča/kasete v zaledju
M.2.1	Ureditev priveznih mest ob začetku pomola III	Izgradnja priveznih mest in obale s poglobljanjem
M.1.3	Podaljšanje pomola II	Izgradnja obale in pomola II, opredeljena v DPN
M. 13.4.	Vzdrževanje objektov za varnost plovbe	Vzdrževanje objektov za varnost
M.4.2	Poglobitev vplivnih kanalov v koprsko pristanišče	
M.6.2	Vzpostavitev plovne poti ob izgradnji HE na Spodnji Savi in HE verige v RH	Izgradnja akumulacijskih bazenov, primernih za plovno pot, rezervacija prostora za splavnice ob pregradah HE.
M.6.3	Rečno pristanišče pri Obrežju	Priprava projektne in investicijske dokumentacije
M.6.4	Splavnice	Priprava projektne in investicijske dokumentacije
M.2.2	Izgradnja pomola III	Izgradnja pomola III
M.11.2	Zagotovitev ustrezne infrastrukture za vzpostavitev alternativnih goriv	Projekt GAINN4MOS – vzpostavitev pilotne luške infrastrukture za polnjenje zemeljskega plina na ladjah in vlačilcih ter njegova uporaba za luško mehanizacijo
M.11.3	Zagotovitev ustrezne infrastrukture za vzpostavitev alternativnih goriv	Projekt POSEIDON MED – študija o možnosti uporabe UZP kot alternativnega goriva za koprsko pristanišče, študija o možnosti dobave električne energije za napajanje ladij z obale
M.2.1.1	Intermodalna potniška središča	V skladu z rezultati projekta Uvedba IJPP v RS se določijo pomembne prestopne točke, ki imajo značaj intermodalnih potniških središč
M.2.1.2	Logistični centri	Država sprejme ukrepe za povečanje (spodbujanje) logistične dejavnosti, kot npr. Ministrstvo za gospodarstvo v delu zagotavljanja sofinanciranja in MZI v delu zagotavljanja ustreznih dostopov

povezava med ukrepi	priprava terminski plan	izvedba terminski plan	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030	po 2030
		do 2020																
		do 2022																
M.11.	2020	do 2025																
		do 2025																
		do 2016																
		2016-2022																
		2016-2022																
		2016-2022																
		2016,2018, 2021																
		do 2030																
		2016																
		do 2030 (50 EUR) po 2030 (150 EUR)																
		do leta 2022																
		po 2020																
		do 2020																
		do 2020																
		do 2020																
		po 2022																
		po 2030																
Ro.35.2, Ro.35.5, Ro.35.9	do 2019																	
	do 2016																	
U.31, U.33	stalen																	

Izdalo in založilo: **Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije**
Zanj: **dr. Peter Gašperšič, minister**
Uredniški odbor: **mag. Matjaž Vrčko, Nataša Pelko, Daniel Jurman**
Oblikovanje: **Studio Licul**

Elektronska izdaja
http://www.mzi.gov.si/si/dogodki/nacionalni_program_razvoja_prometa_v_rs/



S sofinanciranjem Evropske unije

Instrument za povezovanje Evrope

Izid sofinancira Evropska unija.

Za vsebino publikacije so odgovorni izključno avtorji. Evropska unija ne odgovarja za kakršnokoli morebitno uporabo v njej navedenih informacij.

Ljubljana, junij 2017

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani
COBISS.SI-ID=291511296
ISBN 978-961-94277-0-5 (pdf)