

Opozorilo: Neuradno prečiščeno besedilo predpisa predstavlja zgolj informativni delovni pripomoček, glede katerega organ ne jamči odškodninsko ali kako drugače.

Neuradno prečiščeno besedilo Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) obsega:

- Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Uradni list RS, št. 75/16 z dne 30. 11. 2016),
- Resolucijo o spremembah in dopolnitvah Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Uradni list RS, št. 90/21 z dne 47. 6. 2021).

RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI ZA OBDOBJE DO LETA 2030 (ReNPRP30)

(neuradno prečiščeno besedilo št. 1)

1. UVOD

Republika Slovenija je pred leti pričela s projektom vzpostavitve ustreznega sistema celovitega načrtovanja razvoja na področju prometa in prometne infrastrukture, ki temelji na znotraj-sektorski in med-sektorsko 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 sedaj. Najbolj očiten je razkorak med strateško načelnimi vizijami (npr. Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije – Intermodalnost: čas za sinergijo (Uradni list RS, št. 58/06) in dolgoročnimi 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 kasneje kot nacionalna programa razvoja avtocest ali železnic. Ravno 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 pa je tudi njuna operativnost. Posledično razvoj poteka predvsem na podlagi delnih in ozkih rešitev ter brez znotraj-sektorske in med-sektorsko 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 nadaljevanju 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 posebej velja za avtoceste. Po drugi strani pa 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, namreč omogočajo, da se obstoječa infrastruktura, z ustreznim vzdrževanjem, postopno izboljšuje. Podobno velja tudi za prometne storitve v javnem prometu. Tak pristop bo izrazito povečal učinkovitost slovenskega prometno-infrastrukturnega sistema.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: Nacionalni program) je dokument, ki predstavlja prehod med splošnimi ukrepi iz Strategije na konkretne aktivnosti v pripravi in izvedbi. Pri njihovi opredelitvi so bili določeni roki in nosilci posameznih aktivnosti, katerim so bili dodeljeni tudi okvirni stroški, vendar so bile vrednosti za večino aktivnosti ocenjene. Te se bodo s pripravo posamezne študijske in projektne dokumentacije podrobneje konkretizirale. Zato je letna višina potrebnih sredstev za realizacijo aktivnosti v Nacionalnem programu določena le po področjih, medtem ko so same aktivnosti, roki za njihovo izvedbo in nosilci navedeni v prilogi, ki je sestavni del tega Nacionalnega programa. Dinamika navedenih aktivnosti pa bo tudi sicer odvisna od višine proračunskih sredstev, dodeljenih za te namene, vendar, če se bo gibala v okvirih, ki so navedeni v tabelah v nadaljevanju, bo lahko spoštovana tudi dinamika aktivnosti, navedena v prilogi Nacionalnega programa. V vsakem primeru pa bo potrebno vzpostaviti mehanizme za njegovo sprotno spremljanje in dopolnjevanje. Za namen podrobnejšega načrtovanja izvajanja aktivnosti v dokumentu predlagamo, da Vlada RS vsako leto sprejme 6-letni operativni načrt vlaganj v promet oziroma prometno infrastrukturo, ki bo določal konkretne aktivnosti (projekte) na podlagi strokovnih prioritet, stroške za njihovo realizacijo in natančne roke izvedbe.

Že sama Strategija je poudarila, da je potrebno pri pripravi konkretnih projektov v okviru aktivnosti slediti predvsem načelu prometne in stroškovne učinkovitosti. To pomeni, da je najprej potrebno 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 nivoja prometnih uslug. Potrjevanje posameznih projektov mora biti ustrezno podprto z analizami stroškov in koristi oziroma metodami stroškovne učinkovitosti, ob tem pa je potrebno 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 ravno tako temeljiti na optimizaciji stroškov in koristi, predvsem s ciljem, da sistem postopno postaja samovzdržen.

Nacionalni program je sam po sebi ambiciozno naravnani, v povprečju za investicije, vzdrževanje in delovanje sistema (nadomestila, kompenzacije), predvideva dokaj enakomerno vlaganje v daljšem časovnem obdobju v višini med 600 in 700 mio EUR letno². Tak konstanten vložek omogoča hitrejše 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 investorjev (npr. koncesionarjev) v povprečju okvirno 300 mio EUR na leto.

Konstantna in stabilna vlaganja v infrastrukturo imajo pozitivne učinke na gospodarstvo in rast BDP-ja. Seveda pa 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 naravnano tako, da v vseh fazah izvajanja aktivnosti – vse do priprave končnega projekta – predvideva uporabo metod ekonomskega vrednotenja kot nujne podlage za odločanje. Če želimo zagotoviti kar najbolj pozitivne učinke razvoja prometa na gospodarski in družben razvoj Slovenije, je potrebno zagotoviti uravnotežen in racionalen obseg vlaganj v razvoj prometne infrastrukture, da bo zagotovljena predvsem njena dobra izkoriščenost in funkcionalnost. Pri tem je potrebno zagotavljati ustrezno transportno sposobnost in primeren nivo prometnih uslug (ni ozkih grl, ustrezen čas potovanja).

Osnovna usmeritev Strategije in na njej utemeljenega Nacionalnega programa prioriteten temelji na povečanju učinkovitosti in optimizaciji ter prilagajanju prometnega sistema srednje in dolgoročnim prometnim potrebam ljudi in gospodarskih subjektov na optimalen oziroma trajnosten način (kako lahko čim bolj učinkovito rešimo probleme) 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 doseg zastavljenih ciljev je zato v okviru tekočega spremljanja izvajanja načrtovanih aktivnosti 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 bistveno večji delež javnih sredstev namenjajo za upravljanje in vzdrževanje kot pa za novogradnje. Z Nacionalnim programom moramo srednjeročno 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 posebej pa 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 pa omenjeno poročilo izpostavlja naslednje:

1. potrebno je povečati učinkovitost, tudi z upravljanjem prometa v prometnih konicah, učinkovito upravljati s povpraševanjem in potrebna je višja kakovost storitev za uporabnike;

2. zniževati je potrebno skupne stroške sistema z vse bolj učinkovitim upravljanjem in vzdrževanjem, vključno z upoštevanjem eksternih stroškov;
3. povečevati (ohranjati) je potrebno vrednost premoženja, pri čemer je potrebno zagotoviti ustrezne nadgradnje in rekonstrukcije pravočasno, prioritete pa določiti na osnovi analize stroškov in koristi v celotni življenjski dobi.

Ustrezne modele gospodarjenja z obstoječim premoženjem je možno razviti, če se za te dele nameni zadostna finančna sredstva in človeške vire. To pomeni postopno prilagajanje in reformiranje ustaljenih vzorcev delovanja, tudi javne uprave in ostalih deležnikov v celotnem prometnem sistemu.

Iz analiz opravljenih pri pripravi Strategije razvoja prometa izhajajo tudi ugotovitve, da je bil v preteklih dvajsetih letih predvsem poudarek na izgradnji nove cestne infrastrukture, predvsem 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.

Tabela 1–1: Dolžina cestnega omrežja v RS

Kategorija ceste	Dolžina v km	Upravljaavec
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	

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

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 praktično kar polovico omrežja v zelo slabem stanju. V letu 2011 je bilo zelo slabih odsekov cca 40 %, v letu 2013 pa se je številka povzpela na cca 50 %. Tudi v letu 2015 je stanje podobno in sicer je cca 50 % vozišč v zelo slabem stanju. Poleg vozišč je potrebno upoštevati tudi ostale dele cestnega telesa, ki jih je potrebno vzdrževati, nadgrajevati, obnavljati in posodabljati. Tu ne gre samo za voziščne konstrukcije, temveč je potrebno 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 in v naseljih ...).

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 letnem nivoju potrebovali preko 90 mio EUR. S tem bi postopno uspeli zmanjšati delež vozišč v zelo slabem stanju. Vozišče je samo en del celotnega cestnega telesa. Dodatno k temu je potrebno prišteti tudi ukrepe, s katerimi bomo dosegali boljšo dostopnost, večjo stopnjo varnosti itd.

Nacionalni program tako 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 mio EUR
- v letu 2017 v višini 236,8 mio EUR in
- v letu 2018 ter naslednja leta 263 mio EUR povprečno letno.

Po opravljenih analizah je bilo na avtocestah in hitrih cestah v RS v letu 2013 v zelo slabem in slabem stanju 244,5 km smernih vozišč, v letu 2015 pa je slabih ali zelo slabih cca 387,3 km vozišč. Po izračunih na osnovi modela propadanja se delež slabih in zelo slabih vozišč povečuje, kar pomeni, da je potrebno povečati vlaganja za ohranjanje in vzdrževanje infrastrukture. Na programu avtocestnega omrežja je za obnove vozišč, rekonstrukcije objektov in ostalih elementov predvideno v letu 2016 57,7 mio EUR, v letu 2017 80,7 mio EUR ter naprej po 91 mio EUR letno. Ta vrednost, ki jo sicer predvideva DARS d.d. ni direktno del javnih sredstev. Vrednost pa omogoča, da se postopno izboljša stanje vozišč, stanje obcestnega telesa ter tudi objektov.

Dodatno pa bo potrebno zagotoviti sredstva za izvedbo nekaterih novogradenj, ki so predstavljene v okviru potrebnih aktivnosti: npr. odsek AC Draženci–Gruškovje, drugo cev predora Karavanke, dodatne priključke, širitve obstoječe AC, nekatere odseke tretje razvoje 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 km, regionalnih prog pa 633 km. V Uredbi EU 1315/2013 (v nadaljevanju TEN-T uredba) je definirano jedrno vseevropsko prometno omrežje (v nadaljevanju TEN-T omrežje). Čez Slovenijo potekata dva koridorja jedrnega omrežja, in sicer Baltsko-jadranski in Sredozemski koridor. Na Baltsko-jadranskem koridorju leži 337 km, na Sredozemskem pa 462 km glavnih prog. Ker se koridorja ne pokrijeta v celoti, je skupaj na jedrnem omrežju v Sloveniji 496 km prog.

Tabela 1–2: Dolžina železniškega omrežja v RS

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

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

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

- elektrifikacija,
- medtirna širina 1.435 m,
- osna obremenitev vsaj 22,5 ton,
- 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. Slednji je od letališča Jožeta Pučnika Ljubljana dalje, v smeri proti Jesenicam in Avstriji, v celovitem TEN-T omrežju.

Največje odstopanje pri doseganju zahtev TEN-T uredbe beležimo pri standardih za hitrost in osno obremenitev. Analiza železniškega omrežja kaže, da samo 19,3 % omrežja oziroma 95,7 km prog jedrnega omrežja, že izpolnjuje standarde predpisane z Uredbo 1351/2013. Za preostali del omrežja pa so predvidene aktivnosti, ki vključujejo pripravo dokumentacije za ustrezno nadgradnjo prog. Skladno z določili uredbe je potrebno projekte utemeljiti z vidika stroškov in koristi (analiza CBA), sama uredba pa dopušča tudi odstopanja oziroma izjeme.

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

Regionalne proge pomenijo zelo pomemben segment razvoja prometnega sistema v Republiki Sloveniji. V preteklih letih so bila intenzivna vlaganja predvsem na jedrnem prometnem omrežju. Treba je pospešiti vlaganja v razvoj regionalnih prog. Te so skupaj z jedrnim omrežjem zelo pomembne za zagotavljanje trajnostnih ciljev Republike Slovenije. Zmanjševanje vplivov na okolje zaradi prometa lahko dosežemo z ustreznim omrežjem regionalnih železniških prog. Te je v večini primerov treba pospešeno nadgraditi. Predvsem je treba zagotoviti ustrezno prepustno zmogljivost prog, posodobiti postaje in postajališča ter te točke povezati z drugimi načini prevoza (bus, kolesarske povezave, sistemi P+R in peš dostopi). Ključni cilj je zagotoviti take nadgradnje omrežja, da bo železnica tam, kjer je že vzpostavljena, zagotavljala tako imenovano hrbtenično prometno omrežje. Manjši del nadgradenj je možno zagotoviti v okviru izvajanja vzdrževanih del v javno korist, za večji del projektov pa je treba zagotoviti tudi ustrezne podlage s prostorskimi izvedbenimi akti. Ker so cilji, ki izhajajo iz Nacionalnega energetskega podnebnega načrta in predloga dolgoročne podnebne strategije Republike Slovenije do leta 2050, pomembna prednostna naloga Republike Slovenije, je treba nujne ukrepe na javni železniški infrastrukturi prednostno umestiti v prostor in za take ukrepe prednostno zagotoviti pogoje za začetek izvajanja investicij. Doseganje »zelenih« ciljev s širokim naborom skladov EU neposredno podpira EU, kar je pomemben razlog, da se ti projekti načrtujejo prednostno.

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

Strategija in posledično Nacionalni program opredelujeta tudi sklop ukrepov in aktivnosti 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 v veliki meri odvisen od koncesijskih pogodb oziroma vlaganj njihovih lastnikov. Republika Slovenija bo spodbujala njihov razvoj skladno s svojimi pristojnostmi.

Vsi omenjeni cilji, prioritete, ukrepi in aktivnosti bodo lahko uresničeni s sprejemom Nacionalnega programa razvoja prometa v RS, ki predstavlja 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 nadaljevanju Strategija) in obenem Ministrstvu za infrastrukturo RS (v nadaljevanju MZI) naložila pripravo Operativnega načrta za izvajanje Strategije (v nadaljevanju Operativni načrt), in sicer najkasneje v roku enega leta od sprejema 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 potrebno v Državnem zboru RS, še pred sprejemom Operativnega načrta na Vladi RS, sprejeti Nacionalni program razvoja prometa, s katerim bodo nadomeščeni sedaj veljavni posamezni nacionalni programi v delih, ki jih zajema ta Nacionalni program.

Pravno podlago za sprejem 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 uresničitev 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 uresničitev 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 okolje-varstvenih merilih.

(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 aktivnosti 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)«.

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 nadaljevanju: 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 izvedbene programe 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. 78/06) jasno določila sistem javnih letališč.

Poleg omenjenih 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.

3. IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO

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

V svojih zaključkih se je Strategija osredotočila na opredelitev vseh ukrepov, ki so potrebni 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 takšen pristop zaželen tudi s strani EU inštitucij 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 služi za izvajanje sprejete Strategije, s prednostnim vrstnim redom izvedbe aktivnosti za realizacijo ukrepov. Dokument določa nosilce aktivnosti ter opredeljuje potrebne finančne vire in določa časovni okvir za izvedbo aktivnosti. Za konkretnjšo izvedbo posameznih ukrepov pa se predvideva tudi sprejem 6-letnega operativnega načrta za izvajanje Nacionalnega programa na nivoju 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. Zaključki okoljskega poročila bodo spoštovani tudi pri pripravi oziroma izvajanju konkretnjših aktivnosti 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 konkretnjše aktivnosti za celovit razvoj prometa in prometne infrastrukture ter njihove nosilce,
- izvedbo konkretnih aktivnosti 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 na področju prometa, medtem ko s posebnimi cilji določamo, kaj je potrebno narediti, da bodo odpravljene ugotovljene težave in doseženi želeni rezultati – učinki.

Vizija prometne politike je tako 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 izmed njih 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 ter ostalih), ki so bile izdelane v okviru procesa priprave Strategije. Njena strateška določila v največji meri temeljijo na posebnem analitičnem instrumentu tako imenovanem nacionalnem prometnem modelu, ki upošteva sedanjo in prihodnjo ponudbo prometnih omrežij (prepustnost, dostopnost) in sedanje ter pričakovano prihodnje prometno povpraševanje (socio-ekonomski podatki). Nacionalni prometni model so eksperti Evropske komisije ocenili kot zelo kvaliteten 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, upošteva, 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 TEN-T omrežje brez dodatnih vlaganj ne bi zagotavljalo potrebne prepustne zmožljivosti in sprejemljive udobnosti potnikov niti minimalnih TEN-T standardov,
- kljub uveljavitvi trajnostne prometne politike bi na pomembnem delu slovenskega cestnega omrežja prišlo do prekoračitev prepustnosti, zastojev in ozkih grl, še posebej izrazito na ljubljanskem avtocestnem obroču in njegovih priključnih avtocestnih krakih,

- parkirišča za tovornjake ob avtocestnem sistemu že sedaj predstavljajo ozka grla, ki se bodo v prihodnje ob nespremenjenem stanju še zaostрила,
- 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 njegove 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 ter ozka grla slovenskega železniškega omrežja,
- glavno težavo letališča Jožeta Pučnika Ljubljana predstavljata neustrezna 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 sedaj 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 število nevarnih mest in zgolj pasivno zavarovalnih nivojskih križanj cest in železnic, kar prispeva k večjemu številu prometnih nesreč.

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

Tabela 4–1: Prikaz ukrepov v Strategiji

	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 in s tem zagotavljanje čim večje varnosti, zanesljivosti in racionalnosti obratovanja. Sem spadajo:

- remont zgornjega stroja proge,
- obnova vozne mreže,
- obnova SV- in TK-naprav,
- obnova mostov in podpornih ter opornih zidov, gradnja izvennivojskih križanj in
- manjše rekonstrukcije postaj in prog.

Realizirana so bila naslednja dela:

- zagotovitev nakladalnega profila UIC – B,
- obnova telekomunikacijskega sistema in ŽAT central,
- na Sredozemskem koridorju je uveden sistem ETCS (z vsemi dovoljenji za obratovanje), sistem GSM-R pa je v zaključni fazi uvedbe na celotnem železniškem omrežju,
- v okviru posojila EBOR/EIB, v obdobju od 1994 do 1997, je bilo realiziranega 148 km remontov prog (vendar še vedno niso obnovljene vse glavne proge, regionalne pa sploh ne), zamenjanih 50 km vozne mreže in obnovljeni nekateri mostovi, podporni ter oporni zidovi in
- prav tako je ostala nerealizirana ideja, 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 realizirana so bila naslednja dela:

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

4.2.2 Dograditev obstoječih prog, gradnja novih prog in vozlišč

Sem uvrščamo naslednje projekte, ki so bili realizirani:

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

Projekti, ki so bili delno realizirani:

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

Projekti, ki niso bili realizirani:

- gradnja drugega tira Koper–Divača (45,8 km) v obdobju 1998–2000,
- gradnja drugega tira Ljubljana–Jesenice (71,2 km) po letu 2005,
- gradnja drugega tira Maribor–Šentilj (16,5 km),
- gradnja telekomandne naprave na progi Sežana–Jesenice (129,8 km),
- elektrifikacija proge Sežana–Anhovo (56,6 km),
- elektrifikacija proge Anhovo–Jesenice (73,2 km),
- 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 progo Beltinci–Lendava v dolžini približno 20 km in
- po letu 2005 načrtovana gradnja novih regionalnih prog, ki dopolnjujejo obstoječi železniški sistem.

4.2.3 Gradnja prog za višje in visoke hitrosti

- nerealizirana 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,
- nerealizirani sta tudi progi za hitrosti do 160 km/h, in sicer glavna proga proti Mariboru in Dunaju ter nova proga Ljubljana–Jesenice,
- realizirana pa je posodobitev glavne proge Pragersko–Ormož–Murska Sobota–Hodoš, za hitrosti do 160 km/h.

4.2.4 Zaključek

Po NPRSZI je bilo v obdobju od leta 1994 do 2005 predvideno vlaganje v višini 2.136 mio EUR, realizirano pa je bilo samo 316 mio EUR, kar zneso 16,7 %. Za obdobje od 2006 do 2015 je bilo predvideno vlaganje v višini 3.174 mio EUR, dejansko realiziranih vlaganj je bilo za 1.429 mio EUR oziroma 43,9 %.

Odstotek realizacije celotnega obdobja NPRSZI, od leta 1994 do leta 2015, znaša 29,1 %.

Zato je nujen sprejem novega Nacionalnega programa za to področje, saj so projekti, ki niso bili realizirani v NPRSZI, večinoma vključeni vanj, v odvisnosti 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). NPJA je bil objavljen dne 15. 11. 1995 v Uradnem listu RS, št. 13/96 (Uradni list RS, št. 13/96), Spremembe in dopolnitve nacionalnega programa izgradnje avtocest (t.i. "rebalans") dne 23. 4. 1998 v Uradnem listu RS, št. 41/98 (Uradni list RS, št. 41/98), Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest pa dne 27. 2. 2004 v Uradnem listu, 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 ostalih aktivnosti, ki spadajo v investicije povezane s cestno in prometno infrastrukturo.

Tabela 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
Ostale investicije			
po NPJA (AC, HC – zgrajene pred letom 1994)			34.246.696,05
Ostale 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

Tabela 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

Tabela 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 NPIA od leta 1994 do konca leta 2014 znaša 5.595.170.875,73 EUR, v okviru katerih se je zgradilo 585,20 km AC/HC odsekov in pripadajoče prometne infrastrukture, vključno z navezovalnimi cestami. Nerealizirani projekti, tako iz osnovnega kot 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 zajema 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 alternativen 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 bilo usmerjeno 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 ter patroljiranja na morju,
- postopna vzpostavitev enotnega okna z namenom 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 aktivno 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 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 približal 19 mio 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 mio ton. V obdobju 2009–2014 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 Mediteranu. Za projekt poglobitve vplovnega kanala v bazen I koprskega tovornega pristanišča je bilo v obdobju 2011–2015 porabljenih 2.055.504 EUR proračunskih in 7.146.584 EUR EU sredstev. 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 plovi, posebna davčna osnova (v davčno osnovo od dohodka, v zvezi z opravljanjem dela, se všteva 50 % dohodka),
 - s sodelovanjem pri EU projektih, ki so sofinancirani iz Instrumenta povezovanja 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,
 - z namenom 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 zajema 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 z namenom izvajanja mednarodnega pravnega reda ratificirala še Konvencijo o omejitvi odgovornosti za pomorske terjatve, 1976 in Protokol iz leta 1996, ki spreminja to konvencijo.

Prihodnje aktivnosti na področju pomorstva pa 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 in 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 s 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-ji 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. Aktivno 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 aktivnosti za izdelavo strokovnih podlag ter prostorske, okoljske, investicijske in tehnične dokumentacije potrebne za sprejem 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: posodobitev letalske in letališke infrastrukture, 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.

Z namenom 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 za druge dejavnosti, 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 električne in strojne inštalacije. 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 podal soglasje k investiciji v novi potniški terminal. S tem je bila investicija zaključena.

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

Gradnja tovornega terminala na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana

Z namenom 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 ustanovljena med drugim tudi stavbna pravica na določenih zemljiščih za izgradnjo tovarnega terminala.

4.5.2 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, ravno tako se varianta proge umika iz prvotno načrtovanega koridorja in se umešča vzporedno z obstoječo progo kot drugi tir. So pa trenutno v preučevanju druge možnosti za železniško povezavo letališča z Ljubljano (npr. preko Kamnika).

Vse aktivnosti na tem področju, ki jih je potrebno 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 njegove celotne realizacije in zajema konkretne ukrepe in aktivnosti. Razdeljen je na dva dela, in sicer na področje:

- priprave in
- izvedbe.

V prilogah, ki so sestavni del vsakega področja posebej, so podane podrobnejše aktivnosti za posamezen ukrep, časovni okvir priprave in izvedbe, prav tako je podan nosilec aktivnosti. Podana je tudi povezava med različnimi ukrepi enega prometnega sistema (npr. železnic), lahko pa je podana tudi povezava med ukrepi na različnih področjih hkrati (npr. da mora konkretna aktivnost 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 aktivnosti je bila dodeljena tudi ocena vrednosti priprave potrebne dokumentacije in izvedbe, in sicer na podlagi že izdelane dokumentacije za konkretno aktivnost ali na podlagi ocene za podobne aktivnosti. Ocene vrednosti so služile za izdelavo dinamike po posameznih področjih in so podane v nadaljevanju tega dokumenta.

Prioriteta izvedbe aktivnosti 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 in
- 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 prioritet 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 prioritete izvedbe na infrastrukturi.

Na področju investicij v železniško infrastrukturo se upošteva predpisana metodologija za področje javne železniške infrastrukture, ki opredeljuje elemente posameznih osnovnih meril in 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 potrebno vključiti tudi ukrepe oziroma aktivnosti nacionalnega pomena, ki so v prilogi Nacionalnega programa poimensko (eksplicitno) navedene in slediti tam začrtanemu terminskemu planu. Poleg cest in železnic to velja tudi za ukrepe oziroma aktivnosti 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 aktivnosti, 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 in ga predloži v sprejem 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 (drsni 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 podana 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 s strani nosilcev:

- države (MzI in DRSI),
- DARS-a,
- 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 cca 730 mio 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 predvideno v letu 2016, ko je za projekte, ki so skladni z ukrepi Strategije, treba najprej pripraviti vso dokumentacijo. Izvedbena faza je najmočnejša v letih 2018–2019, 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 spodnji tabeli 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 pa so prikazana potrebna sredstva po področjih prometa (ceste, železnice, letalstvo, pomorstvo in trajnostna mobilnost).

V skupni tabeli so podana vlaganja države po letih vključno s predvidenimi EU sredstvi. Skupaj je za vsa področja predvideno sofinanciranje z EU sredstvi v ocenjeni višini 620 mio EUR. Dodatno k temu si bo ministrstvo prizadevalo, da bo EU sredstva pridobilo tudi za investicijo projekta II. tir Divača–Koper.

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

Skupaj po področjih	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016–2022	Skupaj 2023–2030
Zračni promet	2,31	1,2	1,36	0,61	0	0	0	5,47	0
Vodni promet	52,4	76,35	74,09	63,69	31,62	70,35	79,5	448	159
Mzi	2,7	6,15	3,34	3,54	3,82	12,05	25,65	57,25	0
Luka Koper d.d.	49,7	70,2	70,75	60,15	27,8	58,3	53,85	390,75	159
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	0	0	85,13	2
DRSI: Investicijsko vzdrževanje in gradnja cest	87,16	152,16	196	196	196	196	196	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	4,3	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	330,1	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	127,1	1.325,64	828,96
JZP	0	0	90	178	254	235	203	960	285
Trajnostna mobilnost	10,48	24,07	40,38	56,51	37,37	22,4	22,45	213,65	45,08
Mzi/DRSI	10,46	16,56	33,37	49,49	31,86	22,4	22,45	186,58	45,08
Občine	0,01	7,51	7,01	7,01	5,51	0	0	27,07	0
Skupaj vsa vlaganja	420,2	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	379,9	371,2	2.879,39	2.444,04

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

Poleg vlaganj, katera dinamika je po posameznih deležnikih razvidna iz preglednice 5-1 pa je treba zagotavljati tudi vire za redno vzdrževanje, subvencije in kompenzacije, kot je razvidno iz tabele 5-2 v nadaljevanju. S strani države so predvidena vlaganja v obdobju 2016–2022 v skupni višini 2.260,04 mio EUR, in sicer za:

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

Tabela 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	72	72	72	72	539,85	576
DRSI: Urejanje in razvoj na področju prometa in prometne infrastrukture	4,7	4,7	5	5	5	5	5	34,4	40
DRSI: Upravljanje in tekoče vzdrževanje državnih cest	85,71	84,74	67	67	67	67	67	505,45	536
Železnice	112,19	113	136	136	136	136	136	905,19	1.088,00
DRSI proračun: Vzdrževanje javne železniške infrastrukture	65,77	66,34	90	90	90	90	90	582,11	720
DRSI proračun: Zagotavljanje varnosti v železniškem prometu	46,42	46,66	46	46	46	46	46	323,08	368
Trajnostna mobilnost	105	105	121	121	121	121	121	815	968
Subvencije in kompenzacije (avtobusni prevozi)	60	60	60	60	60	60	60	420	480
Integriran sistem javnega potniškega prometa (železnice)	45	45	61	61	61	61	61	395	488
Skupaj redno vzdrževanje, subvencije in kompenzacije	307,6	307,44	329	329	329	329	329	2.260,04	2.632,00

5.1 Ceste

Tabela 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	4,8	2,85	3,15	0	0	0	0	10,8	2
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	0,3	2,72	0	0	0	0	3,07	0
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	2,8	0,9	0,5	0	0	0	0	4,2	0
2.2	DARS EU	28,32	27,18	12,76	1,87	0	0	0	70,13	0
2.3	DARS d.d. investicije	34,16	179,34	197,79	287,7	374,3	379,78	302,07	1.755,13	1.542,74
2.4	DARS d.d. obnove AC	57,74	80,76	91	91	91	91	91	593,5	728
2.5	Zasebni investitorji/Občine	0	4	6	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	0	0	85,13	2
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	4,3	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	196	196	196	196	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	196	196	1.304,45	1.570,00

Na področju cest je predvideno sofinanciranje z EU sredstvi v ocenjeni višini 132 mio EUR.

Tabela 5-4: Predvidena dinamika vlaganj rednega vzdrževanja v ceste (v mio EUR)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016– 2022	Skupaj 2023– 2030
Redno vzdrževanje ceste									
DRSI: Urejanje in razvoj na področju prometa in prometne infrastrukture	4,7	4,7	5	5	5	5	5	34,4	40
DRSI: Upravljanje in tekoče vzdrževanje državnih cest	85,71	84,74	67	67	67	67	67	505,45	536
	90,41	89,44	72	72	72	72	72	539,85	576

- Na področju cest so predvidena vlaganja v obdobju 2016–2022 s strani:
- MZI v višini 85,13 mio EUR, v katerih je zajeto 70,13 mio EUR EU sredstev za investicije DARS-a.
 - Države (DRSI) v višini 1.219,32 mio EUR za investicijsko vzdrževanje in gradnjo cest, 34,40 mio EUR za urejanje in razvoj na področju prometa in prometne infrastrukture in 505,45 mio EUR za upravljanje in tekoče vzdrževanje državnih cest. Viri so predvideni v sklopu aktivnosti Ro.43.3 »Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsní plan)«. Drsní plan bi zajemal sanacijo voziščne konstrukcije, horizontalnih/vertikalnih elementov in zagotavljal ukrepe za izboljšanje prometne varnosti. Šele ko bodo s strani države zagotovljeni konstantni viri (npr. proračunski sklad, posebni namenski viri), bo investicije v obstoječo infrastrukturo možno načrtovati tudi na daljše časovno obdobje, kar se je v praksi izkazalo kot nujno za zagotavljanje učinkovitosti, na kar v svojih mnenjih opozarja tudi Računsko sodišče RS. V dinamiki so upoštevana 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 dalje pa bodo dodatna sredstva v ustreznih dokumentih opredeljena kasneje oziroma bodo zagotovljena v integralnem proračunu. Vlada RS bo na ta način sledila finančnemu toku, ki je v Nacionalnem programu.
 - DARS-a (brez EU sredstev) v višini 1.828,01 mio EUR za investicije in 593,50 mio EUR za obnove obstoječega omrežja. Vlaganja DARS d.d. so omejena izključno na vlaganja v cestninske ceste. V primeru, da 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 prostorsko načrtovanje in umeščanje avtocest v prostor ter pridobivanje nepremičnin za potrebe gradnje avtocest, ki se izvaja skladno s 4. členom ZDARS-1. DARS izvaja navedene naloge v imenu in za račun RS. 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-a je predhodno sprejetje zakonov o soglasju in poročstvu za zagotavljanje finančnih virov in ustrezen mehanizem prilagajanja višine cestnine, ki bo omogočal odplačilo kreditov najetih v ta namen.
 - Zasebnih investitorjev/občin v višini 94,49 mio EUR, ki se nanašajo predvsem na ukrepe oziroma aktivnosti 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, vendar bodo tudi občine morale načrtovati obnovo obstoječe infrastrukture v svojih občinskih proračunih ter prav tako izdelati načrt prioritete, torej skladno z ukrepom Ro.43. Ta vlaganja prav tako ne bremenijo državnega proračuna.

Nacionalni program predvideva izvajanje aktivnosti, povezanih z vzdrževanjem cest, posodobitvami in tudi razvojem infrastrukture. Na področju avtocest so prioritete 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 zajema 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 pa tudi aktivnosti 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, upoštevajoč dinamiko glede na realne prometne potrebe, opredeljene v Strategiji. Dinamika za posamezno aktivnost izhaja neposredno iz ugotovljenih problemov in je utemeljena glede na realne potrebe (prometne probleme, obremenitve) ter zagotavlja doseganje splošnih in specifičnih ciljev v obdobjih 2014–2020 in do 2030.

Na področju državnega cestnega omrežja je ravno tako predvideno, da se omogoči ustrezno vzdrževanje obstoječe infrastrukture, da se le-ta rekonstruira s ciljem povečanja varnosti in zagotavljanja boljših pogojev dostopnosti. Predvideno je, da se zagotovijo ustrezni namenski viri, s katerimi bo mogoče zagotoviti investicijsko vzdrževanje in razvoj primarne infrastrukture.

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

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

Upravljavca 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, npr. modeli propadanja. Rezultati modelov predstavljajo osnovo za določitev obsega investicijskega vzdrževanja in gradnje državnega cestnega omrežja ter neposredno določajo prioritete sezname različnih, potrebnih projektov na državnem cestnem omrežju.

Pri določitvi kriterijev za uvrstitev posameznih projektov v 6-letni načrt investicijskega vzdrževanja in gradnje državnih cest je potrebno 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 in z upoštevanjem prometno gravitacijskih področji v Strategiji,
4. stanje prometne varnosti in
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 nivo usluge uporabnikom.

Poleg ukrepov na voziščih je potrebno v okviru 6-letnega načrta obnovitve državnih cest zagotoviti učinkovite sanacije in rekonstrukcije premostitvenih, podpornih in opornih konstrukcij. Hkrati pa sočasno izvajati ukrepe za povečanje prometne varnosti in zagotavljanje boljše dostopnosti in povezljivosti. Seveda je potrebno 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

....) potrebno pripraviti 6-letni načrt, v katerega se uvrstijo projekti po načelu, da je finančni razrez proračuna deljen na način, da je:

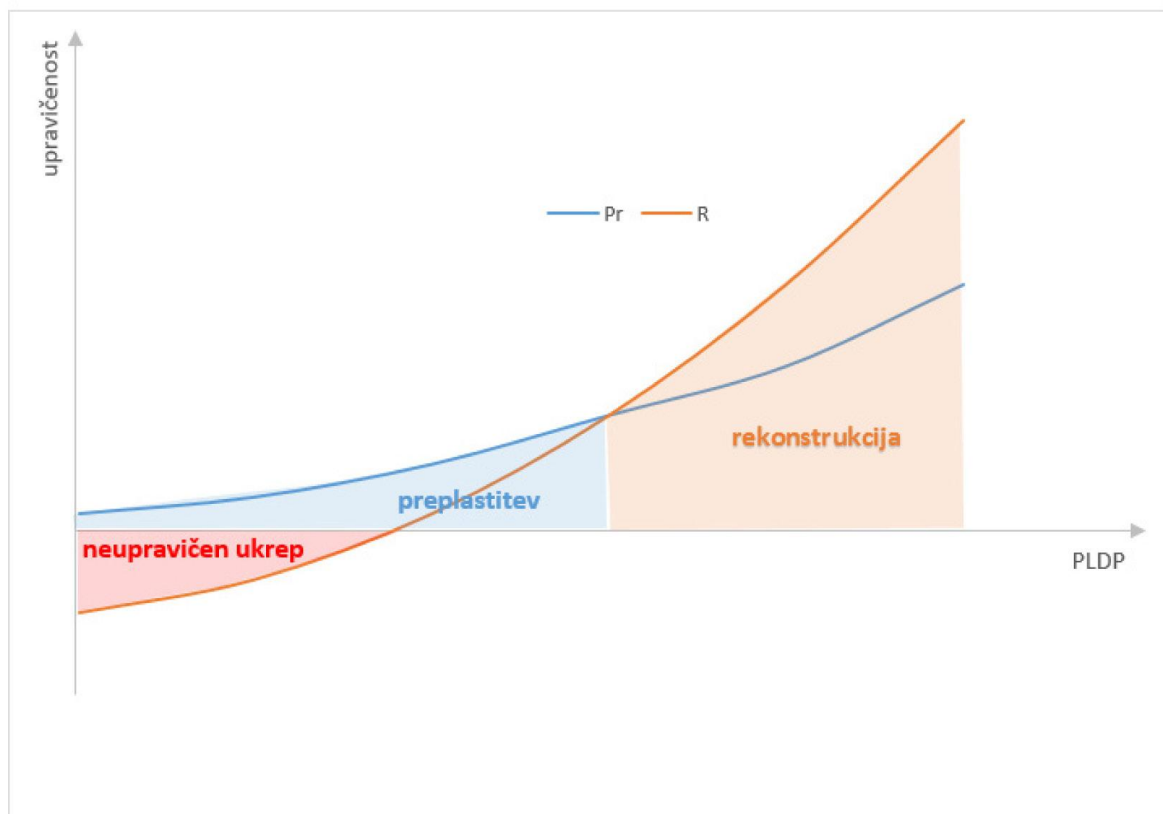
- 2/3 projektov v okviru analize stroškov in koristi doseglo prag ekonomske upravičenosti,
- 1/3 sredstev namenjeno za projekte, kjer ni nujno, da projekt doseže prag ekonomske upravičenosti.

To pomeni, da se glavšina finančnih sredstev usmeri praviloma v bolj prometne ceste, delitev pa omogoča, da se izvajajo tudi ukrepi na manj prometnih cestah. V program je potrebno uvrstiti tudi projekte, ki bodo odpravili ozka grla na omrežju (ožine, nenosilni objekti, omejitve hitrosti izven naselij) ter bodo povečali tudi potovalno hitrost izven naselij. S 6-letnim načrtom je potrebno zagotoviti, da se povečajo potovalne hitrosti izven naselij tako za osebni kot za javni potniški promet, prioritarno 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 potrebno izvesti še sanacije in rekonstrukcije premostitvenih, podpornih in opornih konstrukcij in/ali izboljšati tudi elemente horizontalnega in vertikalnega poteka ter
- točkovni ukrepi, kjer je potrebno pretežno sanirati oziroma rekonstruirati premostitveni objekt, podporni ali oporni element ali pa zagotoviti prometno-varnostni ukrep.

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



Slika 1: Shematski prikaz modela izbire vrste ukrepa glede na upravičenost in obseg prometa (Vir: DRI)

Na sliki 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 odločitev (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 predstavlja 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 indikatorje:

- 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:

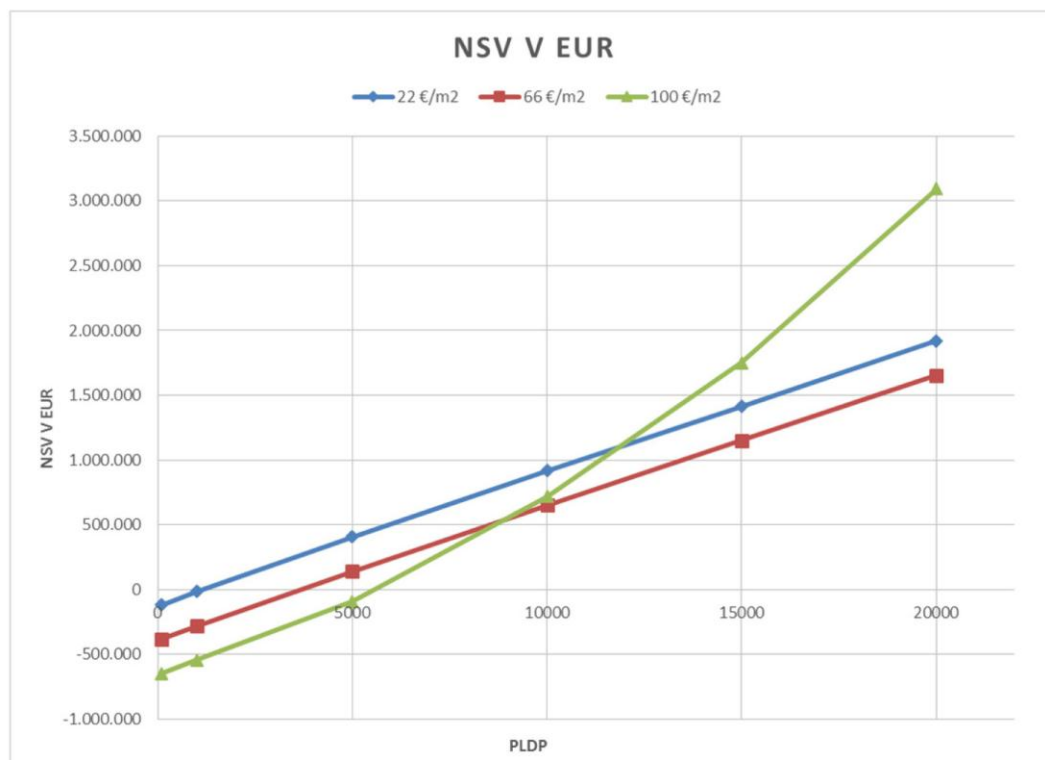
- osnovo predstavlja model PMS5 izdelan za celotno državno cestno omrežje. Model zajema podatke o infrastrukturi (ceste), prometu po strukturi vozil z napovedjo ter rezultate različnih meritev. Upoštevajo se stanje prometa in napovedi, narejene na strateškem nivoju z uporabo strateškega prometnega modela 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 ostale ukrepe (npr. na objektih, obvoznice, križišča, odprava črnih točk, itd.) izdelati izračun stroškov uporabnikov in ekonomske upravičenosti vseh ukrepov skupaj. Posamezne ukrepe mora združevati v logične projekte na daljšem potezu (npr. kombinirani ukrepi);
- cilj je, da se za vsako leto določi optimalen nabor ukrepov (projektov) glede na razpoložljiva sredstva na osnovi skupne ekonomske upravičenosti za vse ukrepe na državnem cestnem omrežju (vozišča, objekti, prometna varnost, obvoznice, občestni prostor itd.);
- posebno prioriteto dobijo 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 ter 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. cca 100.000 do 150.000 EUR/km,
- investicijsko vzdrževanje z ojačitvijo vozišča, cena 66 EUR/m² brez DDV, tj. cca 300.000 do 400.000 EUR/km,
- investicijsko vzdrževanje z rekonstrukcijo ceste, cena 100 EUR/m² brez DDV, tj. cca 600.000 do 700.000 EUR/km,
- investicijsko vzdrževanje z rekonstrukcijo ceste + razširitev vozišča iz npr. 6 na 6,6 m vključno z ukrepi na objektih in ureditvami v naseljih, cena 200 EUR/m² brez DDV, tj. cca 700.000 do 2.000.000 EUR/km.

Upoštevan je različen 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 različen obseg prometa ter glede na različno vrsto projekta
(Vir: DRI, osnova Opcost, nivo cen november 2014)

Posamezna krivulja kaže upravičenost ukrepa glede na obseg prometa. Iz prikaza rezultatov vrednotenja na zgornji sliki 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 potrebno slediti finančnemu načrtu, navedenem v tabeli 5-3. V primeru, da bi bila sredstva nižja od navedenih v tabeli 5-3 rehabilitacije državnega cestnega omrežja ne bo možno izvesti, vsaj ne v dinamiki, ki je predvidena s tem Nacionalnim programom. Prav tako je treba slediti finančnemu načrtu za redno vzdrževanje, navedenem v tabeli 5-4.

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

Upravljavec državnih cest pripravi tudi načrt rednega letnega vzdrževanja.

DARS pripravi načrt vlaganj z letnim načrtom izvajanja koncesije.

5.2 Železnice

Tabela 5-5: Predvidena dinamika vlaganj v investicijsko vzdrževanje in investicije, železnice (v mio EUR)

		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016– 2022	Skupaj 2023– 2030
	Železniški promet									
1.	DRSI proračun: Investicijska dejavnost na železniški infrastrukturi	132,61	184,45	244,37	279,54	208,13	149,45	127,1	1,325,64	828,96
1.1	priprava	16,62	19,98	16,99	9,49	8,51	5,16	5,17	81,9	0
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	0	90	178	254	235	203	960	285
3.	Skupaj železnice – vlaganja države brez JZP (1)	132,61	184,45	244,37	279,54	208,13	149,45	127,1	1.325,64	828,96

Sofinanciranje z EU sredstvi na področju železnic je ocenjeno v višini 355 mio EUR.

Tabela 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	90	90	90	90	582,11	720
DRSI proračun: Zagotavljanje varnosti v železniškem prometu	46,42	46,66	46	46	46	46	46	323,08	368
Skupaj OGJS – železnice	112,19	113	136	136	136	136	136	905,19	1.088,00

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

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

Tudi na področju železnic morajo nosilci aktivnosti izdelati predlog 6-letnega načrta za aktivnosti, za katere so zadolženi in so razvidne iz prilog Nacionalnega programa. Pri izvajanju teh aktivnosti morajo upoštevati določila tehničnih specifikacij interoperabilnosti (v nadaljevanju 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 in železniška tirna vozila – tovorni vagoni) skladno s sprejetimi predpisi EU in v njih določenih rokih. Gospodarska družba, zadolžena za razvoj investicij, pa mora pripraviti predlog letnega načrta investicij v javno železniško infrastrukturo. Zakon o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – 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 sodi 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 kot tudi evidenco podatkov o izdatkih za obnove javne železniške infrastrukture. Pri tem pa 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 aktivnosti pa se združi in uskladi z ostalimi področji prometne infrastrukture in se ga posreduje v potrditev Vladi RS.

Pri pripravi načrtov je potrebno slediti finančnemu načrtu, ki je naveden v tabelah 5-5 in 5-6.

Pri pripravi in v postopku izdelave investicijske dokumentacije in pri sprejemanju odločitev o investicijah pa je obveznost upoštevanja metodologije, ki je predpisana v Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 6/08), 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 in njihov razpon za investicije na glavnih in regionalnih progah.

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

Kratkoročno in srednjeročno je potrebno prioriteto pripraviti in izvesti aktivnosti:

- preučiti obstoječe ali izdelati nove strokovne podlage in projektno ter investicijsko dokumentacijo za posamezne aktivnosti (dokumentacija za investicije, ki so potrebne do leta 2030). Pri pripravi je potrebno upoštevati postopno odpravljanje ozkih grl na vseh segmentih (podsistemih) železnic, pri čemer je potrebno slediti načelu postopnega povečevanja zmogljivosti glede na potrebe. Prioritetna je študija za povečanje prepustnosti infrastrukture in zagotavljanje TEN-T standardov na slovenskem koridorskem železniškem omrežju. Potrebno je dopolniti obstoječo ali izdelati novo projektno dokumentacijo, študije upravičenosti oziroma investicijsko dokumentacijo za celotno jedrno TEN-T omrežje 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 loči ukrepe glede na možnosti izvedbe po VDJK ali DPN,
- dokončati pripravo modela financiranja z možnostjo vključitve JZP in eventualna sklenitev partnerstva glede gradnje drugega tira Divača–Koper in investicijo tudi izvesti,
- izdelati načrte aktivnosti: uvedbe sistema ETCS oziroma ERTMS, sistema napetosti vozne mreže, elektrificiranosti regionalnih prog, prioritet 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 npr. P+R, kolesarskim omrežjem ...),
- zagotoviti dokumentacijo za srednjeročne rešitve glede razbremenitve ljubljanskega železniškega vozlišča (Tivolski lok in nadgradnja postaje Ljubljana, regionalne povezave proti Kamniku, proti Grosuplju ...).

Direkcija RS za infrastrukturo je na osnovi sprejetih strateških dokumentov že pripravila nekatere pomembne strokovne podlage za razvoj glavnih in regionalnih prog. Strokovne podlage so pokazale, da je cilje trajnostne mobilnosti mogoče doseči na način, da je železnica konkurenčen način prevoza blaga in potnikov. Za potnike je poglobitno, da so potovalni časi primerni, predvsem pa konkurenčni cestnemu prometu, ter da je frekvenca vlakov ustrezna. Oboje zahteva ustrezno javno železniško infrastrukturo ter tudi ustrezna vozna sredstva. Vzpostavitev taktne prometa do leta 2030 se je že izkazala kot nujen in uresničljiv cilj. Za doseg tega cilja moramo prednostno umestiti v prostor tiste projekte javne železniške infrastrukture, ki so potrebni, da se vzpostavi taktni promet. To so predvsem projekti: Tivolski lok (povezava Primorske in Gorenjske proge), nadgradnja proge št. 20 vsaj do Kranja, nadgradnje proge št. 21 do Kamnika, dodatna povezava iz Ljubljane na jedrno

letališče (Letališče Jožeta Pučnika) in do Kranja, nadgradnja proge št. 80, vsaj do Ivančne Gorice oziroma naprej do Novega mesta.

Za te projekte se nujno ustvarijo vsi potrebni pogoji za prednostno načrtovanje in umeščanje v prostor ter učinkovito vodenje zahtevanih postopkov.

Povečanje števila potnikov na železnici, posebej dnevnih migrantov, je pomemben cilj trajnostne mobilnosti in zmanjševanja emisij toplogrednih plinov zaradi prometa. Pomemben del prihodnjega omrežja javne železniške infrastrukture v državi so tudi konkurenčne povezave. Te so časovno primerljive prevozu po cesti. V Sloveniji so to predvsem povezave med:

- Ljubljano in Mariborom oziroma Mursko Soboto ter v smeri proti Avstriji in Madžarski;
- Ljubljano in Koprno oziroma Sežano in naprej proti Italiji.

Tudi v teh primerih je treba zagotoviti prednostno načrtovanje in pospešeno umeščanje v prostor. Izvedba teh projektov je pomembna v širšem regijskem povezovanju Slovenije ter tudi pri vzpostavljanju povezav prog za visoke hitrosti, namenjene potniškemu prometu v mednarodnem merilu.

5.3 Trajnostna mobilnost

Tabela 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	0,05	1,33	0,15
1.1	MZI	0,9	0,3	0,01	0	0	0	0,05	1,26	0,15
1.2	Občine	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0	0	0,07	0
2.	izvedba	9,56	23,75	40,36	56,49	37,36	22,4	22,4	212,32	44,93
2.1	MZI	9,56	16,25	33,36	49,49	31,86	22,4	22,4	185,32	44,93
2.2	Občine	0	7,5	7	7	5,5	0	0	27	0
3.	Skupaj MZI	10,46	16,56	33,37	49,49	31,86	22,4	22,45	186,58	45,08
4.	Skupaj Občine	0,01	7,51	7,01	7,01	5,51	0	0	27,07	0
5.	Skupaj vlaganja (3+4)	10,48	24,07	40,38	56,51	37,37	22,4	22,45	213,65	45,08

Tabela 5-8: Predvidena dinamika vlaganj za subvencije in kompenzacije, v mio EUR

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

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

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

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

Kratkoročno in srednjeročno je potrebno prioriteto pripraviti in izvesti naslednje aktivnosti:

- 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 potrebno 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).

Pri zagotavljanju trajnostne mobilnosti je pomemben steber železnica. Ustrezno razvito omrežje javne železniške infrastrukture, povezano s preostalimi načini prometa, lahko pomembno prispeva k ciljem trajnostne mobilnosti. Cilji glede izpustov toplogrednih plinov zaradi prometa do leta 2030 in še posebej do leta 2050 so postavljeni zelo ambiciozno. Manjši projekti nadgradenj prog le po modelu vzdrževalnih del v javno korist ne zagotavljajo doseganja ciljev glede voznih časov in pogostosti voženj, ki bi jih morala omogočati javna železniška infrastruktura. Potovalni čas in ustrezen vozni red sta za uporabnike ključnega pomena pri odločanju o izboru potovalnega načina. Potrebni so večji, bolj ambiciozni projekti razvoja javne železniške infrastrukture. Take projekte moramo razviti na učinkovit način ter v časovno razumnih okvirih. Treba je zagotoviti ustrezne pravne podlage, da se ti projekti lahko prednostno načrtujejo, umeščajo in izvajajo.

Na področju trajnostne mobilnosti je treba prednostno načrtovati infrastrukturne ureditve, ki bodo prispevale k zagotavljanju pogojev za večjo uporabo vseh oblik trajnostne mobilnosti in da se okrepi razvoj javnega potniškega prometa ter da se spodbujajo rešitve za oblike mobilnosti, ki bi nadomestile osebna vozila in rešitve za preostale oblike mobilnosti. Hkrati se moramo zavedati, da je prostor omejena dobrina, zato je njegovo rabo treba načrtovati smotno, in sicer tako, da bomo ustvarjali mesta, ki bodo predvsem prijazna pešcem in kolesarjem, torej da bomo načrtovali mesta po meri človeka in ne po meri avtomobila ter tudi odgovorno do okolja, saj izvajanje dejavnosti, ki obremenjujejo okolje, svoje učinke pokaže šele po daljšem času. Ključno je spoznanje, da je cestne infrastrukture v Sloveniji dovolj in da je njeno vzdrževanje drago. Pomembna pridobitev je drugačna organiziranost prometa, ki bo ob zagotovitvi manjkajoče železniške infrastrukture kar najučinkoviteje uporabil prometno omrežje. Gradnja vedno novih cest ustvarja vse več

prometa, zato tak način razmišljanja ne more prinesiti trajnostnih in učinkovitih rešitev. Seveda pa pri tem ne smemo ogroziti dostopnosti tam, kjer sta cesta in avto edina izbira oziroma omogočata dostopnost do prvih prestopnih točk javnega potniškega prometa.

Deležniki s tega področja bodo za realizacijo ukrepov oziroma aktivnosti, ki so navedene v prilogi Nacionalnega programa, ukrepali skladno s svojimi pristojnostmi in pri tem sledili finančnemu načrtu, ki je v tabeli 5-7. Prav tako je treba slediti finančnemu načrtu za subvencije in kompenzacije, podanemu v tabeli 5-8.

5.4 Vodni promet

Tabela 5-9: Predvidena dinamika vlaganj, vodni promet (v mio EUR)

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

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 57,25 mio EUR, od tega je s sredstvi EU predvideno sofinanciranje v ocenjeni višini 6 mio EUR.

Nosilci aktivnosti izdelajo 6-letni načrt izvajanja aktivnosti, za katere so zadolženi in so razvidne iz priloge Nacionalnega programa. Ministrstvo, pristojno za promet, 6-letni načrt izvajanja aktivnosti iz prilog Nacionalnega programa združi in uskladi z ostalimi 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 doseg 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 VTS opreme (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 realizacijo ukrepov oziroma aktivnosti, ki so za to področje navedene v prilogi Nacionalnega programa, bodo deležniki ravnali skladno s svojimi pristojnostmi, ob upoštevanju finančnega načrta, ki je v tabeli 5-9.

5.5 Zračni promet

Tabela 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	1,2	1,36	0,61	0	0	0	3,67	0
2.	izvedba	1,8	0	0	0	0	0	0	1,8	0
3.	Skupaj zračni promet (1+2)	2,31	1,2	1,36	0,61	0	0	0	5,47	0

Vlaganja v letališko infrastrukturo so s strani države minimalna in za obdobje 2016–2022 znašajo 5,47 mio EUR. Glavnina vlaganj v letališko infrastrukturo bo s strani koncesionarja, skladno z njegovimi strateškimi in finančnimi načrti.

Nosilci aktivnosti izdelajo 6-letni načrt izvajanja aktivnosti, za katere so zadolženi in so razvidne iz priloge Nacionalnega programa. Ministrstvo, pristojno za promet, 6-letni načrt izvajanja aktivnosti iz prilog Nacionalnega programa združi in uskladi z ostalimi področji prometne infrastrukture in 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 aktivnosti. 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 AKTIVNOSTI

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

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

V grobem so viri za vse naloge, ki jih je potrebno opraviti v prometnem sistemu, naslednji:

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

6.1 Proračunska sredstva

Proračunska sredstva so v grobem razdeljena na:

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

6.2 EU sredstva

- 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: IPE sredstva iz razpisa in IPE sredstva iz ti. 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-a na omrežju, za katerega je zadolžen, je potrebno zagotoviti tudi vsa ustrezna poročila države. Ključni vir za poplačilo obveznosti iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev je cestnina, zato je pogoj za izvedbo projektov, da bodo le ti cestninjeni in ustrezen mehanizem prilagajanja višine cestnine, ki bo zagotavljal nemoteno servisiranje dolga.

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

Srednjeročno se za realizacijo zastavljenih ciljev v prihodnje načrtujejo sredstva v višini cca 730 mio EUR na leto, pri čemer je to vrednost sredstev možno povečati tudi z

aktiviranjem večjega obsega tako imenovanih neproračunskih virov, npr. virov DARS d.d., Luke Koper, d.d. in Slovenskih železnic, d.o.o.

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

Kot nalaga Strategija in v nadaljevanju Nacionalni program je treba za upravljanje obstoječe cestne infrastrukture izdelati 6-letni operativni načrt s prioriteto določitvijo ukrepov oziroma investicij, vzdrževanja in razvoja infrastrukture na daljših cestnih odsekih. Investicije v obstoječo infrastrukturo se načrtuje 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. pa je sprejem ustreznega Zakona o poroštvu za obveznosti DARS d.d. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev najetih oziroma izdanih za realizacijo gradnje in investicijskega vzdrževanja avtocest.

V kolikor javni koncesionar ostane razvrščen izven sektorja države, ga država ne sme v kakršnikoli obliki financirati več kot 50 %. Prav tako država ne sme zagotavljati eksplicitnega porošstva za več kot 50 % vrednosti sredstev.

7. PRIČAKOVANI UČINKI IZVAJANJA UKREPOV IZ STRATEGIJE IN AKTIVNOSTI DOLOČENIH V NACIONALNEM PROGRAMU IN 6-LETNIH OPERATIVNIH NAČRTIH

Nacionalni program vsebuje več različnih aktivnosti 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 (ljude 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. potrebno preveriti, če ne ogrožajo njegove finančne stabilnosti.

Infrastruktura v vsaki državi igra pomembno vlogo pri razvoju družbe. Služi tako posameznikom kot tudi gospodarskim subjektom. Ustrezna infrastruktura, skupaj s funkcijami celotnega prometnega sistema, omogoča ljudem zadovoljevanje mobilnostnih potreb. Primerno infrastrukturo na EU nivoju tvori TEN-T omrežje, kjer je še posebej pomembno jedrno omrežje. To ključno omrežje za EU je dopolnjeno še s celovitim omrežjem. Za lažjo uresničitev zahtev so na nivoju EU oblikovani tudi koridorji jedrnega omrežja. Slovenija je del dveh takšnih koridorjev: Sredozemskega in Baltsko-jadranskega koridorja. Pri tem je potrebno poudariti, da je jedrno omrežje multimodalno, kar pomeni, da je vsak odsek takšnega omrežja sestavljen vsaj iz dveh načinov prometa: železnica in cesta, lahko pa je njegov sestavni del tudi rečni promet. Poleg tega za vsak način prometa veljajo TEN-T standardi, 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 nudi zelo dobro dostopnost do posameznih področij ter dobro povezanost v evropskem avtocestnem prostoru. Visoki standardi varovanja okolja (predvsem zmanjšanje hrupa in preprečevanje izgube biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev) ob avtocestah predstavljajo zahtevo 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 regionalnem in lokalnem nivoju. Služijo za zagotavljanje dostopnosti in povezljivosti za prebivalstvo Republike Slovenije in oskrbo gospodarstva. Povezave morajo zagotavljati tudi primerno stopnjo varnosti vsem udeležencem v prometu. Na eni strani je na nivoju državnih cest potrebno omogočiti ustrezen standard dostopnosti (hitrost potovanja), na drugi stani pa je potrebno zagotoviti tudi ukrepe, ki denimo v naseljih uporabnikom omogočajo izboljšanje prometno-varnostnih razmer.

Ključen segment aktivnosti je povezan tudi z zagotavljanjem ustreznega standarda investicijskega vzdrževanja cestne infrastrukture. Republika Slovenija ima z razvejanim več kot 6.000 km 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 potrebno doseči stabilnost virov za obnove in investicijsko vzdrževanje infrastrukture.

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

Nacionalni program predvideva številne zaporedne ukrepe na pristaniški infrastrukturi, glavnino posodobitev znotraj območja koncesije mora opraviti koncesionar, del ukrepov, izven 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 vzdržen 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 ta, da se zagotovi vsebinska podlaga za zagotovitev stabilnih virov financiranja v najkrajšem času, kar bi omogočilo dokaj konstantno vzdrževanje in ohranjanje obstoječe infrastrukture ter istočasno investicijsko razvojno dejavnost, kot tudi vzporeden razvoj storitev prometnega sektorja.

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

- 800–900 mio EUR/leto trošarine,
- 146 mio EUR/leto nadomestilo za uporabo cest,
- 9,5 mio EUR/leto uporabnine za železnice,

- cca 2 mio EUR/leto koncesijska dajatev in dividende iz dobička Luke Koper, d.d..

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

Po izkušnjah iz finančne perspektive 2007–2013 so relativno visoka vlaganja v infrastrukturo doprinesla k povišanju BDP-ja, kar izhaja tudi iz Pomladanske napovedi gospodarskih gibanj UMAR, marec 2015. V letih 2013–2015 so k temu zagotovo bistveno prispevala tudi vlaganja v prometno (železniško) infrastrukturo, ki jih ni možno nadomestiti z vlaganji v kakšno drugo področje. Zato je potrebno njihovo kontinuiteto zadržati, če želimo ohraniti gospodarsko rast. K temu bo zagotovo prispeval sprejem Nacionalnega programa z jasnim sporočilom 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 doslej. 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 pričnejo v obstoječo prometno infrastrukturo iz proračuna RS in nato nadaljuje z investicijami, za katere je možno črpati sredstva EU.

8. NAČRTOVANJE, NADZOR IN SPREMLJANJE IZVAJANJA NACIONALNEGA PROGRAMA

Ministrstvo, pristojno za promet bo oblikovalo ustrezen interni postopek in 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 ciljih poroča Vladi RS in Državnemu zboru RS.

Nosilci aktivnosti, 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 % državni lasti bo skrbela za posodabljanje in ažuriranje baze 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 in EU zakonodaje na tem področju, mednarodnih predpisov ter ostalih relevantnih podlag. O pregledu poročajo Vladi RS in Državnemu zboru RS ter po potrebi predlagajo pripravo novega Nacionalnega programa.

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

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

³ International Union of Railways

⁴ Vse vrednosti v dokumentu vključujejo DDV

⁵ Pavement Management System (sistem gospodarjenja z vozišči)

[Priloga 1: Cestni promet](#)

[Priloga 2: Železniški promet](#)

[Priloga 3: Trajnostna mobilnost](#)

[Priloga 4: Vodni promet](#)

[Priloga 5: Zračni promet](#)

[Priloga 6: Dinamika cestni promet](#)

[Priloga 7: Dinamika železniški promet](#)

[Priloga 8: Dinamika trajnostna mobilnost](#)

[Priloga 9: Dinamika vodni promet](#)

[Priloga 10: Dinamika zračni promet](#)

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30) (Uradni list RS, št. [75/16](#)) vsebuje naslednje prehodne in končne določbe:

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 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 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.«.