

Predlog načrta vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025 - obrazložitev

1. Splošno

Državni zbor Republike Slovenije je novembra 2016 sprejel Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/2016 z dne 30. novembra 2016) (v nadaljevanju Resolucija). V njej je med drugim navedeno, da ministrstvo, pristojno za promet v sodelovanju z družbo DRI upravljanje investicij, d.o.o., pripravi skupne 6-letne načrte vlaganj v promet in prometno infrastrukturo ter jih vsako leto posreduje v potrditev Vladi RS. Gre za t.i. drsne načrte s pomočjo katerih bi nosilec investicij olajšali njihovo izvajanje in temu področju zagotovili stabilnost.

Prvi Operativni načrt z dinamiko vlaganj 2018–2023 je bil izdelan leta 2018 in potrjen s sklepom Vlade številka 37100-1/2018/10 dne 29.3.2018.

Dokument je predvideval vlaganja za obdobje 2018–2023 za:

- investicije: vlaganja oz. sredstva države v višini 2.600,66 mio EUR (vsa vlaganja 5.803,55 mio EUR) in
- redno vzdrževanje, subvencije in nadomestila: vlaganja oz. sredstva države v višini 2.367,38 mio EUR.

2. Operativni načrt 2020–2025 – splošne ugotovitve

Operativni načrt za obdobje 2020–2025 je sestavljen iz treh delov:

- Priloga 1: Obrazložitev načrta: Za vsako področje prometa so navedene predpostavke pod katerimi je 6-letni načrt uresničljiv s tem, da je za prva leta upoštevan predlog proračuna Republike Slovenije oz. načrtovani finančni viri drugih nosilcev, za naslednja leta pa finančna sredstva, kot so bila določena v Resoluciji. V nadaljevanju so navedene posamezne značilnosti področij ter v zaključku dokumenta prikazane razlike med finančnimi viri v predlogu proračuna in Resolucijo ter potrebno dinamiko v prihodnjih letih.
- Priloga 2: Preglednice z vlaganji po področjih in skupaj:
 - Preglednice s projekti za vsako posamezno področje vsebujejo ukrepe in aktivnosti na enak način, kot so le-ti navedeni v Resoluciji. Pri tem so navedena vlaganja s finančno dinamiko za realizacijo v obdobju 2020–2025.
 - Že realizirane aktivnosti in aktivnosti, ki so predvidene za izvedbo po letu 2025 zaradi preglednosti niso prikazane. So pa realizirane aktivnosti navedene v obrazložitvi spodaj.
 - Ob pripravi Resolucije so bili definirani horizontalni ukrepi, ki omogočajo doseganje ciljev Resolucije na posameznem področju ali hkrati na več področjih (kot npr. železniški promet, cestni promet in trajnostna mobilnost). Ker se ti ukrepi financirajo iz proračuna RS so terminsko in finančno prikazani samo pod enim ukrepom enega področja prometne infrastrukture. Torej se podvajajoče aktivnosti ne prikazuje, v samem naslovu ukrepa pa je zavedeno pod katerim ukrepom oz. področjem je aktivnost natančneje opredeljena (terminsko in finančno).
- Priloga 3: Prikaz projektov za področje državnih cest: Projekti na področju državnih cest so določenih po prioriteten vrstnem redu skladno z določili Resolucije. V tabelah so navedene tudi proračunske postavke, oziroma proračunski projekti in povezave z aktivnostmi, določene v Resoluciji.

Operativni načrt z dinamiko vlaganj 2020–2025 predvideva vlaganja za:

- investicije: vlaganja oz. sredstva države v višini 2.921,93 mio EUR (vsa vlaganja 5.611,88 mio EUR) in
- redno vzdrževanje, subvencije in nadomestila: vlaganja oz. sredstva države v višini 2.924,33 mio EUR.

Temeljne ugotovitve iz operativnega načrta so naslednje:

- Eden izmed ciljev Strategije, predvsem pa Resolucije, je bil zagotoviti konstanten vir financiranja, ki bo omogočal enakomerna vlaganja za daljše časovne obdobje, da lahko danes načrtujemo investicije, ki jih bomo dejansko izvedli v prihodnjih letih. Poleg tega smo se v Resoluciji zavezali, da bo MZI realiziral zastavljene cilje, če bodo zagotovljena sredstva v višini kot so v njej določeni. Skupni zneski za celotno ministrstvo sicer kažejo pozitivni trend (sredstev je skupno več, kot jih je predvidela Resolucija), njihova razdelitev pa je različna. Medtem, ko je predvsem za železnice in trajnostno mobilnost sredstev več, jih je za državne ceste in avtoceste manj od načrtovanih v Resoluciji. Na teh dveh področjih bi bile razlike še večje, če bi se tudi po letih 2020 in 2021, za katera so že določeni proračunski okvirji, držali višine proračunskih okvirjev za ti dve leti. Dejansko pa so sredstva za leta 2022–2025 načrtovana precej višje in to razliko nekoliko zmanjšuje. Največje odstopanje je razvidno iz področja državnih cest, kjer se investicije v gradnjo in obnovo odmikajo v prihodnja leta, pri čemer mora Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI) zagotavljati prevoznost cest – torej kljub načrtovanju po prioritetenemu seznamu mora letno reševati odseke, kjer je prevoznost cest lahko ogrožena, npr. zaradi plazov. DRSI je v letih 2018 in 2019 sicer dosegal načrtovana sredstva iz Resolucije (med 260 in 280 mio EUR), vendar se sredstva v letih 2020 in 2021 znižujejo na cca 212 oz. 213 mio EUR.
- Glede na Resolucijo oz. prvi 6-letni načrt za obdobje 2018 – 2023, so bili realizirani naslednji projekti:

Zračni promet	
A.1	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana
A.1.2	Prestavitev glavne ceste
Vodni promet	
M.3	Koprsko pristanišče - preureditev pristaniške infrastrukture
M.3.10	Izgradnja zalednega terminala v Divači
M.12	Pomorske avtoceste in razvoj prometa po morju na kratkih razdaljah
M.12.1	Nacionalno enotno okno za pomorski promet
M.13	Izboljšanje varnosti prometnega sistema.
M.13.1	Nadgradnja VTS opreme
Tajnostna mobilnost	
U.39	Upravljanje trajnostne mobilnosti
U.39.1	Celostne prometne strategije
Železniški promet	
R.1	Koper–Ljubljana
R.1.1	Koper-Divača: sanacija ozkega grla na območju Bivja
R.7	Pragersko–Hodoš (HU)
R.7.1	Pragersko-Hodoš-d.m.: gradnja II tira
R.7.2	vozišče Pragersko I. faza
R.21	ETCS
R.21.1	ERTMS
R.21.3	vgradnja detektorjev na progi Divača - Koper
R.21.5	ENP
R.33	Povečanje finančne vzdržnosti
R.33.2	Optimizacija organizacijske strukture železniškega sistema
R.35	Izboljšanje železniškega tovornega voznega parka
R.35.1	Država sprejme ukrepe s katerimi spodbuja (pomaga) prevoznika pri bolj učinkoviti posodobitvi voznega parka oz. nakupu opreme.
R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja
R.37.1	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture
R.37.2	Primerjava z EU
Projekti pretekle finančne perspektive	
	Moderniz. niv. prehodov na progi Pragersko-Hodoš
	GSM-R-Digitalno radijsko omrežje
	Nadgradnja odseka žel. proge Dolga Gora – Poljčane
Cestni promet	
Ro.1	Avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)
Ro.1.1	Avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)

Ro.12	Ljubljanski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditev priključkov
Ro.12.3	Priključek Šmarje Sap
Ro.32	Upravljanje, spremljanje in štetje prometa ter informacijski sistem
Ro.32.1	Nacionalni center za upravljanje prometa (NCUP) - vzpostavitev prostorov in opreme za NCUP

- V preteklosti je bilo predvideno, da bo DARS gradil tudi določene necestninske ceste, kar pa se je kasneje spremenilo in lahko gradi le ceste, ki se cestninijo. DARS se s temi projekti trenutno še vedno ukvarja, vendar bo potrebno necestninske ceste v prihodnje predati v izvajanje in upravljanje DRSI, kot npr. Jeprca–Stanežiče–Brod in Želodnik–Mengeš–Vodice (obvoznica Vodice je že vključena v proračun DRSI). Projekti kot so Jeprca–Stanežiče so nujni za izvedbo, vendar investicija v višini 165 mio EUR predstavlja resno težavo za izvedbo s strani DRSI, saj obseg trenutno zagotovljenih virov ne omogoča izvajanje takega projekta, oz. bo izvedba projekta možna šele po letu 2025, pa še to samo v primeru, če DRSI dobi dodatne vire.
- Izgradnja nove cestne povezave na 3. osi jug in sever je bila v Resoluciji očitno zastavljena preveč ambiciozno in se terminski plan odmika (predvideno je bilo, da bosta obe osi zgrajeni do konca leta 2022). Vse aktivnosti na 3. osi potekajo intenzivno (pridobivanje dokumentacije, zemljišč, razpis za gradnjo in EU sredstva na 3. os jug 1. in 2. etapa). Največjo težavo pri realizaciji pa predstavlja pomanjkanje finančnih virov. Kljub temu se načrtuje, da bo 3. os jug 1. in 2. etapa zaključena leta 2023, 3. in 4. etapa leta 2027; 3. os sever pa leta 2025.
- Najmanj odstopanj je na področju železnic, kjer so sredstva celo višja kot je bilo predvideno v Resoluciji, vendar zadnje študije kažejo (koridorska študija in študija regionalnih prog, ki je v izdelavi), da bodo dejansko potrebna veliko višja sredstva za doseganje TEN-T standardov oz. prometnih in okoljskih ciljev, kot so bila predvidena v Strategiji. Koridorska študija (brez ljubljanskega železniškega vozlišča, regionalnih prog in Zidanega Mosta) je med drugim pokazala, da bi za doseganje TEN-T standardov na področju železnic (hitrost za tovarne vlake 100 km/h, možnost vožnje vlakov dolžine 740 m, osni pritisk 22,5 t, ERTMS) v Sloveniji do leta 2030 potrebovali več kot 4 mlrd EUR. Tudi nadgradnja regionalnih prog je bila predvidena po letu 2025 oz. 2030, pa se sedaj zaradi pritiskov na zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje in s tem prenosa tovora iz cest na železnice ter izboljšanja javnega potniškega železniškega prometa to pospešuje. Ob pripravi Resolucije je bilo predviden tudi nakup 26 novih garnitur potniških vlakov, sedaj pa se načrtuje nakup 50 garnitur vlakov. Očitno je, da se je v času priprave Resolucije v letih 2015 in 2016 pričakovalo, da bodo na področju železnic potrebna bistveno nižja vlaganja kot pa so kasneje pokazale študije.
- Cilji Strategije in Resolucije so usmerjeni k zmanjšanju stroškov uporabnikov, ohranjanju in izboljšanje obstoječe prometne (predvsem železniške) infrastrukture (tam kjer je to mogoče) in spodbujanju ljudi k uporabi javnega potniškega prometa – torej namesto uporabe avta, uporaba vlaka, avtobusa/kolesa/peš poti.
 Javni potniški promet se je v Sloveniji v zadnjih letih nekoliko izboljševal (subvencije, enotna vozovnica, hitre linije, ...) vendar je uporabniku še vedno neprijazen – poti z javnim prometom so po nekaterih ocenah še enkrat daljše kot z uporabo avta – razen na relacijah npr. Grosuplje–Ljubljana, Litija–Ljubljana, kjer je vlak z vidika časovnih prihrankov boljša izbira. Vzrok za tako stanje je delno v geografski značilnosti države, kjer je cca 1.000 zaselkov z manj kot 100 prebivalcev oz. 3500 naselij z manj kot 500 prebivalci in je v takih razmerah težko zagotavljati uporabniku prijazen javni potniški promet. Določen napredek bi bilo sicer možno doseči z organizacijskimi ukrepi, spremeniti (poenotiti-uskladiti) vozne rede, ukiniti posamezna postajališča oz. vozne rede prilagoditi tako, da se vsak vlak ne ustavi na vsakem postajališču, ipd. Vendar je to naloga, ki jo morajo omogočati proračunske razmere in ustrezno organiziranje upravljavca JPP. Predvsem v smislu, da bo dejansko upravljal z JPP - avtobusni, železniški in mestni promet in ne prepuščal večjega dela upravljanja prevoznikom. Prav tako veliko težavo predstavlja pomanjkanje parkirnih ob postajah in postajališčih, oz. so ti za uporabnike predragi – torej bomo v prihodnje morali načrtovati in izvesti ukrepe, ki bi uporabnikom javnega potniškega prometa omogočali zastoj parkiranje osebnega avta. Kratkoročno pa bo potrebno prebivalce mest spodbujati k uporabi javnega potniškega prometa, saj bi se tako že v zelo kratkem času lahko zmanjšali zastoji v večjih mestih – danes namreč večina prebivalcev v mestih za pot v službo, ki je krajša od 3.000 m, raje uporabi avto kot javni potniški promet, kolo ali peš. Spodbujati bo še naprej potrebno uporabo vozil in

postavitve polnilnih postaj na alternativna goriva, izdelovati prometne strategije občin in regij itd.

- Prometu se določajo tudi čedalje višji okoljski cilji. V obstoječem operativnem programu za TGP je bilo določeno, da se do leta 2020 toplogredni plini (TGP) v prometu lahko povečajo za 27% glede na leto 2005 in do leta 2030 za 18% glede na leto 2005. V trenutnih razpravah v EU in v Sloveniji (v okviru nacionalno energetskega podnebnega načrta - NEPN) kaže, da bodo ti cilji v prihodnje še bolj ambiciozni. Vendar z obstoječo dinamiko proračunskih sredstev že trenutno veljavnih (indikativnih) ciljev ne bo možno doseči, kaj šele ciljev o katerih se razpravlja v okviru NEPN.
- V Resoluciji so bili določeni terminski načrti pri več aktivnostih nekoliko preveč optimistično zastavljeni. Razlogi za odstopanja so dolgotrajni postopki priprave projektov ali pomanjkanje finančnih virov. Razlike v terminskem načrtu so razvidne iz priloženih preglednic.

3. Operativni načrt 2020–2025 – predstavitev posameznih področij

A. DARS

Preglednica vlaganj DARS-a (Priloga 2) je pripravljena tako, da je upoštevana poslovno finančna vzdržnost družbe DARS in temu je prilagojena tudi dinamika izvedba projektov, kot so opredeljeni v petih sklopih (A, B, C, D in E). Prvi trije sklopi se pričnejo izvajati v tem 6-letnem obdobju (s tem, da je sklop C možno izvesti ob zagotovitvi dodatnih finančnih sredstev - poročstva), sklopa D in E pa se še ne pričneta izvajati oziroma je dinamika izvajanja predvidena po letu 2025 oz. se investicije prenesejo v izvajanje na DRSI.

Projekti oziroma aktivnosti znotraj posameznih sklopov so naslednji:

1. Sklop A: Investicije v teku in investicije v obstoječo infrastrukturo:
 - Ro.1.1 Avtocesta Draženci–Gruškovje (HR) - v zaključevanju,
 - Ro.3.1.1 Uvedba ITS - Obveščanje voznikov o prostih parkiriščih na počivališčih,
 - Ro.12.1.1 Uvedba ITS sistema na AC in HC - za povečanje prepustnosti na AC in HC se najprej uvede sistem ITS, potem širitev AC obroča (v primeru, da ukrepi na področju JPP in trajnostne mobilnosti ne bodo zadostovali),
 - Ro.13.1 Navezava Gorenjska – Štajerska - vzpostavitev polne funkcionalnosti obvoznice Mengeš,
 - Ro.42.1.1 Elektronski cestninski sistem (ECS) za tovorna vozila - 1. prioriteta DARS - vzpostavitev sistema ECS v prostem prometnem toku (PPT) za tovorna vozila,
 - Ro.42.1.2 Rušenje cestninskih postaj (neposredna povezava ukrepov z ECS),
 - Ro.43.3.2 Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drsní plan) in ostale investicije v ESO in ITS.

2. Sklop B: Predvideni projekti - lastna sredstva DARS, refinanciranje:
 - Ro.2.1 in Ro.2.2 Izgradnja druge cevi predora Karavanke in dograditev druge polovice AC,
 - Ro.3.1.2 Preučitev števila potrebnih parkirišč,
 - Ro.12.3 Priključki
 - o Dragomer,
 - o Arja vas,
 - o Slavček,
 - o Leskoškova, Letališka in Šmartinska (BTC),
 - o Vrhnika,
 - Ro.9.1 Nova, dvo- ali štiri-pasovna povezava Slovenj Gradec–Velenje–A1:
 - o 1. etapa: priključek Šentrupert–priključek Velenje jug: priprava,
 - o 2. etapa: priključek Velenje jug–priključek Slovenj Gradec jug: priprava,
 - Ro.4.1 Začetek 3. razvojne osi: priključek NM vzhod–Revoz: gradnja,
 - Ro.4.2 3. razvojna os – jug (odsek Osredok–Maline): priprava,
 - Ro.12.4.2 Razširitev AC odseka Koseze–Kozarje v 6-pasovnico,
 - Ro.12.4.3 Šentvid–Koseze: izvedba polnega priključka na Celovski cesti,
 - Ro.17.6 Bertoška in Srminska vpadnica,
 - Ro.20.1.2 Ptuj–Ormož (novogradnja):
 - o Gorišnica–Ormož: priprava,
 - o Markovci–Gorišnica: priprava,
 - Ro.46.2 Protivetrne zaščite.

3. Sklop C: Nabor projektov, ki jih je možno izvesti ob pridobitvi garancije za najete vire:
 - Ro.4.2 3. razvojna os - jug (odsek Osredok–Maline): izvedba,
 - Ro.9.1 Nova, dvo- ali štiri-pasovna povezava Slovenj Gradec–Velenje–A1:
 - o 1. etapa: priključek Šentrupert–priključek Velenje jug: izvedba,
 - o 2. etapa: priključek Velenje jug–priključek Slovenj Gradec jug: izvedba,
 - Ro.20.1.2 Ptuj–Ormož (novogradnja):
 - o Gorišnica–Ormož: izvedba,
 - o Markovci–Gorišnica: izvedba,
 - Ro.33.1.2 Izvajanje ukrepov po Operativnem programu za zaščito pred hrupom.

4. Sklop D: Ostalo - projekti, za katere še ni zagotovljeno financiranje:
 - Ro.3.1.3 Izvedba dodatnih počivališč/parkirišč,
 - Ro.3.2 Ureditev AC in HC v okviru površin na bivših (mednarodnih mejnih prehodih) MMP,
 - Ro.12.4.1 Širitev AC obroča s priključnimi kraki (v kolikor ukrepi JPP in trajnostne mobilnosti ne bodo zadostovali),
 - Ro.17.2 Koper - Šmarje Dragonja (1.etapa),
 - Ro.17.5 Jagodje - Lucija,
 - Ro.17.7 MMP Dragonja - državna meja z Republiko Hrvaško,
 - Ro.20.2 Obvoznica Ptuj,
 - Ro.43.1.2 Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov),
 - Ro.12.3 priključki:
 - Domžale (Študa),
 - Vrhnika - brez S in J obvoznice Vrhnika,
 - Ro.12.4.4 Širitev AC obroča s priključnimi kraki,
 - Ro.17.4 Koper - Šmarje Dragonja (2.etapa),
 - Ro.18.3 AC povezava Postojna–Jelšane,
 - Ro.42.2 Elektronsko cestninjenje za vsa vozila (v kolikor bi ukinili vinjete),
 - Ro.47.2 Zagotovitev ustreznih migracijskih koridorjev velikih zveri in drugih vrst velikih sesalcev na obstoječem AC omrežju, vendar ne več kot dva,
 - Ro.9.3 Nova dvopasovna povezava Dravograd–Slovenj Gradec s štiripasovnim koridorjem,
 - Ro.36.1 Merila za določitev pristojbin.
5. Sklop E: necestninski projekti /predlog za prenos investicij na MZI oz. DRSI
 - Ro.9.3 Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Dravograd–Slovenj Gradec (v kolikor ne bo štiripasovni cestninski koridor),
 - Ro.9.4 Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Otiški Vrh–Holmec, vključno z navezavo na Črno na Koroškem,
 - Ro.13.1 Navezava Gorenjska–Štajerska: glavna cesta Želodnik–Mengeš–Vodice – DARS je zadolžen za pripravljala dela,
 - Ro.15.3 Navezava Gorenjske z Ljubljano na potezu Jeprca–Stanežiče–Brod.

V resoluciji je bilo predvideno, da se odseki na Koroškem najprej preverijo v smislu možnih rekonstrukcij obstoječe infrastrukture in da se šele v primeru, da obstoječe ceste ni možno rekonstruirati na način, ki bi zagotavljal ustrezne vozne pogoje, nadaljuje z načrtovanjem izgradnje nove cestne povezave. Iz tega razloga sta bila v Resoluciji oblikovana ukrepa Ro.9.3 in Ro.9.4, ki naj bi jih izvedel DARS. Tekom načrtovanja je bilo ugotovljeno, da je na potezu od A1 do meje z Republiko Avstrijo treba izvesti novo cestno povezavo v celoti (2 oz. 4 pasovnico), kar je v pristojnosti DARS-a in bodo povezave cestninske. Rekonstrukcija obstoječih cestnih povezav pa je v pristojnosti DRSI, ki ima že oblikovane posamezne proračunske projekte na tem območju in ukrepe izvaja vsakoletno.

Projekt Ro.13.1 Navezava Gorenjska–Štajerska, glavna cesta (GC) Želodnik–Mengeš–Vodice je bil vse skozi projekt, ki ga je vodil DARS. Sprejeta je bila odločitev, da DARS zagotovi vsa predhodna dela, s tem, da samo gradnjo prevzame DRSI. Ta ima oblikovan proračunski projekt za obvoznico Vodice, za ostali del investicije pa projekt še ni vključen v Nacionalne razvojne programe (NRP). To bo predvidoma po letu 2025. Celotna investicija je ocenjena na 47,5 mio EUR brez DDV.

Projekt Ro.15.3 Navezava Gorenjske z Ljubljano – povezava Jeprca–Stanežiče–Brod je vseskozi vodil DARS, ki pa želi, da gradnjo prevzame DRSI. Vendar DRSI za ta projekt še nima odprtega proračunskega projekta. Investicija je ocenjena v višini 165,37 mio EUR brez DDV. Izvedba pa je predvidena po letu 2025.

Kot je razvidno iz preglednic v nadaljevanju je dinamika dejanskih vlaganj do leta 2022 nižja, kot je bila predvidena v Resoluciji.

Tabela 1: Operativni načrt 2020–2025 za področje DARS – viri

Operativni načrt DARS	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Skupaj viri DARS investicije v izvajanje (sklopi A+B+C)	79,43	190,85	296,85	273,51	295,56	391,56	1.527,76
Skupaj viri DARS, investicije za katere ni zagotovljeno financiranje oz. predlog za prenos na DRSI (sklopa D in E)	0,66	1,46	6,50	7,16	1,96	14,44	32,18
Skupaj DARS investicije	80,09	192,31	303,35	280,67	297,52	406,00	1.559,94
Obnove AC in ITS, ESO	86,00	89,85	86,10	84,00	83,90	83,90	513,75
Skupaj DARS	166,09	282,16	389,45	364,67	381,42	489,90	2.073,69

Tabela 2: Predvideni viri v Resoluciji

Resolucija DARS	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
DARS (Mzi EU sredstva)	0,00	0,00	0,00	10,02	10,02	10,02	30,06
DARS investicije	381,66	386,65	305,21	261,14	261,14	261,14	1.856,95
DARS obnove	91,00	91,00	91,00	84,79	84,79	84,79	527,36
Skupaj Resolucija	472,66	477,65	396,21	355,95	355,95	355,95	2.414,37

*Opomba: V Resoluciji so bili viri za obdobje 2023–2030 prikazani skupaj, zato so za primerjavo z obdobjem 2020–2025 te vrednosti enakomerno razdeljene po letih. To velja za prikaz za vsa področja.

Tabela 3: Primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom

Razlika med viri	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Razlika DARS investicije vsi sklopi	-301,57	-194,34	-1,86	9,51	26,36	134,84	-327,07
Razlika DARS obnove	-5,00	-1,15	-4,90	-0,79	-0,89	-0,89	-13,61
Skupaj razlika operativni-resolucija	-306,57	-195,49	-6,76	8,72	25,47	133,95	-340,68

Zmanjšana dinamika pomeni, da je potrebno za sklop C zagotoviti državne garancije oz. da se projekti iz sklopa D in E prestavljajo v prihodnja leta.

B. DRSI - ceste

Za potrebe Operativnega načrta je bil izdelan dokument »Izdelava prioritarnega plana za 6-letni drsni program za ukrep Ro.43 Nacionalnega programa za obdobje 2019–2025«, OMEGA consult d.o.o., Ljubljana, september 2019. Dokument je sestavni del Operativnega načrta in je v celoti podan v Prilogi 2. V nadaljevanju pa je podan kratek povzetek in primerjava z Resolucijo.

Šest-letni drsni plan se nanaša na področje glavnih (v skupni dolžini 807 km) in regionalnih (v skupni dolžini 5.130 km) cest v državi. V program je vključenih 922 projektov Sektorja za investicije v ceste, Službe za evropske zadeve in tehnično regulativo ter Sektorja za vzdrževanje, varstvo cest in prometno varnost, od tega 2 sofinancerska. Novih projektov je skupno 102 (91 iz Vladnega gradiva ter 11 uvrščenih v proračun 2020). Od 922 projektov je 112 skupinskih (od tega 41 projektov, ki so del večjega ukrepa). 816 projektov vodi Sektor za investicije v ceste oziroma Služba za evropske zadeve in tehnično regulativo (od tega 50 skupinskih), 106 projektov pa vodi Sektor za vzdrževanje, varstvo cest in prometno varnost (62 skupinskih).

V tabeli v nadaljevanju je prikazana predlagana dinamika financiranja projektov:

- Sektorja za investicije v ceste in Službe za evropske zadeve in tehnično regulativo,
- Sektorja za vzdrževanje, varstvo cest in prometno varnost in
- Ostalih sektorjev DRSI.

Veljavni proračun DRSI za leto 2019 (cestni del) na dan 6.9.2019 znaša 282,7 mio EUR, sprejeti rebalans proračuna za leto 2019 pa je bil 213,8 mio EUR. V letih 2020 in 2021 je po izdelanem predlogu proračuna avgusta 2019 predvidenih 212,4 oziroma 213,8 mio EUR. V obdobju 2022-2025 je ocenjena višina sredstev okoli 285 mio EUR na leto (skladno s predhodnimi drsnimi plani).

Največ sredstev na letnem nivoju je planiranih za novogradnje in obvoznice (ki so finančno tudi najbolj zahtevne), rekonstrukcije ceste in ureditve skozi naselja. Z veljavnim proračunom so se v letu 2019 bistveno povečala sredstva za rekonstrukcije ceste (iz 21,8 mio EUR na 29,7 mio EUR). Veliko več sredstev je predvidenih tudi za skupinske projekte (32 mio EUR več).

Tabela 4: Operativni načrt 2020–2025 za področje državnih cest - DRSI

Operativni načrt DRSI	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Geotehnični ukrepi	7,18	3,65	9,32	12,61	12,26	11,29	56,31
Premostitveni objekti	8,44	8,55	15,56	16,51	17,15	17,24	83,46
Rekonstrukcije cest	13,40	13,91	26,50	29,22	32,20	34,92	150,15
Projekti za sanacijo vozišč	4,36	7,53	19,35	16,43	13,44	11,63	72,74
Ureditve cest	16,73	15,44	26,78	30,13	32,54	32,65	154,27
Rekonstrukcije križišč	5,50	2,75	7,78	10,62	6,22	6,83	39,69
Projekti modernizacij cest	3,04	2,34	10,14	8,93	8,61	8,25	41,33
Novogradnje in obvoznice	19,24	17,26	18,84	18,58	20,16	26,33	120,41
Kolesarske povezave	4,55	6,24	13,97	14,00	13,44	16,25	68,45
Skupinski projekti Sektorja za investicije v ceste in Službe za evropske zadeve in tehnično regulativo	6,00	9,36	10,92	9,01	9,91	5,57	50,76
Skupinski projekti Sektorja za vzdrževanje, varstvo cest in prometno varnost	104,79	108,38	107,49	100,64	100,94	100,28	622,52
Skupinski projekti ostalih sektorjev	19,16	18,41	18,35	18,31	18,14	13,76	106,12
SKUPAJ DRSI	212,40	213,81	285,00	285,00	285,00	285,00	1.566,21
SKUPAJ Sektor za investicije v ceste / Služba za evropske zadeve in tehnično regulativo	82,75	81,73	149,22	160,97	162,75	168,98	806,40
SKUPAJ Sektor za vzdrževanje, varstvo cest in prometno varnost	110,49	113,68	117,43	105,71	104,12	102,26	653,68
SKUPAJ ostali sektorji	19,16	18,41	18,35	18,31	18,14	13,76	106,12
Skupaj operativni načrt DRSI	212,40	213,81	285,00	285,00	285,00	285,00	1.566,21

Tabela 5: Ocenjena poraba virov 6-letnega drsnega plana po določenih sklopih projektov

Vrsta ukrepa	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Linijski ukrepi	20,80	23,78	55,99	54,58	54,26	54,80	264,21
Kombinirani ukrepi	46,02	41,69	67,37	73,33	72,35	82,06	382,83
Točkovni ukrepi	15,62	12,20	24,88	29,13	29,41	28,53	139,77
Skupinski projekti	129,95	136,14	136,76	127,96	128,98	119,61	779,41
SKUPAJ DRSI	212,40	213,81	285,00	285,00	285,00	285,00	1.566,21

Ukrepi, ki jih zajema 6-letni drsni plan, se z delitvijo po Nacionalnem programu skladajo na naslednji način:

1. Ukrepi na voziščih
 - ukrepi za ohranjanje omrežja in znižanje stroškov uporabnikov: REKO, OBNO, PREP – rekonstrukcije se razvrščajo ločeno
 - ukrepi modernizacij za znižanje stroškov uporabnikov: MODE
2. Kombinirani ukrepi
 - ukrepi za izboljšanje prometne varnosti: URED, KRIZ – vsak ukrep se razvrsti posebej
 - ukrepi za povečanje kapacitet in znižanje stroškov uporabnikov: NOVO, OBVO, KOLE – vsaka vrsta ukrepa se razvrsti posebej
3. Točkovni ukrepi
 - geotehnični ukrepi za zagotavljanje dostopnosti: BREZ, PLAZ, ZIDS
 - ukrepi na cestnih objektih za zagotavljanje dostopnosti: PROP, OBJN, OBJR, OBJS, OBND

Določitev sredstev po letih za posamezni projekt je bila izdelana ob upoštevanju:

- Rezultatov razvrščanja.
- Stanja projekta (v izvajanju, v pripravi): neodvisno od rezultatov razvrščanja je potrebno prioriteto dokončati projekte, ki imajo že izdelano projektno dokumentacijo, odkupljena zemljišča, so v gradnji, zaključevanju oziroma se pripravljajo razpis za gradnjo. Projekti znotraj skupine projektov so zato najprej uvrščeni v skupino glede na njihovo stanje. Znotraj skupine so nato projekti razvrščeni glede na dobljene rezultate razvrščanja.
- Višine že porabljenih sredstev do leta 2019,
- Veljavnega proračuna 2019 na dan 6.9.2019,
- Predlog proračuna za leti 2020 in 2021,
- Pričakovanih obveznosti za leto 2020 in 2021 (na dan 6.9.2019),
- Nujnosti NRP projekta z vidikov, ki jih ni mogoče zajeti s kriteriji za razvrščanje (npr. v primeru takojšnje neizvedbe projekta grozi zaprtje ceste).

Prioritetni plan za 6-letni drsni program je izdelan na osnovi naslednjih predpostavk:

- za obstoječe projekte je bila pri razvrščanju upoštevana celotna vrednost projekta (tudi že vložena sredstva), samo tako je lahko projekt enakovreden z novimi projekti,
- za leto 2019 je upoštevan veljavni proračun na dan 6.9.2019,
- leti 2020 in 2021 sta skladni z izdelanim predlogom proračuna avgusta 2019,
- dinamika po letu 2021 je odvisna od rezultatov razvrščanja ter od tega ali ima projekt v letu 2020 in 2021 zagotovljena sredstva za gradnjo,
- za obdobje 2022-2025 je letna limita v višini 285 mio EUR (skladno s predhodnimi drsnimi plani),
- skupno je 102 novih projektov, 91, ki so bili predmet Vladnega gradiva ter 11, ki so bili uvrščeni v proračun 2020,
- skupinski projekti so obravnavani ločeno, razvrstitev slednjih ni možna.

Izdelani 6-letni drsni plan predvideva (brez upoštevanja skupinskih projektov):

1. ukrepi na voziščih:
 - skupaj bodo aktivnosti do leta 2025 potekale na 620,3 km (176 NRP projektov, brez skupinskih) cest, zaključenih pa bo 112 projektov pri katerih so predvideni ukrepi v dolžini 259,4 km.
2. kombinirani ukrepi:
 - skupaj bodo aktivnosti za ureditve cest v obdobju 2019-2025 potekale na 348,5 km (182 NRP projektov, brez skupinskih) cest, do leta 2026 bo predvidoma zaključenih 109 projektov (predvidoma 33 že pred letom 2021) pri katerih so predvideni ukrepi v dolžini 141,7 km;

- skupaj je obravnavanih 88 projektov za rekonstrukcije križišč, do leta 2026 bo zaključenih 65 projektov, izmed teh 18 projektov predvidoma že pred letom 2021;
 - do konca leta 2025 je predviden zaključek 13 projektov obvoznic in 3 projektov novih cestnih povezav, aktivnosti za izgradnjo novih cest bodo potekale za 55 obvoznic in 21 novih cestnih povezav;
 - skupaj bo v delu 30 NRP projektov za kolesarske povezave, v celoti bo zaključenih 13 NRP projektov (do konca leta 2025).
3. točkovni ukrepi:
- skupaj bo v delu 59 geotehničnih projektov, 36 jih bo predvidoma zaključenih do konca leta 2025 (ukrepi na 13,7 km cest);
 - skupaj bo v delu 177 projektov za premostitvene objekte, zaključenih bo 121 projektov (do konca leta 2025), izmed teh predvidoma 36 projektov že pred letom 2021.

V nadaljevanju so podani predvideni viri iz Resolucije in razlika z viri po operativnem načrtu.

Tabela 6: Predvideni viri v Resoluciji

Resolucija DRSI	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
DRSI investicije	196,00	196,00	196,00	174,19	174,19	174,19	1.110,57
DRSI redno vzdrževanje cest in področje prometa ter prometna varnost	72,00	72,00	72,00	82,29	82,29	82,29	462,86
Skupaj Resolucija	268,00	268,00	268,00	256,47	256,47	256,47	1.573,42

Tabela 7: Primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom

Razlika med viri	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Razlika DRSI investicije	-113,25	-114,27	-46,78	-13,21	-11,44	-5,21	-304,16
Razlika DRSI redno vzdrževanje cest	57,65	60,08	63,78	41,74	39,97	33,73	296,95
Skupaj razlika operativni-resolucija	-55,60	-54,19	17,00	28,53	28,53	28,53	-7,21

V Resoluciji je bilo predvideno, da se bodo v okviru rednega vzdrževanja cest izvajala le vzdrževalna dela za ohranjanje javnih cest v stanju, ki zagotavlja njihovo varnost in prevoznost. Na DRSI se v sklopu Sektorja za vzdrževanje, varstvo cest in prometno varnost izvajajo ukrepi, ki niso samo del rednega vzdrževanja temveč tudi investicijskega. Torej gre le za drugačno prerezporeditev virov med sektorji, kot je bilo predvideno v Resoluciji.

C. Železnice

V Operativnem načrtu je predvidena dinamika, kot je razvidno iz tabele v nadaljevanju.

Tabela 8: Operativni načrt 2020–2025 za železnice

Operativni načrt	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Skupaj viri RS	132,53	112,94	316,96	261,48	283,75	318,87	1.426,52
Skupaj viri EU	98,07	57,22	65,45	21,65	0,00	0,00	242,39
Skupaj Operativni načrt	230,60	170,16	382,40	283,13	283,75	318,87	1.668,91

V Resoluciji so bila vlaganja v izgradnjo drugega tira Divača–Koper prikazana posebej in niso bila zajeta v finančna sredstva Resolucije. Dejansko je to investicijo v izvajanje prevzelo podjetje 2TDK, zato tudi v tem operativnem programu investicija ni zajeta v dinamiko 6-letnega načrta, razen potrebni viri, ki se nanašajo na evropska sredstva (slovenska udeležba). V nadaljevanju je podana ocena investicije v tekočih cenah brez DDV. Prikazana je celotna investicijska vrednost z dinamiko vlaganj po letih in virih financiranja.

Tabela 9: Ocena investicijske vrednosti drugi tir Divača–Koper, tekoče cene, brez DDV

2 tir Divača-Koper	Skupaj brez DDV	do 2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025	2026
Povečana uporabnina za železnice	5,70	0,00	0,50	0,70	0,70	0,70	0,70	1,90	5,20	0,60
Nepovratna sredstva EU	250,00	9,00	37,40	58,90	68,40	49,90	12,90	13,50	241,00	0,00
Dolg MFI / SID banka	250,00	0,00	0,00	0,00	87,00	160,00	3,00	0,00	250,00	0,00
Dolg komercialne banke	166,80	0,00	0,00	0,00	21,10	27,60	76,90	38,90	164,50	2,20
Kapital Slovenije – Pribitek k cestnini	122,00	0,00	14,80	14,70	15,90	17,10	18,40	19,80	100,70	21,30
Kapital Slovenije (in zaledne države) – državni proračun	400,00	27,00	96,00	169,00	108,00	0,00	0,00	0,00	373,00	0,00
Skupaj viri	1.194,40	36,00	148,70	243,30	301,00	255,30	111,90	74,10	1.134,40	24,10

V nadaljevanju so v tabelah podani predvideni viri v Resoluciji in primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom.

Tabela 10: Predvideni viri v Resoluciji

Resolucija	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Skupaj viri RS + EU	208,13	149,45	127,10	118,42	118,42	118,42	839,95
Skupaj Resolucija	208,13	149,45	127,10	118,42	118,42	118,42	839,95

Tabela 11: Primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom

Razlika med viri Resolucija/Operativni načrt	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Razlika viri RS + EU	22,47	20,71	255,30	164,71	165,32	200,45	828,96
Razlika operativni-resolucija	22,47	20,71	255,30	164,71	165,32	200,45	828,96

Sredstva za OGJS-železnice so v letih 2020–2025 višja kot so bila predvidena v Resoluciji. Osnova za pripravo vrednosti v Resoluciji so bile realizacije oz. vrednosti predhodnih obdobj, ko so bile sredstva za OGJS-železnice (redno vzdrževanje, vzdrževalna dela, zamenjave, zagotavljanje varnosti), nižja oz. šlo je za pomanjkanje vlaganj. Za obdobje 2020–2025 so predvidena sredstva za OGJS-železnice na osnovi večletnih pogodb za OJGS in na ravni, s katerim se zagotavlja primerna vlaganja v to področje.

Tabela 12: Primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom za OGJS

OGJS	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Operativni načrt	149,43	153,43	157,43	157,43	157,43	144,00	919,14
Resolucija	136,00	136,00	136,00	136,00	136,00	137,00	817,00
Razlika operativni-resolucija	13,43	17,43	21,43	21,43	21,43	7,00	102,14

V letih 2020–2025 je predvidena višja poraba, kot je bila prvotno načrtovana v Resoluciji. V času priprave Resolucije še niso bili poznani projekti, oz. ocena njihove vrednosti, ki bi bili primerni za izvedbo v obdobju tega operativnega načrta. Torej največja odstopanja nastajajo zaradi spremembe dinamike ali ocene investicij, saj je bila ocena v Resoluciji v večini primerov izdelana na podlagi ocen za podobne projekte oz. po izkustveni metodi.

V Operativni načrt so vključene tudi nove aktivnosti znotraj obstoječih ukrepov, ki prvotno niso bile opredeljene v resoluciji, oziroma so v operativnem načrtu bolj podrobno opredeljene in s tem skladne s proračunskimi projekti ali pa so šele predlagane za uvrstitev v proračun. Te aktivnosti so:

- R.1.5: Divača-Ljubljana: nadgradnja proge 2. faza,
- R. 2.2: Nadgradnja železniških postaj Sevnica in Krško,
- R.3.3.1: 2. cev železniškega predora Karavanke,
- R.3.3.2: Nadgradnja železniške postaje Jesenice – varnost predora,
- R.3.3.3: Dvotirnost Ljubljana-Šiška-Kranj (z nadgradnjo postaj),
- R.4.2.1: Nadgradnja postaje Ljubljana – 1 faza - (na osnovi rezultatov strokovnih podlag),
- R.4.2.2: Nadgradnja žel. prog in postaj v območju LUR (urbanega vozlišča); Ljubljana-Kamnik, Ljubljana-Grosuplje - (na osnovi rezultatov strokovnih podlag),
- (R.4) Železniška povezava med primorsko in gorenjsko proggo,
- (R.6) Študije in načrti za proggo Trst – Divača,
- (R.21) Vgradnja detektorjev na progi Divača – Koper
- R.21.6: Nadgradnja vmesnikov za enovit nadzor sistema GSM-R na slovenskem železniškem omrežju,
- (R.21) Vgradnja signalnovarnostnega sistema za daljinsko vodenje in nadzor žel. prometa na odsekih žel. prog X. koridorja,
- (R.23) Študija za povečanje prepustnosti prog,
- (R.23) Strokovne podlage za razvoj regionalnih železniških prog,
- (R.23) Nadgradnja železniških prog (na osnovi rezultatov študij),
- R.23.0.1: Nadgradnja žel. prog v območju urbanega vozlišča Maribor; Maribor-Ruše - (na osnovi rezultatov strokovnih podlag),
- Pri R.23.16 dodano še Nadgradnja železniške postaje Grosuplje,
- R.23.17: Nove regionalne in konkurenčne proge,
- (R.24) Zavarovanje nivojskih prehodov,
- (R.24) Intervencijski ukrepi,
- (R.24) Odprava ozkih grl na JŽI - I. faza,
- R.24.5: avtomatski progovni bloki (APB) in nivojski prehodi,
- (R.34.1) Modernizacija in nabava voznih sredstev: Skupaj s sklenjeno pogodbo je bil potrjen investicijski plan nabave 25 železniških potniških garnitur. Ob ustreznem zagotavljanju dobička SŽ -Potniški promet bo le ta v prihodnjih letih namenjen novim železniških sredstvom tako, da se pričakuje tudi sukcesivno nabavo še dodatnih 25 kom železniških garnitur,
- (R.39) Protihrupna zaščita,
- Ostalo: Urejanje zemljišč; urejanje stanja zemljišč na železniški infrastrukturi.

D. Trajnostna mobilnost

V Operativnem načrtu je predvidena dinamika, kot je razvidno iz tabele v nadaljevanju.

Tabela 13: Operativni načrt 2020–2025 za trajnostno mobilnost

Operativni načrt	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Skupaj viri RS	53,12	59,19	71,72	73,17	72,17	72,67	402,04
Skupaj viri Občine in EU	34,48	31,42	33,33	33,93	35,40	35,40	203,96
Skupaj Operativni načrt	87,60	90,61	105,05	107,10	107,57	108,07	606,00

Pri pripravi operativnega načrta je bilo ugotovljeno, da je v Sloveniji v zadnjih letih opazen napredek pri vzpostavitvi infrastrukture za polnilne postaje, katere izvajajo predvsem privatni vlagatelji z Evropskimi in Slovenskimi spodbudami. Število polnilnih postaj je trenutno bistveno višje, kot je potreba glede na število vozil na električni pogon. Iz tega razloga je v Operativnem načrtu večji poudarek na spodbujanju po nakupu električnih vozil, kot pa na infrastrukturi, katera je, glede na potrebe, ustrezna.

Vlaganja na področju trajnostne mobilnosti so višja, kot je bilo načrtovano v Resoluciji. Razlike nastajajo predvsem zaradi velikih vlaganj v kolesarsko infrastrukturo, kjer so občine začele koristiti evropska sredstva (dogovor za razvoj regij).

V nadaljevanju so v tabelah podani predvideni viri v Resoluciji in primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom.

Tabela 14: Predvideni viri v Resoluciji

Resolucija	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Skupaj viri RS	31,86	22,40	22,45	6,44	6,44	6,44	96,03
Skupaj viri Občine	5,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,51
Skupaj Resolucija	37,37	22,40	22,45	6,44	6,44	6,44	101,54

Tabela 15: Primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom

Razlika viri	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Razlika viri RS	21,26	36,79	49,27	66,73	65,73	66,23	306,01
Skupaj viri Občine in EU	28,97	31,42	33,33	33,93	35,40	35,40	198,45
Skupaj razlika operativni-resolucija	50,23	68,21	82,60	100,66	101,13	101,63	504,46

V nadaljevanju podajamo še predvidene vire in primerjave za subvencije in nadomestila.

V proračunu so za ta namen odprti proračunski projekti:

- 2431-17-0070 Subvencioniranje prevoza potnikov 2018–2031,
- 2415-11-0003 Izvajanje GJS prevoza potnikov in
- 2431-18-0138 Nabava voznih sredstev železniškega potniškega prometa.

Tabela 16: Operativni načrt 2020–2025 za subvencije in nadomestila

Operativni načrt - Subvencije in nadomestila	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Subvencije in nadomestila (avtobusni prevozi)	76,80	76,80	82,00	84,00	84,00	85,00	488,60
Integriran sistem javnega potniškega prometa (železnice) + zamenjava voznih sredstev	76,00	76,00	78,00	78,00	78,00	78,00	464,00
Skupaj Operativni načrt	152,80	152,80	160,00	162,00	162,00	163,00	952,60

Tabela 17: Predvideni viri v Resoluciji

Predvideni viri v Resoluciji	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Subvencije in nadomestila (avtobusni prevozi)	60,00	60,00	60,00	68,57	68,57	68,57	385,71
Integriran sistem javnega potniškega prometa (železnice) + zamenjava voznih sredstev	61,00	61,00	61,00	69,71	69,71	69,71	392,14
Skupaj Resolucija	121,00	121,00	121,00	138,29	138,29	138,29	777,86

Tabela 18: Primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom

Razlika med viri	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Subvencije in nadomestila (avtobusni prevozi)	16,80	16,80	22,00	15,43	15,43	16,43	102,89
Integriran sistem javnega potniškega prometa (železnice) + zamenjava voznih sredstev	15,00	15,00	17,00	8,29	8,29	8,29	71,86
Skupaj razlika operativni-resolucija	31,80	31,80	39,00	23,71	23,71	24,71	174,74

Od leta 2012 dalje, ko so bile uvedene subvencije za prevoze študentov in dijakov, so se te povečevale in pravice za njihovo dodelitev širile. Prav tako so se (predvsem od leta 2016 dalje) uvajali novi produkti na področju javnega potniškega prometa (enotna vozovnica za študente in dijake – 2016, enotna vozovnica za ostale kategorije potnikov – 2019, hitre linije, ...), ki so zahtevale višja sredstva od načrtovanih v Resoluciji tako za subvencije, kot za nadomestila. Prav tako je namenjeno več sredstev za menjavo oz. posodobitev voznih sredstev, kar je bistvenega pomena za večjo atraktivnost železniškega prevoza.

E. Vodni promet

V Operativnem načrtu je predvidena dinamika, kot je razvidno iz tabele v nadaljevanju.

Tabela 19: Operativni načrt 2020–2025 za vodni promet – viri

Operativni načrt	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Skupaj viri RS	4,47	2,62	1,01	0,65	8,15	8,45	25,35
Skupaj viri Luka Koper	64,50	76,00	61,50	74,50	52,50	50,50	379,50
Skupaj Operativni načrt	68,97	78,62	62,51	75,15	60,65	58,95	404,85

V nadaljevanju so v tabelah podani predvideni viri v Resoluciji in primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom.

Tabela 20: Predvideni viri v Resoluciji

Resolucija	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Skupaj viri RS	3,82	12,05	25,65	0,00	0,00	0,00	41,52
Skupaj viri Luka Koper	27,80	58,30	53,85	22,71	22,71	22,71	208,09
Skupaj Resolucija	31,62	70,35	79,50	22,71	22,71	22,71	249,61

Tabela 21: Primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom

Razlika viri	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Razlika viri RS	0,65	-9,43	-24,64	0,65	8,15	8,45	-16,17
Razlika viri Luka Koper	36,70	17,70	7,65	51,79	29,79	27,79	171,41
Skupaj razlika operativni-resolucija	37,35	8,27	-16,99	52,44	37,94	36,24	155,24

Dejansko realizacijo investicij (vrednost in rok izvedbe investicij), ki jih v skladu z Uredbo o upravljanju koprskega tovornega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču (Ur. list RS, št. 71/08, 32/11, 53/13, 25/14, 3/18 in 41/18) in Koncesijsko pogodbo za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovornega pristanišča sklenjeno med Republiko Slovenijo in Luko Koper d.d. ter sprejetim Programom razvoja pristanišča za mednarodni promet v Kopru, izvaja v svojem imenu in za svoj račun koncesionar, Luka Koper d.d., je odvisna od konkretnih aktivnosti, ki so potrebne, da pride do realizacije določenih projektov. Na izvedbo investicij v koprskem pristanišču vpliva več dejavnikov, katerih ni moč v celoti vnaprej predvideti, zato se tudi letni plani investicij v koprsko pristanišče spreminjajo.

Ocenjene vrednosti, ki so posredovane ob pripravi 6-letnega operativnega načrta so tiste, ki so v času priprave dokumenta najbližje realnim.

Največja odstopanja nastajajo pri aktivnostih, kjer so bile v resoluciji podane nižje ocenjene vrednosti. Razlike nastajajo zaradi natančnejših ocen, prav tako ni zajeto enako obdobje izvajanja, saj se nekatere investicije izvajajo preko obdobja iz operativnega načrta:

- M.1.2 Podaljšanje pomola I - severni del,
- M.1.3 Podaljšanje pomola II,
- M.2.2 Izgradnja pomola II,
- M.3.2 Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu II,
- M.3.3 Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu II,
- M.3.6 Izboljšanje notranjega prometa v pristanišču (tudi glede na nove vhode in priveze),
- M.3.7 Povečanje skladiščnih zmogljivosti,
- M.3.8 Povečanje skladiščnih zmogljivosti,
- M.3.9 Širitev območja pristanišča,
- M.11.3 Zagotovitev ustrezne infrastrukture znotraj pristanišča za dobavo električne energije za napajanje ladij iz obale.

V Operativni načrt so vključene tudi nove aktivnosti, ki prvotno niso bile opredeljene v resoluciji, vendar prispevajo k realizaciji ukrepov iz Strategije, in sicer:

- M.13.2 Center za nadzor pomorskega prometa,
- M.21.3 Projekt MultiAppro,
- M.34.6 Sistemska ureditev izvajanja zahtev iz STCW in implementacija obveznih instrumentov IMO,

- M.34.7 Nove zaposlitve v zvezi z vzpostavitvijo glavne pisarne.

Pri nekaterih aktivnostih so nekoliko spremenjena poimenovanja le-teh, saj novo ime bolj konkretizira investicijo, ne vpliva pa na nadaljnjo realizacijo, to so:

- M.11.1 Zagotovitev zadostne količine električne energije v pristanišču za napajanje ladij iz obale,
- M.11.3 Zagotovitev ustrezne infrastrukture znotraj pristanišča za dobavo električne energije za napajanje ladij iz obale,
- M.34.1 Nove zaposlitve nadzornikov v sektorju Kapitanija,
- M. 34.4 Nove zaposlitve pomorskih inšpektorjev,
- M. 34.5. Investicije v razvoj pomorskega šolstva.

F. Zračni promet

V Operativnem načrtu je predvidena dinamika, kot je razvidno iz tabele v nadaljevanju.

Tabela 22: Operativni načrt 2020–2025 za zračni promet

Operativni načrt	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Skupaj viri RS	2,50	4,71	5,19	0,88	0,53	0,40	14,20
Skupaj viri Aerodrom Portorož in Fraport	9,40	9,80	4,70	0,70	0,80	5,00	30,40
Skupaj Operativni načrt	11,90	14,51	9,89	1,58	1,33	5,40	44,60

V spodnjih tabelah so podani predvideni viri v Resoluciji in primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom. V Resoluciji so bila vlaganja države predvidena samo do leta 2020, viri so bili predvideni predvsem za zaključitev postopkov državnih prostorskih načrtov (DPN) in ostale dokumentacije. Skratka načrtovano je bilo, da bo priprava DPN-jev v letu 2019 zaključena. Novi plan za dokončanje DPN za letališče Edvarda Rusjana Maribor je do konca leta 2020, DPN za letališče Portorož do konca leta 2021 in DPN za Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana pa do konca leta 2022.

Največja odstopanja nastajajo pri aktivnostih, kjer v resoluciji še niso bile podane ocenjene vrednosti. Najbolj izstopajo aktivnosti:

- A.1.3 Gradnja, obnova in posodobitev letališke infrastrukture – Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana,
- A.2.2 Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture – Letališče Edvarda Rusjana Maribor (z julijem leta 2019 je letališče v upravljanje prevzelo podjetje DRI upravljanje investicij d.o.o., Ljubljana),
- A.10.1 Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa.

Tabela 23: Predvideni viri v Resoluciji

Resolucija	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Skupaj viri RS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj viri Aerodrom Portorož in Fraport	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj Resolucija	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Tabela 24: Primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom

Razlika viri	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Skupaj viri RS	2,50	4,71	5,19	0,88	0,53	0,40	14,20
Skupaj viri Aerodrom Portorož in Fraport	9,40	9,80	4,70	0,70	0,80	5,00	30,40
Skupaj razlika operativni-resolucija	11,90	14,51	9,89	1,58	1,33	5,40	44,60

4. Mzl, zasebni investitorji, občine

V Resoluciji so bili predvideni tudi viri za cestni promet s strani zasebnih investitorjev oz. občin, ki bodo pripravile svoje operativne načrte. Mzl pa zagotavlja vire delovanje Nacionalnega centra za upravljanje prometa (NCUP).

V operativnem načrtu 2020–2025 so zato s strani Mzl prikazani le potrebni viri za NCUP. Za ostala vlaganja so viri s strani Mzl vključeni pod ceste oz. trajnostno mobilnost.

Tabela 25: Operativni načrt 2020–2025 za Mzl, zasebni investitorji, občine

Operativni načrt Mzl	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Mzl	3,29	3,65	0,12	0,12	0,12	0,12	7,42
Zasebni investitorji, občine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Skupaj Operativni načrt Mzl	3,29	3,65	0,12	0,12	0,12	0,12	7,42

Tabela 26: Predvideni viri v Resoluciji

Predvideni viri v Resoluciji	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Mzl	3,75	3,65	0,00	0,00	0,00	0,00	3,65
Zasebni investitorji, občine	4,30	8,72	20,86	28,86	18,86	12,86	90,16
Skupaj Resolucija	8,05	12,37	20,86	28,86	18,86	12,86	93,81

Tabela 27: Primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom

Razlika med viri	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Mzl	0,46	0,00	-0,12	-0,12	-0,12	-0,12	-3,77
Zasebni investitorji, občine	4,30	8,72	20,86	28,86	18,86	12,86	90,16
Skupaj razlika operativni-resolucija	4,76	8,72	20,74	28,74	18,74	12,74	86,39

5. Skupen pregled

Tabela 28: Operativni načrt 2020–2025 – Skupaj vlaganja

Operativni načrt - vsa področja	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Zračni promet	11,90	14,51	9,89	1,58	1,33	5,40	44,60
Vodni promet	68,97	78,62	62,51	75,15	60,65	58,95	404,85
DRSI ceste - investicije	82,75	81,73	149,22	160,97	162,75	168,98	806,40
DARS (investicije in obnove)	166,09	282,16	389,45	364,67	381,42	489,90	2.073,69
DRSI - železnice	230,60	170,16	382,40	283,13	283,75	318,87	1.668,91
Trajnostna mobilnost	87,60	90,61	105,05	107,10	107,57	108,07	606,00
Mzi - NCUP	3,29	3,65	0,12	0,12	0,12	0,12	7,42
Skupaj Operativni načrt - vsa vlaganja	651,20	721,43	1.098,65	992,72	997,58	1.150,29	5.611,88
Skupaj Operativni načrt - vlaganja države	376,73	322,05	609,67	518,92	527,46	569,49	2.924,33

Tabela 29: Operativni načrt 2020–2025– Redno vzdrževanje, subvencije in nadomestila

Operativni načrt Redno vzdrževanje, subvencije, nadomestila	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
DRSI - ceste	129,65	132,08	135,78	124,03	122,25	116,02	759,81
DRSI - železnice	149,43	153,43	157,43	157,43	157,43	144,00	919,14
Subvencije in nadomestila	152,80	152,80	160,00	162,00	162,00	163,00	952,60
Skupaj Operativni načrt za redno vzdrževanje, subvencije in nadomestila	431,87	438,31	453,21	443,46	441,68	423,02	2.631,55

Tabela 30: Predvideni viri v Resoluciji – Skupaj vlaganja

Resolucija - vsa področja	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Zračni promet	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vodni promet	31,62	70,35	79,50	22,71	22,71	22,71	249,61
DRSI ceste - investicije	196,00	196,00	196,00	174,19	174,19	174,19	1.110,57
DARS (investicije in obnove)	472,66	477,65	396,21	355,95	355,95	355,95	2.414,37
DRSI - železnice	208,13	149,45	127,10	118,42	118,42	118,42	839,95
Trajnostna mobilnost	37,37	22,40	22,45	6,44	6,44	6,44	101,54
Mzi - NCUP	8,05	12,37	20,86	28,86	18,86	12,86	93,81
Skupaj - Resolucija - vsa vlaganja	953,83	928,22	842,12	706,57	696,57	690,57	4.809,84
Skupaj Resolucija - vlaganja države	443,56	383,55	371,20	299,05	299,05	299,05	2.091,71

Tabela 31: Predvideni viri v Resoluciji – Redno vzdrževanje, subvencije in nadomestila

Resolucija Redno vzdrževanje, subvencije, nadomestila	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
DRSI - ceste	72,00	72,00	72,00	82,29	82,29	82,29	462,86
DRSI - železnice	136,00	136,00	136,00	136,00	136,00	137,00	817,00
Subvencije in nadomestila	121,00	121,00	121,00	138,29	138,29	138,29	777,86
Skupaj Resolucija za redno vzdrževanje, subvencije in nadomestila	329,00	329,00	329,00	356,57	356,57	357,57	2.057,71

Tabela 32: Primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom – Skupaj vlaganja

Razlika med viri (Operativni-Resolucija)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Zračni promet	11,90	14,51	9,89	1,58	1,33	5,40	44,60
Vodni promet	37,35	8,27	-16,99	52,44	37,94	36,24	155,24
DRSI ceste - investicije	-113,25	-114,27	-46,78	-13,21	-11,44	-5,21	-304,16
DARS (investicije in obnove)	-306,57	-195,49	-6,76	8,72	25,47	133,95	-340,68
DRSI - železnice	22,47	20,71	255,30	164,71	165,32	200,45	828,96
Trajnostna mobilnost	50,23	68,21	82,60	100,66	101,13	101,63	504,46
Mzl - NCUP	-4,76	-8,72	-20,74	-28,74	-18,74	-12,74	-86,39
Skupaj - Resolucija - vsa vlaganja	-302,63	-206,79	256,53	286,15	301,01	459,72	802,03
Skupaj Resolucija - vlaganja države	-66,83	-61,50	238,47	219,87	228,41	270,44	832,61

Tabela 33: Primerjava virov med Resolucijo in Operativnim načrtom – Redno vzdrževanje, subvencije in nadomestila

Razlika med viri (Operativni-Resolucija) - Redno vzdrževanje, subvencije in nadomestila	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
DRSI - ceste	57,65	60,08	63,78	41,74	39,97	33,73	296,95
DRSI - železnice	13,43	17,43	21,43	21,43	21,43	7,00	102,14
Subvencije in nadomestila	31,80	31,80	39,00	23,71	23,71	24,71	174,74
Skupaj Resolucija za redno vzdrževanje, subvencije in nadomestila	102,87	109,31	124,21	86,88	85,11	65,45	573,83

PRILOGE:

- Priloga 2 - Tabele s projekti oz. aktivnostmi za področje cest, železnic, pomorstva letalstva in trajnostne mobilnosti
- Priloga 3 - Izdelava prioritetejnega plana za 6 letni drsni program za ukrep Ro.43 Nacionalnega programa za obdobje 2019-2025 (v gradivu je upoštevano le obdobje 2020 – 2025)