

Akcijski načrt za udejanjanje trajnostne mobilnosti v območju osrednjeslovenskega (ljubljskega) širšega mestnega območja

1 Splošno

Odbor Državnega zbora Republike Slovenije za infrastrukturo, okolje in prostor je na 8. nujni seji 18. 4. 2019 obravnaval zahtevo Poslanske skupine Levica za sklic nujne seje odbora z naslovom »Nesprejemljivost širitve ljubljanske obvoznice in poziv k razvoju javnega potniškega prometa in železniške infrastrukture v osrednjeslovenski regiji« in ob tem sprejel dva sklepa (dopis številka 326-01/19-4/2 z dne 19. 4. 2019):

1. Odbor za infrastrukturo, okolje in prostor (v nadaljevanju Odbor) poziva Ministrstvo za infrastrukturo, da v sodelovanju z Ministrstvom za okolje in prostor in morebitnimi ostalimi deležniki do 15. septembra 2019 pripravi akcijski načrt s finančnim okvirjem in jasno časovnico, v kateri se določi vrsta ukrepov in zaporedje njihovega izvajanja za udejanjanje trajnostne mobilnosti v območju osrednjeslovenskega (ljubljskega) širšega mestnega območja. Akcijski načrt naj ministrstvo posreduje Odboru, ki ga bo obravnaval na prvi naslednji seji.
2. Odbor poziva Ministrstvo za infrastrukturo, da polega akcijskega načrta iz prvega sklepa nadaljuje in usklajeno vodi aktivnosti za razvoj železniške, cestne in ostale prometne infrastrukture v skladu s sprejeto Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 in Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30).

Ljubljanska regija je gospodarsko najbolj razvita slovenska regija, posledično je najpomembnejši cilj migracijskih tokov v Sloveniji, torej so dnevni tokovi zaradi migracij (delo, šola, storitve) zelo visoki.

Vendar pa tega območja vseeno ne smemo in ne moremo obravnavati nepovezano z ostalimi območji države. Zato smo za pripravo Akcijskega načrta za udejanjanje trajnostne mobilnosti v območju osrednjeslovenskega (ljubljskega) širšega mestnega območja uporabili Operativni načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo od leta 2020 do leta 2025 za celotno Slovenijo, ki ga mora Ministrstvo za infrastrukturo pripraviti na podlagi Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030.

V preglednicah so ukrepi na območju osrednje Slovenije povzeti iz Operativnega načrta, pri čemer so na koncu vsakega področja dodani ukrepi, ki v Operativnem načrtu še niso bili opredeljeni, so pa bili identificirani kot nujni za izvedbo. Za te ukrepe dokumentacija še ni izdelana, prav tako ukrepi še niso zajeti v planskih dokumentih posameznih deležnikov (kot npr. NRP) in še niso podane okvirne ocene investicijskih stroškov. Začetek načrtovanja teh ukrepov bo možno financirati iz obstoječih proračunskih projektov, pri železnicah iz proračunskih projektov za pripravo dokumentacije, DARS lahko pripravo dokumentacije deloma financira iz postavke za obnovo obstoječih AC, načrtovanje infrastrukture za trajnostno mobilnost pa je možno preko instrumenta ELENA2 (Obzorje 2020) in sredstev Sklada za podnebne spremembe (postavka tehnične pomoči), ipd.

Posamezni ukrepi v Operativnem načrtu vključujejo vlaganja za celotno RS in ne samo za območje osrednje Slovenije, saj jih ni možno ločiti (npr. ITS na AC omrežju). V preglednicah so prikazane celotne vrednosti, saj tudi ni možno izločiti tisti del stroška, ki bo potreben za vzpostavitev/izgradnjo/organizacijo posameznega ukrepa samo na območju osrednje Slovenije.

Eden izmed ciljev Strategije razvoja prometa v RS do leta 2030 je, da se naj prometni problemi najprej rešujejo z manjšimi ukrepi (npr. ITS) ali posegi (modernizacije, nadgradnje) in na obstoječi prometni infrastrukturi in se šele, če to ne zadošča, izvedejo nove večje investicije. Ugotavljamo, da se manjša vlaganja sicer hitreje izvede in posledično hitro znižajo stroške uporabnikov in izboljšajo prometne razmere. Slabost manjših investicij pa je, da se razmere izboljšajo za relativno kratek čas (praviloma do 10 let), medtem, ko veliki investicijski projekti prometne razmere izboljšajo za obdobje daljše od 20 let.

Hkrati se je potrebno zavedati, da je prostor omejena dobrina, zato je njegovo rabo potrebno 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 in tudi s pogledom na okolje, ker izvajanje dejavnosti, ki obremenjujejo okolje, svoje učinke nanj pokažejo šele po daljšem času.

Večino preteklega stoletja smo območje ljubljanske urbane regije (LUR) načrtovali tako, da je bila kar najbolj prijazna avtomobilom. Menili smo, da s tem omogočamo večjo mobilnost ter hitrejša in udobnejša potovanja, v resnici pa so ulice našega glavnega mesta z leti postale vse bolj natrpane z avtomobili, vse manj prijetne za druženje, vse manj varne in vse manj zdrave, saj je prostorski razvoj do nedavnega slovenska mesta pripeljal v začaran krog pločevine in osiromašil javni potniški promet. Takšnih razmer, ki so posledica dolgoletnih ravnanj, ni mogoče spremeniti v kratkem času. Potrebni je in bo veliko naporov in sistematičnega dela. Namesto cest, kjer pretočnost prometa dodatno zaustavljamo s številnimi semaforji in prehodi za pešce, bomo gradili prijetne ter varne poti in povezave za pešce in kolesarje. Nadgradili bomo javni potniški promet, da bo potnikom zagotavljal ne samo pogostejših voženj avtobusov in vlakov ampak tudi, da bo čas potovanja z javnimi prevoznimi sredstvi čim krajši. Aktivnosti, ki so v tem obdobju že usmerjene k promociji hoje in kolesarjenja ter uporabi javnega prevoza, bomo nadgradili z drugimi oblikami uporabe posebnih vendar trajnostnih prevoznih sredstev.

Potrebno bo vzpostaviti primerno prometno infrastrukturo, poleg tega pa spremeniti navade ljudi, kar je včasih najtežje in najbolj dolgotrajno. Tudi Ljubljana se v nekaterih segmentih že uspešno sooča z vsemi naštetimi problemi in uspešno stopa po poti pametnih, trajnostno naravnanih mest.

Hrbtenico trajnostne infrastrukture na področju prometa predstavlja železniški promet, zato je treba v prvih korakih načrtovati in izvesti investicije, ki jih je možno izvesti čim prej in ki terjajo finančno sprejemljivo breme.

Skladno s tem predlagamo, da se, predvsem pri železniškem prometu, v prvih letih (torej obdobje 2020–2025) izvede čim več investicij v okviru vzdrževalnih del v javno korist (VDJK). S tem se bodo lahko razmere v železniškem in cestnem prometu izboljšale že v prvem petletnem obdobju. Hkrati pa naj se nadaljujejo postopki državnih prostorskih načrtov (DPN) za ljubljansko železniško vozlišče, tivolski lok in železniško progo Ljubljana – Kranj - Jesenice, katerih trajanje je zaradi kompleksnosti projektov zelo dolg. S takim načrtovanjem in izvajanjem se bo premostila vrzel med izvedenimi prvimi manjšimi investicijskimi ukrepi in izgradnjo novih infrastrukturnih projektov, ki bodo dolgoročno vplivali na znižanje stroškov uporabnikov in izboljšanje prometnih razmer.

V letu 2020 je predvidena tudi revizija Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, pripravljen bo nacionalni podnebno energetski načrt (NEPN) in znani bodo izidi študije o regionalnih železniških povezavah. Na osnovi teh dokumentov bomo pregledali ambicioznost ukrepov v Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030 in jih skladno z rezultati navedenih študij dopolnili. V kolikor bo to potrebno, bodo prometno gravitacijska območja obdelana podrobneje oz. uporabljen teritorialni pristop.

Izvedba ukrepov iz Akcijskega načrta bo prispevala tudi k naslednjim ciljem:

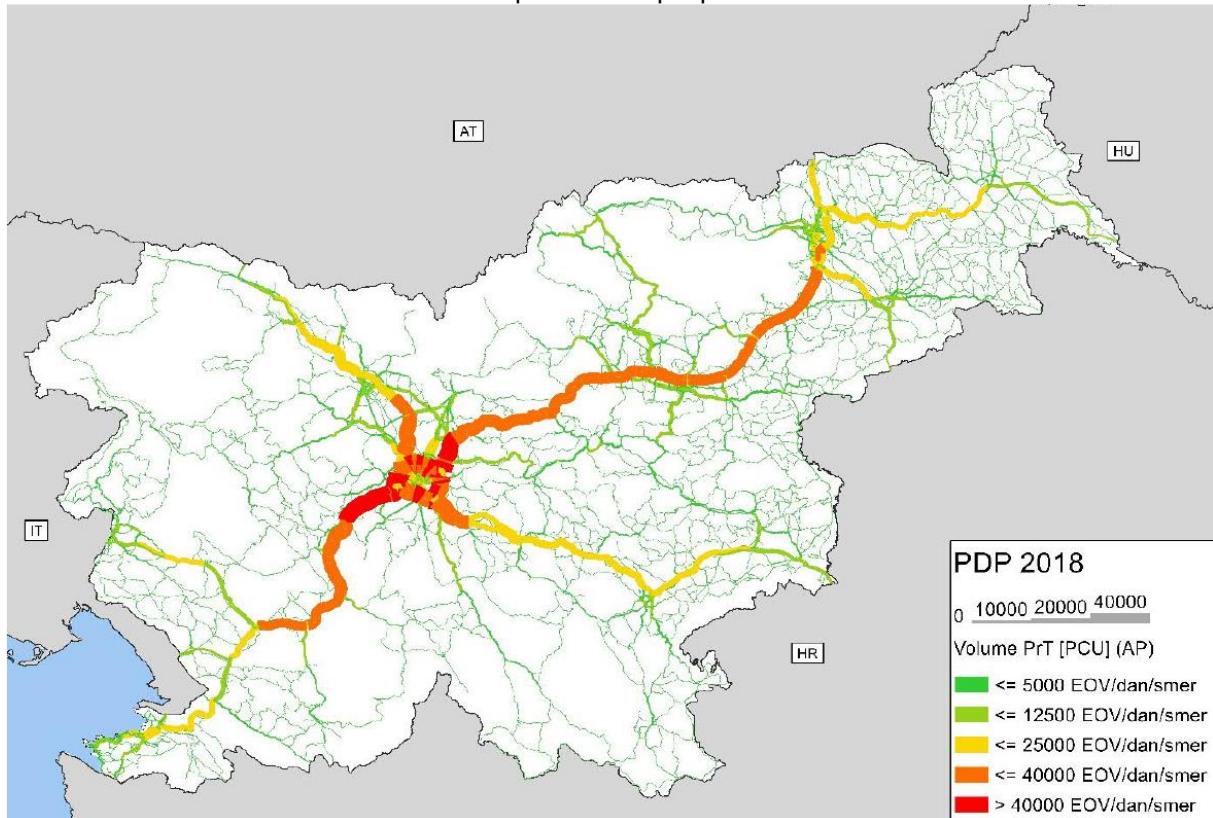
- zagotavljanje notranje povezanosti regij,
- medsebojna povezanost regij in
- zagotavljanje celovite ponudbe prevoznih načinov.

2 Analiza obstoječega stanja

Analizo obstoječega stanja povzemamo iz osnutka dokumenta Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, ki jo izdeluje PNZ d.o.o., Ljubljana.

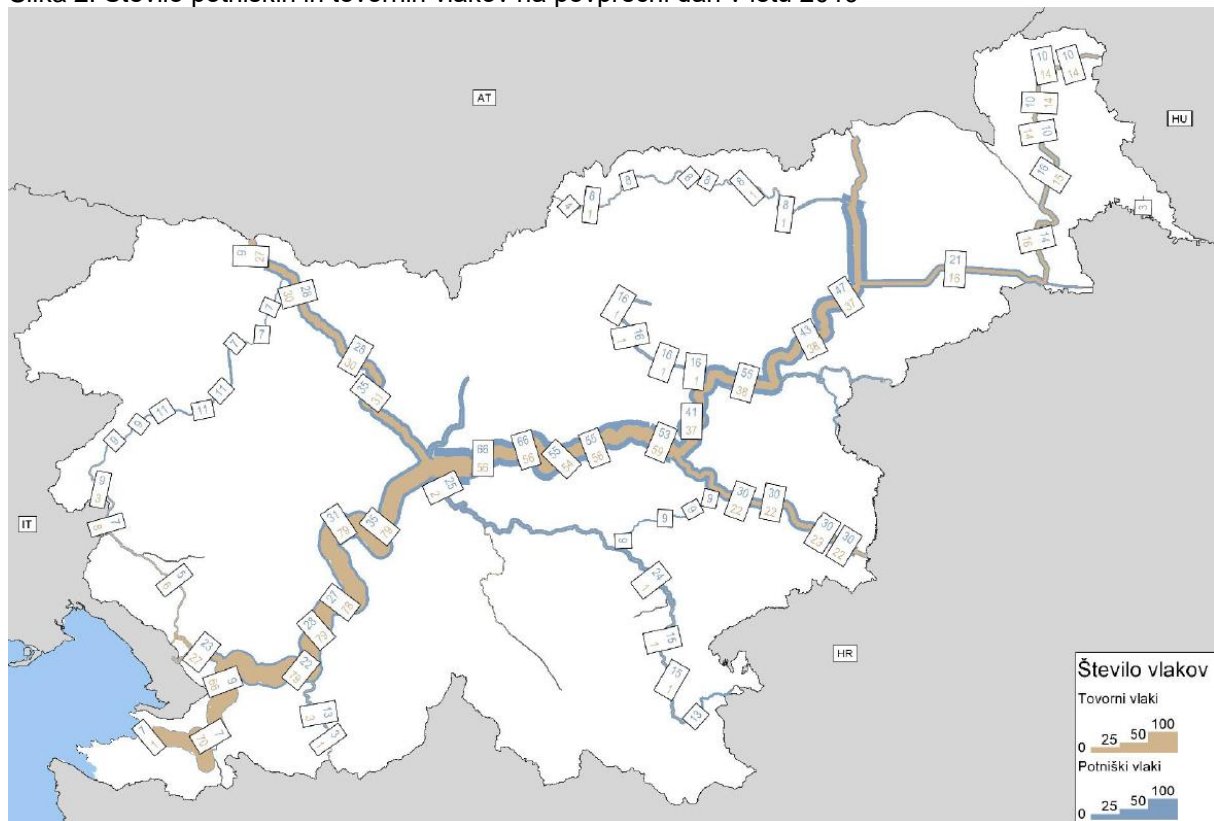
Na povprečni delovni dan v letu so na cestnem omrežju najbolj obremenjeni vsi štirje avtocestni kraki proti Ljubljani in obvoznica. Na večjem številu odsekov tega območja je bilo v letu 2018 zabeleženih med 60.000 in 80.000 vozil na smer, kar nakazuje na veliko količino prometa tekom celotnega dneva. Močni prometni tokovi so izven osrednje Slovenije tudi na AC koridorju med Ljubljano in Mariborom ter Ljubljano in Divačo.

Slika 1: Obremenitve vseh vozil v cestnem prometu na povprečni delovni dan v letu 2018



Vir: Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, PNZ d.o.o., Ljubljana – študija v izdelavi

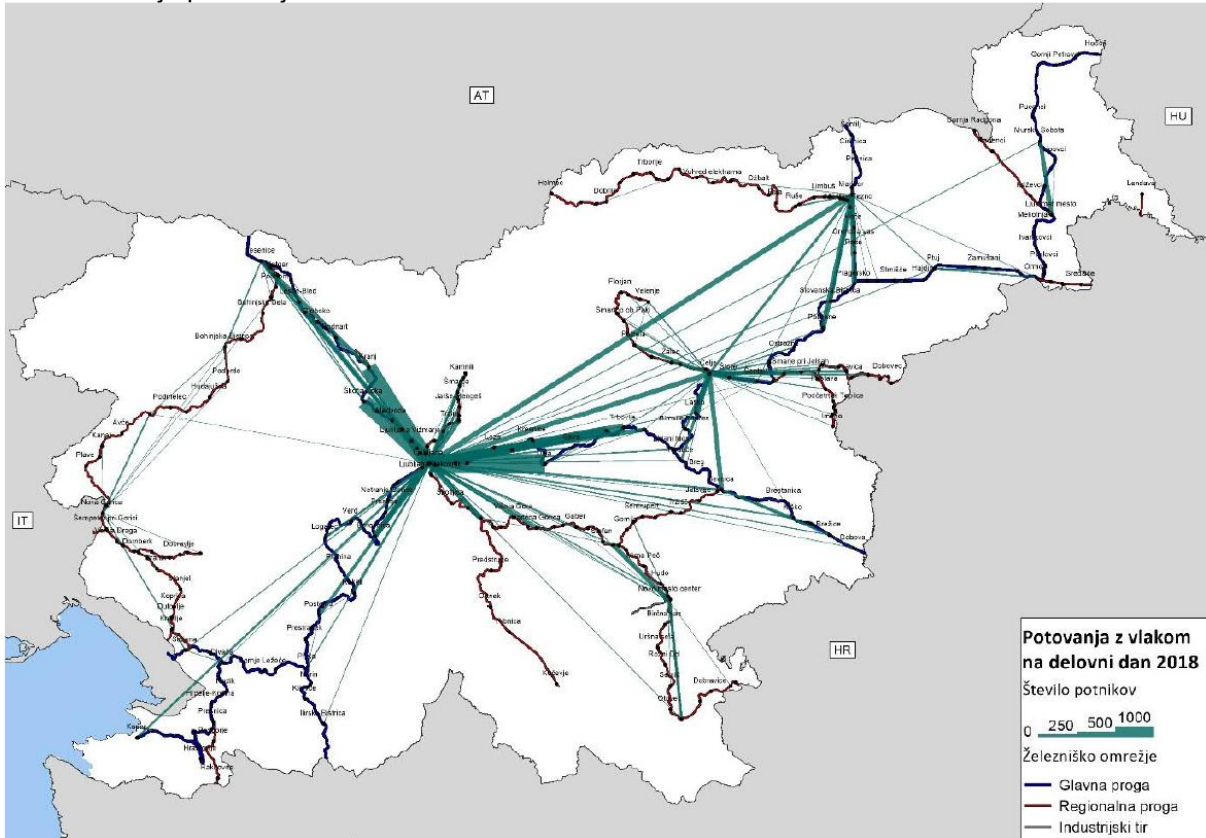
Slika 2: Število potniških in tovornih vlakov na povprečni dan v letu 2019



Vir: Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, PNZ d.o.o., Ljubljana – študija v izdelavi

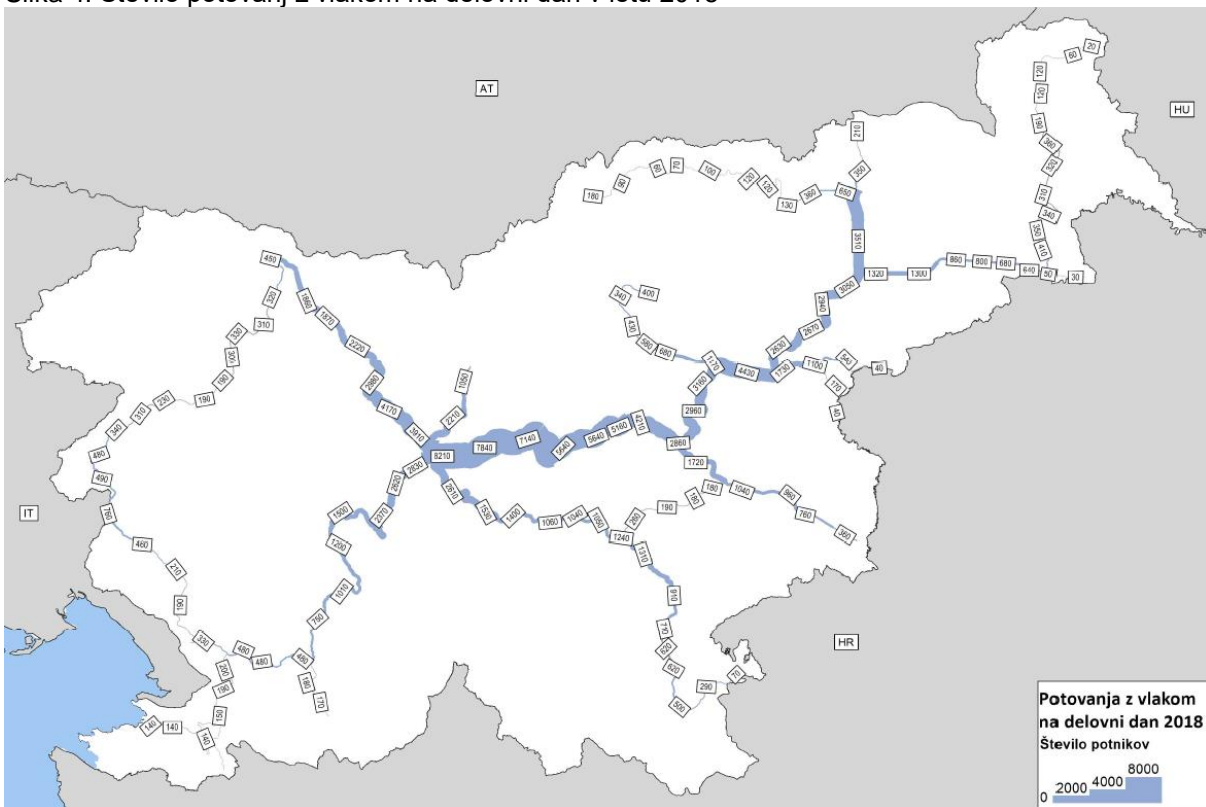
Na povprečni dan v letu so z vlaki najbolj obremenjeni odseki glavnih prog, ki ležijo na Baltsko-jadranskem koridorju. Na odseku med Mariborom in Ljubljano je približno enako število potniških in tovornih vlakov (skupno okrog 100/dan). Od Ljubljane do Divače je bistveno več tovornih vlakov (80/dan), saj se v Ljubljani priključi še tovorni promet iz gorenjske proge, ki poteka proti Luki Koper.

Slika 3: Težnje potovanj z vlakom na delovni dan v letu 2018



Vir: Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, PNZ d.o.o., Ljubljana – študija v izdelavi

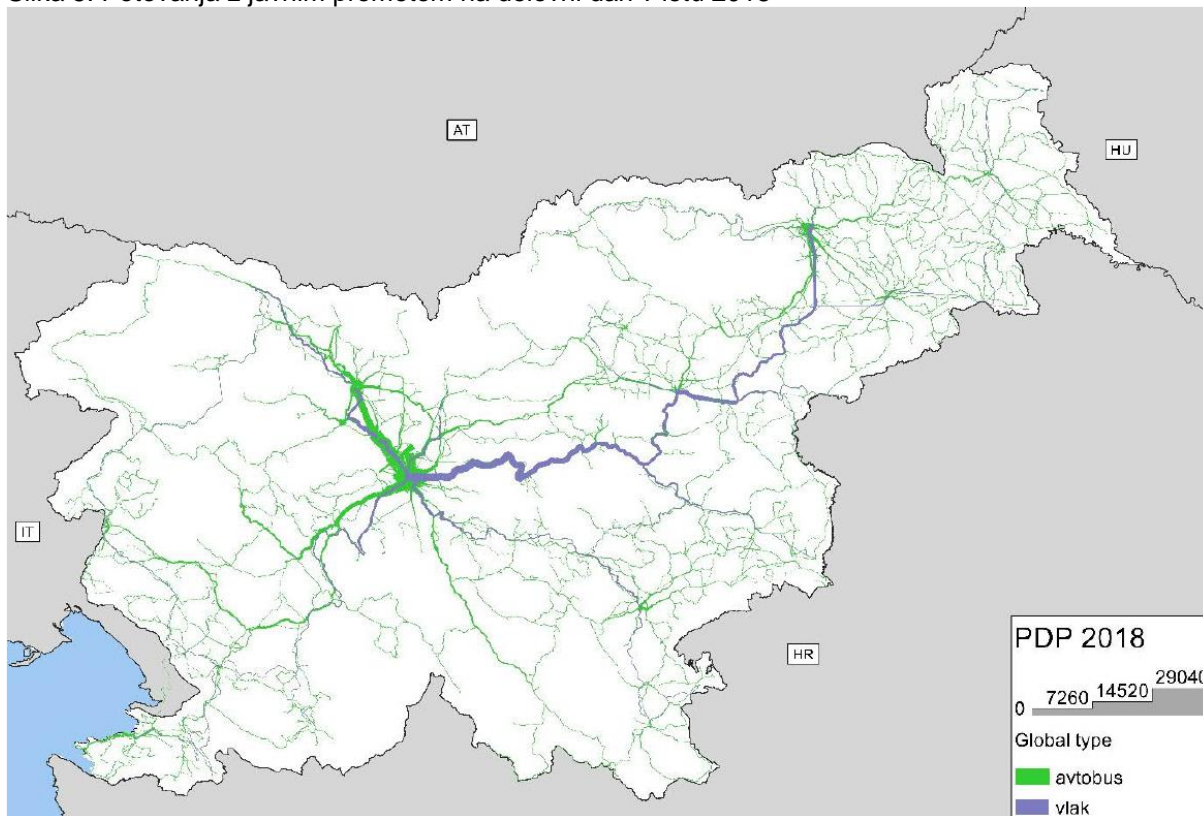
Slika 4: Število potovanj z vlakom na delovni dan v letu 2018



Vir: Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, PNZ d.o.o., Ljubljana – študija v izdelavi

Po številu potnikov najbolj izstopa zasavska proga med Ljubljano in Zidanim Mostom kjer imajo na povprečni delovni dan v letu nekateri odseki tudi do 8.000 potnikov. Na vseh preostalih železniških progah je potnikov bistveno manj, še najbližje so odseki gorenjske proge na območju Ljubljane, kjer je na dnevni ravni do 4.000 potnikov. Glavni razlog za tako izrazito pozitivno odstopanje zasavske proge je zagotovo dobra konkurenčnost avtomobilu v smislu potovalnega časa proti Ljubljani. Z vlakom je v času jutranje konice iz Litije do središča Ljubljane mogoče priti v 30 min, medtem ko traja vožnja z avtom vsaj 40 min.

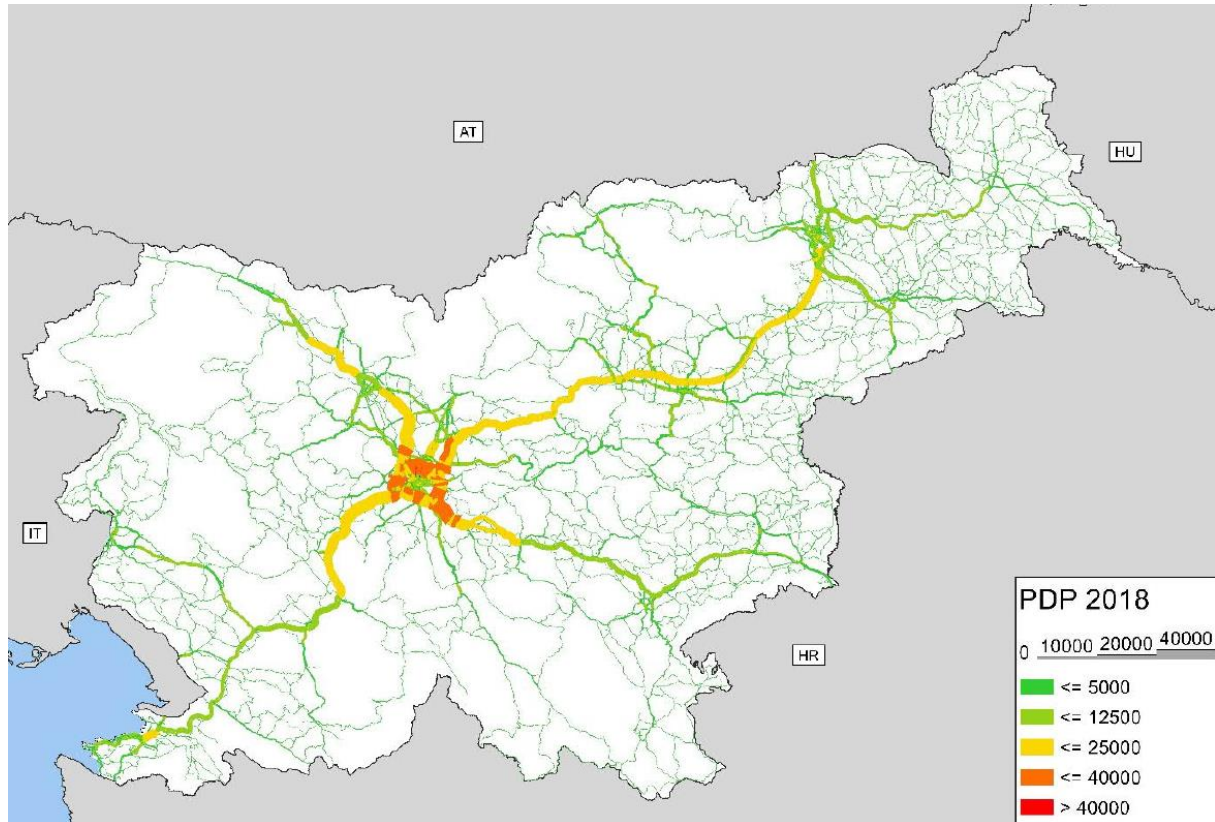
Slika 5: Potovanja z javnim prometom na delovni dan v letu 2018



Vir: Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, PNZ d.o.o., Ljubljana – študija v izdelavi

Potovanja z avtobusom so na ravni celotne Slovenije bolj pogosta kot z vlakom, saj avtobusne linije pokrivajo širše območje in omogočajo večjo fleksibilnost pri izbiri poti. Največ voženj z avtobusom se odvija na urbanih območjih, izrazito veliko število potnikov je na območju osrednje Slovenije in gorenjske. Na dnevni ravni je vseh potovanj z javnim prometom okrog 320.000, pri čemer samo mestni potniški promet v Ljubljani prepelje 120.000 potnikov, medtem ko je na železnici v povprečju prepeljanih 40.000 potnikov.

Slika 6: Obremenitve osebnih vozil na delovni dan v letu 2018



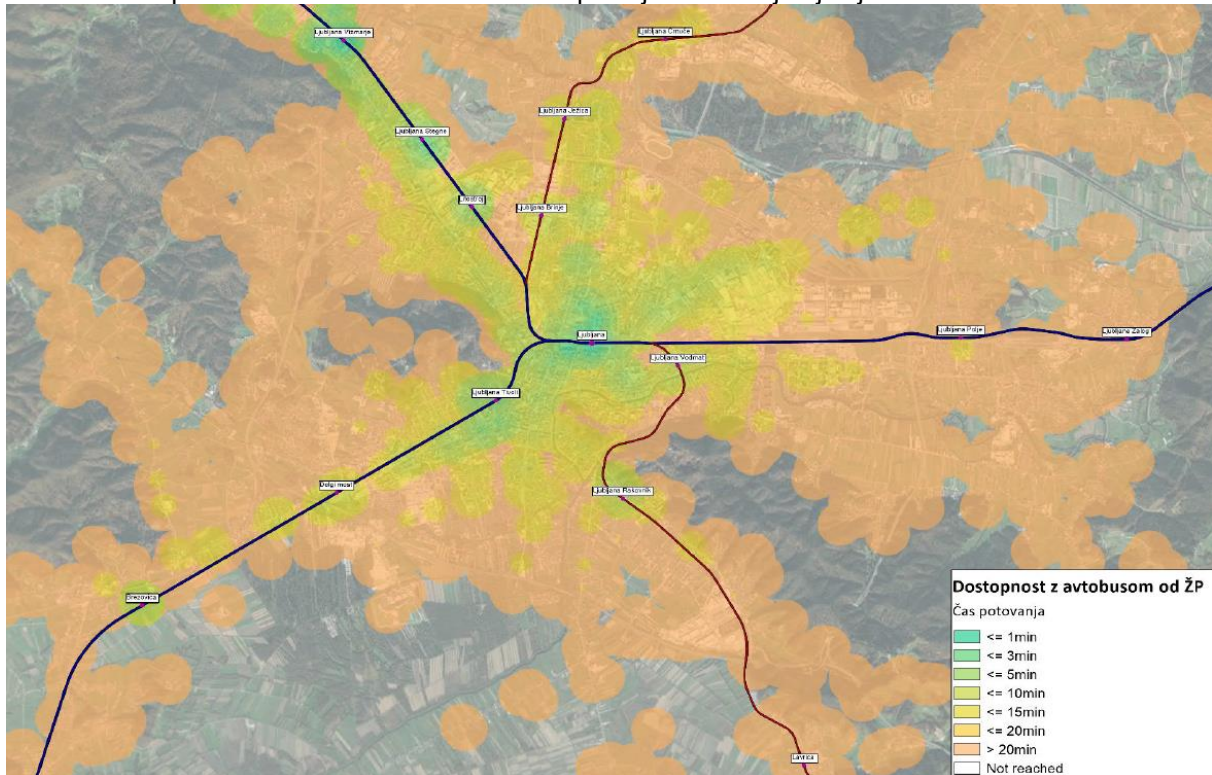
Vir: Strokovne podlage in predštudija upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR, PNZ d.o.o., Ljubljana – študija v izdelavi

Največje obremenitve s prometom osebnih vozil so na avtocestnih krakih proti osrednji Sloveniji in na ljubljanskem avtocestnem obroču. Če primerjamo velikostni red obremenitev v cestnem prometu z javnim prometom opazimo, da se na cesti odvija bistveno večje število vsakodnevnih potovanj kot na avtobusnih ali železniških linijah. Cestno omrežje je namreč dobro razvito in omogoča hiter dostop razpršeno poseljenega prebivalstva do večjih urbanih središč. Na ravni Slovenije se zato z avtomobilom na dnevni ravni odvija 80 % vseh potovanj, medtem ko javni promet pokriva manj kot 10 % potovanj.

Analiza dostopnosti

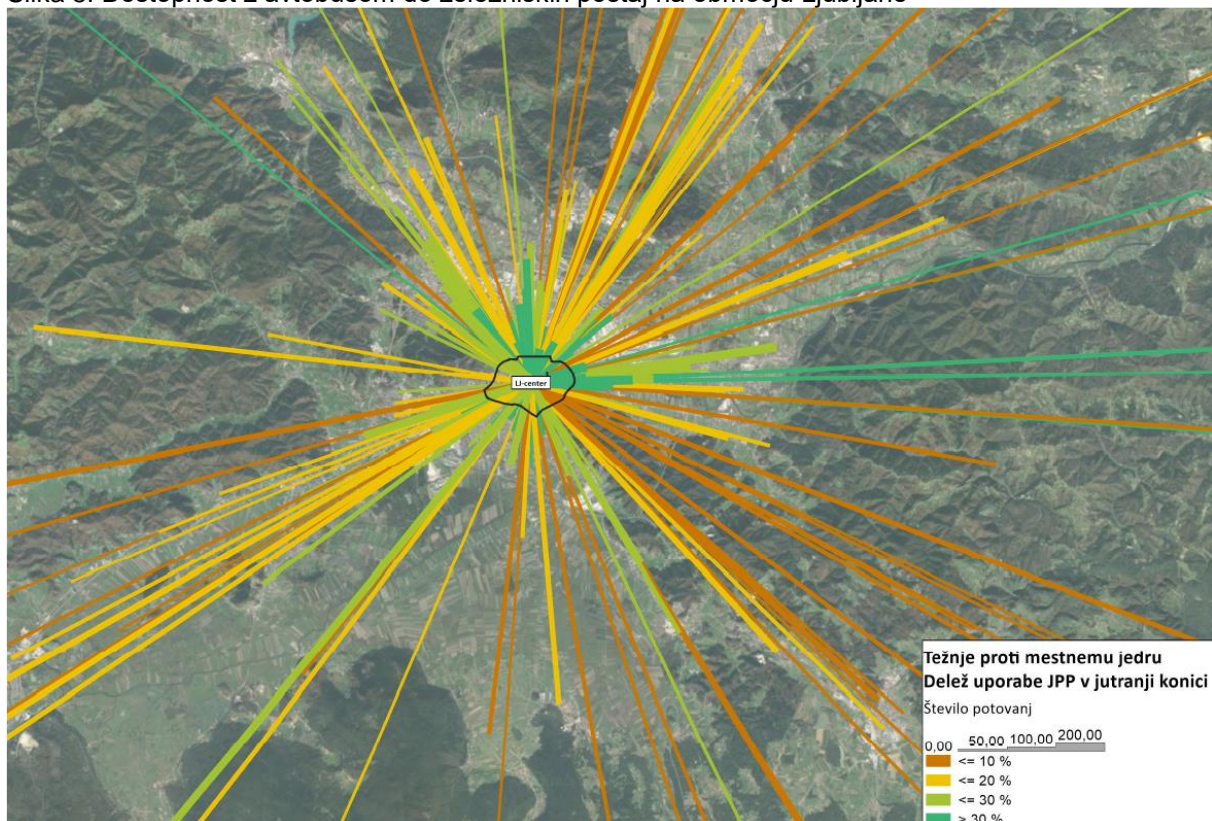
Za območje Ljubljane je prikazana dostopnost z avtobusom od železniških postaj. Karta predstavlja čas potovanja od poljubnega izvora v Ljubljani do najbližje železniške postaje. Pri času potovanja se upošteva peš dostop do najbližjega avtobusnega postajališča, čas vožnje z avtobusom in čas hoje med izstopnim avtobusnim postajališčem in železniško postajo. V obstoječem stanju je znotraj avtocestnega obroča veliko območij, ki so slabo vpeta v sistem javnega prometa z vidika dostopa do železnice. Najslabša dostopnost je na južnem in vzhodnem delu Ljubljane.

Slika 7: Dostopnost z avtobusom do železniških postaj na območju Ljubljane



Na spodnji sliki so prikazani rezultati deleža uporabe za primer mestnega središča Ljubljane. Delež uporabe javnega prometa je največji iz zasavske smeri in zalednega območja občine Ljubljana. Najmanjši delež je iz dolenske smeri, saj ponudba javnega prometa v tem koridorju najmanj konkurenčna vožnji z avtomobilom.

Slika 8: Dostopnost z avtobusom do železniških postaj na območju Ljubljane



Železniško omrežje na širšem območju Ljubljane ima velik potencial potnikov in tovora. V bližini postaj in postajališč je veliko delovnih mest, katera predstavljajo glavni cilj vsakodnevnih migracij v Ljubljano. Vseh 5 prog, ki vodijo proti glavni železniški postaji poteka preko gosto poseljenih območij, ki predstavljajo potencialen izvor potovanj predvsem znotraj Ljubljane. Na območju industrijskih con Moste, Stegne in Črnuče je velik potencial za izvor tovarnega prometa, saj so v obeh conah prisotna številna proizvodna in logistična podjetja, ki generirajo tovor. Največji potencial za dodatni lokalni tovarni promet je na odsekih Stegne-Šiška, Trzin-Brinje in Polje-Moste. V analizi potenciala so upoštevane tudi morebitne nove postaje in postajališča. V Ljubljani sta to postaji Moste in Šiška ter postajališči Rudnik in Vič. Na vseh predlaganih lokacijah je ugotovljen visok potencial potnikov s številnimi možnostmi za navezavo na omrežje LPP ali prestop na nemotorizirana prevozna sredstva.

Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030 daje velik pomen javnemu potniškemu prometu, ki naj bi baziral na železnici. V tem smislu je študija regionalnih prog osnova za takšen razvoj javnega potniškega prometa v RS. Zaključki osnutka te študije pa so smiselno povzeti v poglavju železniški promet.

3 Predlog ukrepov iz akcijskega načrta

Ukrepi so razdeljeni po skupinah:

1. železniški promet,
2. javni promet in trajnostna mobilnost,
3. cestni promet,
4. vodni promet,
5. zračni promet.

3.1 Železniški promet

V RS se izvajajo prioritarno projekti železniške infrastrukture na koridorskih železniških progah. Osnova za zadevno so Strokovne podlage za razvoj koridorskih prog v Republiki Sloveniji (strokovne podlage in idejne zasnove - IDZ) iz leta 2018.

Opredelitev nabora ukrepov oz. določitev ukrepov, ki izhajajo iz ugotovljenih potreb in uveljavljenih zahtev/standardov ter ugotovitve, da so predvideni ukrepi na območju javne železniške infrastrukture (JŽI) prometno-tehnološko ustrezni, prostorsko in okoljsko ter ekonomsko sprejemljivi, so opredeljeni na podlagi obravnave v dveh scenarijih:

- **scenarij S1 – Minimalni scenarij**, ki opredeli ukrepe za zagotovitev normalne obratovalne sposobnosti (tj. projektirano stanje JŽI) in prometne varnosti (obnove) ter nujno potrebne ukrepe, da se zagotovita ustrezna prepustna in prevozna zmogljivost železniške infrastrukture do leta 2030 ter doseganje upravičenih standardov TEN-T oz. glede na utemeljena odstopanja od zahtev za omrežje TEN-T,
- **scenarij S2 – Scenarij skladnosti s TEN-T**, ki opredeli ukrepe za izpolnitev vseh standardov za omrežje TEN-T po Uredbi (EU) št. 1315/2013.

Skupna ocenjena vrednost ukrepov za scenarij (S1) znaša 2.058 milijonov evrov, za izpolnitev vseh TEN-T standardov, brez uveljavitve izjem za scenarij (S2) pa znaša 4.755 milijonov evrov. Razlika med scenarijema je skoraj 2.700 milijonov evrov. Zato iz analize stroškov in koristi izhaja, da so ukrepi v okviru scenarija S1 upravičeni, scenarij S2 pa kot celota ne dosega pozitivne neto sedanje vrednosti.

Navedena študija se trenutno jemlje kot strokovna podlaga za vse nadaljnje faze priprave in izvedbe projektov na progah Sredozemskega in Baltsko-Jadranskega koridorja v Republiki Sloveniji oz. na jedrnem vseevropskem omrežju TEN-T do leta 2030 ter kot utemeljitev za dovoljena odstopanja/izjeme, opredeljene v tretjem odstavku 39. člena Uredbe (EU) št. 1315/2013 glede doseganja hitrosti 100 km/h (čeprav na Ministrstvu za infrastrukturo formalno o tem še ni bila sprejeta nobena odločitev). Vendar, če želimo v prihodnje na področju prometa dosegati okoljske ambiciozne cilje, ki se oblikujejo na ravni EU in Slovenije, bomo morali začeti razmišljati tudi o realizaciji scenarija S2.

Preostala območja in proge, ki niso bila predmet Strokovnih podlag za razvoj koridorskih prog v RS, pa so predmet študije za nadgradnjo železniškega omrežja urbanih vozlišč za trajnostno mobilnost in nadgradnjo prog preostalega omrežja (regionalnih prog), ki je v izvajanju. Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo je namreč marca 2019 sklenila pogodbo za »Izdelava strokovnih podlag in predštudije upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju Ljubljanske urbane regije - LUR«. Predviden rok zaključka te strokovne naloge je v prvi polovici leta 2020.

Gre za strokovno nalogo in izdelavo idejnih zasnov za pridobitev projektnih pogojev (IZP) za proge v območju LUR-a (nadgradnja postaje Ljubljana, kamniške in dolenske proge, navezava na letališče Jožeta Pučnika, nova povezava med primorsko in gorenjsko progjo).

Namen naloge je zagotoviti celovitost prometnega sistema, pri čemer se je potrebno osredotočiti na povečanje atraktivnosti javnega potniškega prometa. Cilj je torej pritegniti potnike na IJPP s kakovostno ponudbo celotnega prometnega sistema.

Med cilji, ki bodo povečali mobilnost prebivalstva, energetska učinkovitost in okoljsko sprejemljivost so predvsem naslednji:

- povečati zmogljivost železniških prog in s tem omogočiti prevoz pričakovanega obsega potnikov in tovornega prometa,
- povečanje progovne hitrosti in skrajšanje potovalnih časov,
- izboljšanje stabilnosti voznega reda,
- odprava ozkih grl,
- povečanje stopnje varnosti prometa,
- učinkovitejše vodenje prometa,
- znižanje obratovalnih stroškov,
- izboljšanje voznega reda potniških vlakov itd.,
- predvsem pa s ciljem zagotoviti interoperabilnost ter izpolnjevati standarde/zahteve TEN-T in tehnični standardi interoperabilnosti (TSI).

Proučitev stanja, zahtev in potreb bo potekalo po načelu prednostnega razvrščanja; izvedba ukrepov bo postopna do izpolnitve vseh tehničnih zahtev glede na koristi in upravičenost, ukrepi se bodo prvenstveno predvideli na območju javne železniške infrastrukture (JŽI) ter tisti, ki bodo prometno-tehnološko najbolj ustrezni ter prostorsko in okoljsko in ekonomsko sprejemljivi. Prioritetno se bo izvajalo vse tiste ukrepe, ki jih je možno izvajati skladno z veljavnimi predpisi kot vzdrževalna dela v javno korist (VDJK). Glede na ambicioznost ciljev o razogljičenju prometa pa bo potrebno v 2. fazi pristopiti k večjim investicijam, ki zahtevajo sprejetje novih državnih prostorskih načrtov (DPN) in bodo izven območja obstoječe železniške infrastrukture.

Zadevne strokovne podlage bodo predvidele ukrepe glede nadgradnje prog in postaj; tirov, peronov, dostopov, parkirišč, kolesarnic, elektrifikacijo, kot tudi strokovne podlage za prilagoditev/spremembe voznih redov (taktni vozni red, čas potovanja, termini prihodov v končne destinacije, možnost potovanja brez prestopa oz. prestop brez čakanja, ...).

Izsledki strokovnih podlag bodo podali smernice in potrebne ukrepe za nadaljnji razvoj železniške infrastrukture na regionalnih železniških progah v RS ter železniškega omrežja na področju osrednje Slovenije.

Na podlagi že izdelanih strokovnih podlag v preteklosti je že mogoče podati oceno o nujnosti nadgradenj železniških prog na območju LUR-a in sicer:

- Potniški center Ljubljana; nadgradnja postaje Ljubljana za potniški promet in nadgradnja sosednjih postaj za tovorni promet in servisne dejavnosti (pranje, oskrba in gariranje vozil)
- Tivolski lok,
- Dvotirnost (delna) prog; gorenjske, dolenske in kamniške proge
- Nove postaje in postajališča (multimodalne točke); Lj. Moste v sklopu gradnje podvoza Bratislavsko povezava z LPP, Lj. Šiška na Drenikovi, ...
- Izvenmivojska križanja železnica/cesta; Zaloška in Povšetova na dolenski progji, ...
- Taktne linije (taktni promet vlakov) predvsem v konici.

Za celovito rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča pa bo v prihodnje potrebno najti rešitev za obvozno progo ali poglobitev železnice za potrebe tovornega prometa.

Akcijski načrt z ukrepi za udejanjanje trajnostne mobilnosti v območju osrednjeslovenskega (ljublanskega) širšega mestnega območja je skupen program več deležnikov (tudi na regionalni in lokalni ravni), kjer so vključeni projekti na območju LUR-a glede na prioritete. V nadaljevanju pa se bodo prav tako postopoma izvajali ukrepi za doseg končnih ciljev, dolgoročni ukrepi po postopku DPN glede na prometne potrebe.

Kljub temu, da je študija za regionalne proge v izdelavi, pa se nekateri projekti na regionalnih železniških progah že izvajajo. V izvedbi so naslednji projekti: Modernizacija Kočevske proge 3. faza; SV naprave in zavarovanje nivojskega prehoda Birčna vas na dolenski progi. V pripravi pa so še projekti nadgradnja železniške postaje Grosuplje in rekonstrukcija železniške postaje Domžale.

Tabela 1: Dinamika vlaganj za področje železnic v obdobju 2020–2025 na osrednjo Slovenijo

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
infrastruktura	18,80	7,31	50,99	34,38	53,74	106,27	271,50
vozila in OGJS	76,00	76,00	78,00	78,00	78,00	78,00	464,00
skupaj železnica	94,80	83,31	128,99	112,38	131,74	184,27	735,50

3.2 Javni promet in tajnostna mobilnost

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 zahtevajo dodatna sredstva. Prav tako je bilo namenjeno več sredstev za menjavo oz. posodobitev voznih sredstev, ker je bistvenega pomena za večjo atraktivnost železniškega prevoza.

Tudi v prihodnje bomo nadaljevali z uvajanjem novih produktov na področju integriranega javnega potniškega prometa (ugodnejše vozovnice za dijake in študente, športnike, upokojene, prevozi na klic, mobilnost kot storitev, ...). Tam kjer je možno, bo potrebno uvesti rumene pasove za JPP, vključno z avtocestami. Ključno je tudi oblikovanje intermodalnih prestopnih točk, kjer bo potnik lahko uporabil oz. imel na voljo vse načine prevoza. Poenotiti bo potrebno vozne rede in povezati (integrirati) železniški in avtobusni JPP, združiti medkrajevni, mestni promet, šolske in delavske prevoze. Pogoji za to pa je oblikovanje upravljalca JPP, z ustreznimi kadri (po številu in strokovnosti) in ustrezno organizacijsko obliko (agencija ali družba).

Ministrstvo za infrastrukturo je prepoznalo ključne probleme na področju trajnostne mobilnosti in pristopilo k načrtu za reševanje te problematike s pomočjo kohezijskih sredstev. Zato je v Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 uvrstilo ukrepe trajnostne mobilnosti, ki bodo sofinancirane iz kohezijskih sredstev v višini 78,4 mio EUR. Večina občin LUR je s pomočjo sofinanciranja izdelala svoje celostne prometne strategije (CPS), s pomočjo katerih so s celovitim pristopom pristopile k načrtovanju prometa. Vključevanje javnosti v vseh fazah priprave strategije je bilo eno ključnih za izbiro takšnih ukrepov na področju prometa, ki bodo učinkovito prispevali k spreminjanju potovalnih navad. Izdelavi celostnih prometnih strategij so sledili razpisi ministrstva za izvajanje ukrepov, kot na primer gradnja pločnikov in kolesarskih stez, ureditev parkirišč za parkiranje koles, sistem P+R in ureditev postajališč javnega prevoza. V dogovoru za razvoj regij je predvideno tudi sofinanciranje za regionalne kolesarske povezave za namen dnevne mobilnosti v LUR v višini 31,8 mio EUR (skupna vrednost projekta pa je 67,5 mio EUR). Te naložbe so predvidene v manjšem obsegu kot dopolnitev vrzeli v obstoječih infrastrukturnih omrežjih v mestih in so zaradi omejenih sredstev bolj spodbuda in hkrati iskanje sistemskih rešitev za zagotavljanje takšne infrastrukture, ki bo ljudi vabila, da se odpravijo peš ali s kolesom v službo zato, ker je pot prijetna in varna. Dejstvo je, da lahko že samo s hojo ali kolesarjenjem v službo opravimo potrebno dnevno aktivnost po gibanju ter tako hkrati naredimo veliko tudi za svoje zdravje. Poleg zagotavljanja ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost se izvajajo še t.i. mehki ukrepi upravljanja mobilnosti, kot npr. trajnostna parkirna politika, izdelava mobilnostnih načrtov za različne ustanove, upravljanje mestne logistike in izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti o trajnostni mobilnosti.

Ključno je spoznanje, da je cestne infrastrukture v Sloveniji dovolj in da je njeno vzdrževanje drago. Pomemben preskok je v drugačni organizaciji prometa, ki bo ob zagotovitvi manjkajoče železniške infrastrukture kar najučinkoviteje uporabil prometno omrežje. Gradnja vedno novih cest nas vodi v vedno 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 oz. omogočata dostopnost do prvih prestopnih točk JPP.

Ozaveščanje in informiranje različnih ciljnih skupin o pomenu trajnostne mobilnosti je zelo pomembno za spreminjanje potovalnih navad. Ena od oblik promocije, ki jo koordinira Ministrstvo za infrastrukturo, poteka v okviru kampanje Evropskega tedna mobilnosti. Ta se od leta 2002 odvija pod okriljem Evropske komisije vsako leto med 16. in 22. septembrom. Namen kampanje je spodbuditi občine k izvajanju ukrepov in promociji trajnostne mobilnosti. V letu 2019 se je v kampanjo v Sloveniji vključilo kar 80 občin. To dokazuje, da je trajnostna mobilnost prepoznana kot pomemben dejavnik tudi na lokalni in regionalni ravni.

Trajnostna mobilnost ni povezana izključno s samim prometom, saj so njeni učinki večplastni in se dotikajo različnih področij: zdravja, okolja, izobraževanja, socialnih zadev, prostora, prometne varnosti, možnosti dela od doma in financ. Vsebine prometa, zdravja, okolja, prostora in prometne varnosti so prepletene in celovito nagovarjajo tudi skupino starejših občanov. Kljub dejstvu, da smo starajoča se družba, osveščanju starejših o trajnostnih oblikah mobilnosti doslej ni bilo posvečene bistvene pozornosti, njihove potrebe na področju mobilnosti pa so specifične.

Pomemben medij za informiranje, predvsem strokovne javnosti, je Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, ki smo jo vzpostavili v fazi uvajanja CPS in deluje kot podporni servis občinam in strokovnjakom s področja trajnostne mobilnosti pri njihovih prizadevanjih za trajnostno mobilnost.

Za področje javnega prometa in trajnostne mobilnosti so načrtovani ukrepi skupaj za celotno Slovenijo, razen ukrep P+R za ljubljansko območje z gravitacijskim zaledjem. Torej zneski vlaganj iz spodnje tabele niso predvideni samo za območje LUR.

Tabela 2: Dinamika vlaganj trajnostna mobilnost v obdobju 2020–2025 za osrednjo Slovenijo

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
trajnostna mobilnost in JPP	90,46	94,06	104,97	106,02	106,49	106,99	608,99

Z vidika države je pomembno, da zagotovimo ustrezne pogoje za uresničevanje zastavljenih ciljev. Ministrstvo pripravlja zakonodajo ter strateške programe v okviru svojih pristojnosti in s tem podlago za vzpostavitev primernih pogojev za vse deležnike. Nabor ukrepov, ki jim bo sledil, pa je:

1. P+R za ljubljansko območje z gravitacijskim zaledjem

Sredstva so namenjena izključno mestnim naseljem (ker so umeščena v prednostno naložbo 4.4. za urbano mobilnost), tako, da se P+R izven njih ne bo financiral iz KS.

2. Intermodalnost prestopnih točk

V okviru ukrepov U.13, U.14 se pripravi tudi analiza drugih oblik prestopnih točk s kateri se poveča učinkovitost sistema in atraktivnost ponudbe javnega prevoza potnikov. Potrebno je kategorizirati intermodalne točke (količina, velikost, prometne in neprometna oprema).

3. Ureditev carpooling parkirišč

Ureditev (odkup, nasutje, ...) obstoječih Carpooling (sopotništvo) parkirišč.

4. Ureditev postajališč JPP

Gradnja in ureditev postajališč JPP, t.i. hitre linije, ki bodo načrtovane v naslednji finančni perspektivi.

5. Vzpostavitev državnega kolesarskega omrežja

Dnevne migracije in daljinske povezave: ureditev poti, nasutja, preplastitve, postavitve signalizacije, gradnja kritičnih odsekov, vzdrževanje.

6. Vzpostavitev kolesarskih povezav za namen dnevne mobilnosti

Dnevne migracije: ureditev povezav, nasutja, preplastitve, postavitve signalizacije, gradnja kritičnih odsekov.

7. Kategorizacija kolesarskega omrežja

Vzpostavitev sistema, kategorizacije in katastra kolesarskega omrežja.

8. Vzpostavitev enotne platforme na državni ravni za ureditev, signalizacijo in kategorizacijo državnih kolesarskih povezav ter spremljajoče opreme

Spletna platforma za javni prikaz obstoječe kolesarske infrastrukture, pridobitev podatkov, povezave na bazo U17.2., uporabniku prijazen prikaz (zemljevidi, profili, fotografije, videi, ...).

9. Zagotavljanje pogojev za kolesarjenje v mestih

Izdelava smernic in tehničnih specifikacij za načrtovanje, gradnja infrastrukture.

10. Uvedba in obratovanje sistema enotne vozovnice v RS

Uvedba sistema enotne vozovnice in poravnava med prevozniki.

11. Uvedba alternativnih sistemov plačevanja vozovnic (NFC in EMV tehnologija)

Uvedba tehnološko sodobnih in uporabniku prijaznih sistemov plačevanja vozovnice.

12. Prevozi na zahtevo

Na podeželju in na območjih razpršene poselitve, kjer javni linijski prevoz ni ekonomsko upravičen se zagotovi prevoze na klic do najbližjih prestopnih točk oziroma občinskih središč. Prevozi na klic se izvajajo po vnaprej določenih linijah in po predvidenih odhodih, ki se izvršijo le, če je izražena zahteva za prevoz.

13. Prevozi na zahtevo za gibalno ovirane prebivalce (dijaki in študenti)

Prevoze na zahtevo za gibalno ovirane prebivalce se organizira v skladu z dobrimi praksami nevladnih invalidskih organizacij, ki svojim članom že nudijo takšno storitev. Ponudba prevozov je razdrobljena po posameznih organizacijah in okoljih, kjer le-te delujejo. Uvedba enotnega sistema bi povečala mobilnost ljudi s posebnimi potrebami in zagotavljala možnost za njihovo enakopravnejše vključevanje v vse aktivnosti povezane z delom in prostim časom.

14. Subvencije vozovnic za študente in dijake športnike

Priprava analize v ruralnem in urbanem okolju o možnosti vključitve samovozečih vozil v sistem JPP in izvedba demonstracijskega projekta kot podlaga za izvedbo pilotnih projektov.

15. Uvedba integriranih taktnih vozni redov

Projekt Uvedba IJPP v RS predvideva uskladitev vozni redov med posameznimi vrstami prevoza (železniški prevoz potnikov, javni linijski medkrajevni prevoz potnikov, mestni prevoz potnikov), ki bo zagotavljala, da se bodo vozni redi dopolnjevali in podpirali za boljšo ponudbo potnikom in spodbujali uporabo vrste prevozov, ki imajo na določeni relaciji ali smeri primerjalno prednost.

16. Ustanovitev in delovanje upravljavca JPP na nacionalni ravni

Ustanovitev upravljavca JPP se izvede tako, da se zagotovi ustrezno načrtovanje, organiziranje, vodenje in nadzor sistema JPP z ustrezno organiziranostjo, usposobljenimi kadri in ustreznim nadzorom.

17. Vzpostavitev informacijske platforme v okviru NCUP za uporabnike javnega prevoza (v okviru multimodalnih storitev v sklopu NCUP 2)

Informiranje, promoviranje in ozaveščanje javnosti preko portala ali javnega foruma, ki bo deloval v okviru NCUP, o novostih in prednosti uporabe določenega javnega prevoza zaradi uporabe integrirane vozovnice, prilagojenih vozni redov, uporabe P+R, informacije o stanju.

18. Portal IJPP

Postavitev informacijskega portala za potnike na katerem bodo vse informacije o vozni redih, prednostih JPP in bo tudi kot portal za mnenja o JPP.

19. Spodbuda nepridobitnih skupin za promocijo in zagovorništvo na področju trajnostne mobilnosti

Sistemska podpora nevladnemu sektorju na področju hoje, kolesarjenja, JPP in alternativnih oblik prevoza.

20. Spremljanje javnega prevoza v realnem času v okviru NCUP

Spremljanje vozni redov, prihodov, zamud javnega prevoza v realnem času in prikaz na portalu oz. aplikacijah.

21. Infrastruktura za pešce

Pločniki, pešpoti, cone za pešce, prehodi, nadhodi, ureditev varnih dostopov do postaj in postajališč JPP.

22. Spodbujanje hoje

Izdelava državne strategije za spodbujanja hoje. Normativi in standardi površine za pešce.

23. Ukrepi trajnostne parkirne politike

Z omejevanjem parkiranja v mestnih središčih, finančno politiko dražjega parkiranja v centrih in cenejšega parkiranja na obrobju mest ter sistemom P + R upravljamo količino prometa v mestih.

24. Izdelava mobilnostnih načrtov

Različne institucije si glede na specifikum prostora v katerem se nahajajo, potovalnih navad zaposlenih in možnostih trajnostnega prihoda na delo in šolo, izdelajo lasten mobilnostni načrt ter med zaposlenimi spodbujajo spreminjanje potovalnih navad.

25. Zelena mestna logistika, omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet in ukrepi na področju kakovosti zraka

Zelena mestna logistika: mesta bodo določila politiko na področju dostave blaga, ki bo določal skladnost dostavnih vozil z okoljskimi standardi, časovna okna dostave ter bo spodbujal alternativne rešitve glede na specifikum prostora v mestnih središčih. Subvencije za nakup okolju prijaznih dostavnih vozil. Omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet: mesto določi omejitev vstopa osebnih vozil v širša oziroma ožje prometne središče na osnovi različnih kriterijev, kot so npr. emisijski standardi vozil

(okoljske cone) ali zapore določenih območij. V izbranih mestih bodo lahko ukrepi podprti preko mehanizma celostnih teritorialnih naložb.

26. Izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti

Izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti o trajnostni mobilnosti bodo usmerjene na različne ciljne skupine, od vrtcev, osnovnih šol, srednjih šol, študentske populacije do odraslih voznikov avtomobilov in različne strokovne javnosti.

27. Uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti

Na voljo so številni mehanizmi kot npr. spremljanje vozil v realnem času s prikazovalniki na postajališčih JPP, informacijski portali za potnike z možnostjo uporabe mobilnih telefonov, ipd.

28. Vzpostavitev in delovanje sistema kazalnikov trajnostne mobilnosti

Za učinkovito izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti je treba vzpostaviti sistem spremljanja stanja (postavitev metodologije in izvajanje anket o strukturi prometnih načinov) usklajeno s SURS in EUROSTAT.

29. Promocija trajnostne mobilnosti

Organizacija ETM, MZI je nacionalni koordinator ETM in v skladu z usmeritvami EK zagotavljanja delovanje spletne strani ETM, podporo občinam v obliki strokovne podpore, dogodkov in gradiv. Organizacija nacionalne konference TM.

30. Ukrepi spodbujanja kolesarjenja

Subvencije za nakup koles na električni pogon, tovornih koles in spodbude za prihod s kolesom na delo.

31. Vzpostavitev podatkovnega modela (v okviru NCUP 1)

Formiranje baze podatkov različnih virov.

32. Pridobivanje masovnih podatkov gibanja vozil in njihovih kapacitet ter integracija v realnem času (v okviru NCUP1)

"FCD" podatki - sledi vozil v realnem času.

33. Nacionalna točka dostopa za cestne in prometne podatke (v okviru NCUP 1)

Spletni portal za državno cestno omrežje.

34. Nadgradnja integracije NCUP (NCUP 2)

Nadaljevanje integracije NCUP, ki bo zagotovila celovito upravljanje prometa na trajnostni način z zagotavljanjem prometnih informacij v realnem času. Nadgradnja oziroma faza 2 zajema aktivnosti:

- prometno geografski informacijski center;
- nacionalni cestno prometno informacijski center;
- multimodalne storitve;
- nacionalna koordinacija prometnih ukrepov v cestnem prometu;
- simulator uporabe cestno-prometne infrastrukture in vplivov na vožnjo;
- simulator gibanja prevoznih sredstev in njihove zasedenosti;
- IT oprema.

Poleg naštetih ukrepov v pristojnosti MZI so ključnega pomena tudi ukrepi, ki so v pristojnosti drugih državnih ali lokalnih organov.

Ključnega pomena je, da se zajezi širjenje razpršene gradnje in se predvsem stanovanjska gradnja usmerja v regionalna središča in v neposredno bližino (peš razdalja) postajališč javnega potniškega prometa z najboljšo časovno in prostorsko povezanostjo. Sprememba normativov na področju urejanja prostora, novi pristopi prostorskega načrtovanja in stanovanjska politika, v pristojnosti MOP, imajo največji potencial zmanjševanja potrebe po dnevni, predvsem konični potovanjih.

Nujno je treba tudi spodbujati delo od doma in spremeniti sistem plačila prevoza na delo, na kar MZI nima neposrednega vpliva, je pa eden od najpomembnejših vzvodov za spreminjanje potovalnih navad na daljši rok.

V sodelovanju z Mestno občino Ljubljana pa je treba doseči boljšo prostorsko, časovno in tarifno integracijo LPP s sistemom medkrajevnega javnega potniškega prometa (železniškega in avtobusnega, vključno s hitrimi linijami). Treba je tudi pristopiti k preureditvi sistema prog LPP.

3.3 Cestni promet

3.3.1 Avtoceste (v upravljanju DARS d.d.)

DARS je v sklopu izdelave operativnega programa (6-letnega načrta) pripravil nabor ukrepov za izvajanje aktivnosti za uresničevanje trajnostne mobilnosti na območju osrednjeslovenskega (ljubljskega) širšega mestnega področja. V nadaljevanju pa so na podlagi ugotovitev študije podani možni ukrepi.

1. Širitev ljubljanskega AC obroča s priključnimi kraki:

Za celovito rešitev problematike na AC obroču okoli Ljubljane je prvenstveno potreben razvoj:

- železniškega/tirnega prometa,
- uveljavitev širokega nabora ukrepov trajnostne mobilnosti,
- ukrepi na cestnem omrežju.

Ob izpolnitvi teh pogojev bi se bilo možno izogniti širitvi AC obroča ali njeno širitev zamakniti za več let oz. jo omejiti le na najbolj nujne ukrepe.

Le če se izkaže, da navedeni ukrepi na področju železnic, trajnostne mobilnosti, vključno z javnim potniškim prometom, ne bi zadoščali za zagotavljanje ustrezne ravni mobilnosti bi bilo treba preučiti izvedbo dodatnih ukrepov na vpadnih AC krakih, kot je širitev za dodatni vozni pas na štajerskem, primorskem, dolenskem in gorenjskem AC kraku.

Pri tem pa bi tretji vozni pas lahko rezervirali (vsaj v času konic) za potrebe JPP, vozila z več potniki, električna vozila ipd. Enako tudi uporabo odstavnega pasu v kolikor bi bil nadgrajen za namen vožnje.

2. Vzpostavitev odstavnega pasu za namen vožnje

Uporaba odstavnega pasu za vožnjo v času prometnih konic (pas za konični promet - PKP oz. ang. »hard shoulder running - HSR« z dodatnimi odstavnimi nišami) je znana rešitev v kar nekaj evropskih državah, s katero povečujejo pretočnost najbolj obremenjenih odsekov v času, ko je v prometnih konicah kapaciteta teh odsekov prekoračena. Prav tako ti pasovi omogočajo zaporo po sistemu tipa »C2+2« v primeru obnov cest in se zastoji zaradi del bistveno zmanjšajo.

Smiselno in primerno je tak režim vzpostaviti le na odsekih, kjer obstaja nek bistven priliv/odliv prometa, to so odseki A1 med Krtino in Postojno in odseki A2 med Vodiciami in Ivančno Gorico. Za takšno uporabo mora biti odsek ustrezno opremljen z ITS opremo t.i. pametna cesta.

Za odseke A1 med Krtino in Postojno so izdelane idejne zasnove za vzpostavitev pasu za konični promet. Za samo realizacijo rekonstrukcije predmetnih odsekov je potrebno zagotoviti vsa potrebna zemljišča za izvedbo del (nekateri rešitve posegajo na tuja zemljišča, problematika razlastitve - ni podlage v DPN-ju, usklajenosti s prostorskimi akti), rekonstruirati ali zgraditi nove objekte (ki so nekateri celo zaščiteni s strani Zavoda RS za varstvo narave - ZRSVN), rekonstruirati prometno infrastrukturo drugih upravljavcev (uskladiti rešitve, podpisati sporazume), izvesti predhodni postopek na podlagi katerega je možnost, da bo potrebno izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje.

Izredno pomemben vidik je tudi ustrezna organizacija in izvedba te rekonstrukcije. Gre za dve vpadnici v Ljubljano, ki sodita med najbolj obremenjene dele AC omrežja. Vsaka izvedba del na teh odsekih mora biti skrbno načrtovana, razdeljena na ustrezne faze, da se zagotovi maksimalna možna pretočnost teh odsekov v času izvedbe del.

Predvideno je, da se v letih 2020–2021 pridobiva projektna dokumentacija za izvedbo po posameznih etapah, sam pričetek gradnje pa bi se ob ugodni razrešitvi vse zgoraj navedene problematike lahko zgodil najprej v letih 2021–2023.

Odseki A2 pa imajo posebnost, da se vsi odseki v smeri Ljubljane zaključijo v predorih, kar ne omogoča povečanja kapacitet in posledično bi se v primeru vzpostavitve dodatnega pasu v času prometnih konic, težave na zoženju samo še povečale.

Ostali ukrepi na AC in HC:

- Uvedba ITS - Obveščanje voznikov o prostih parkiriščih na počivališčih: v letu 2019 bo izveden pilotni projekt na počivališčih Tepanje, Lukovica in Lopata, v prihodnjih letih pa postopoma na ostalih lokacijah.
- Uvedba ITS sistema na AC in HC: projektira se projekt izvedbe SNVP na vplivnem ljubljanskem območju, ki je v prvi vrsti namenjen omejevanju hitrosti ob največjih prometnih konicah in s tem povečanju pretočnosti na Ljubljanskem obroču in vpadnicah. Projekt se bo izvajal v obdobju 2020–2021.
- Proučitev števila potrebnih parkirišč.
- Elektronski cestninski sistem za tovorna vozila.
- Preureditev cestninskih postaj.

Tabela 3: Dinamika vlaganj za področje cest (DARS) v obdobju 2020–2025 za osrednjo Slovenijo

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
investicije	20,94	34,81	38,48	22,70	7,90	5,80	130,63
obnove in ITS (celotno omrežje)	86,00	89,85	86,10	84,00	83,90	83,90	513,75
skupaj DARS	106,94	124,66	124,58	106,70	91,80	89,70	644,38

3.3.2 Glavne in regionalne ceste (v upravljanju DRSI)

Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI) je za potrebe določitve ukrepov v sklopu LUR za področje cest izdelala dokument »Prioritetni plan za 6 letni drsni program ukrepa Ro.43 Nacionalnega programa za obdobje 2019-2025 za razširjeno območje Ljubljanske urbane regije (LUR) z občinami Cerklje na Gorenjskem, Kranj, Naklo, Preddvor, Šenčur in Škofja Loka«, OMEGA consult d.o.o., Ljubljana, september 2019.

Na razširjenem območju LUR z občinami Cerklje na Gorenjskem, Kranj, Naklo, Preddvor, Šenčur in Škofja Loka je v program vključenih 106 samostojnih projektov (od tega eden sofinancerski) ter 97 skupinskih projektov, ki vplivajo na območjem obdelave (od tega 39 projektov, ki so del večjega ukrepa). Novih projektov je skupno 15 (12 iz Vladnega gradiva ter 3 uvrščeni v proračun 2020). 132 projektov vodi Sektor za investicije v ceste oziroma Služba za evropske zadeve in tehnično regulativo (od tega 37 skupinskih), 71 projektov pa vodi Sektor za vzdrževanje, varstvo cest in prometno varnost (60 skupinskih).

Ukrepi so v Operativnem načrtu vključeni v dveh aktivnostih, in sicer Ro.43.3.1.2 Upravljanje in tekoče vzdrževanje državnih cest in Ro.43.3.1.3. Investicijsko vzdrževanje in gradnja cest.

Tabela 4: Dinamika vlaganj za področje cest (DRSI) v obdobju 2020–2025 za osrednjo Slovenijo

Vrsta ukrepa	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Geotehnični ukrepi	0,68	0,01	0,53	0,00	0,00	0,00	1,22
Premostitveni objekti	2,65	2,43	3,29	3,80	2,88	3,26	18,31
Rekonstrukcije cest	2,19	2,36	4,35	5,25	6,57	8,30	29,01
Projekti za sanacijo vozišč	0,02	0,00	0,72	0,83	0,15	0,37	2,10
Ureditve cest	2,48	2,31	3,55	3,30	4,30	4,44	20,37
Rekonstrukcije križišč	0,95	0,89	0,33	0,00	0,00	0,72	2,89
Projekti modernizacij cest	0,03	0,00	0,50	0,50	0,50	0,75	2,28
Novogradnje in obvoznice	1,44	3,11	4,00	2,82	1,87	1,53	14,77
Kolesarske povezave	0,18	0,90	2,40	3,00	3,50	5,00	14,97
Skupinski projekti Sektorja za investicije v ceste in Službe za evropske zadeve in tehnično regulativo	0,84	0,73	0,92	0,94	1,26	0,86	5,55
Skupinski projekti Sektorja za vzdrževanje, varstvo cest in prometno varnost	13,01	14,22	14,48	13,06	13,70	13,60	82,07
Skupinski projekti ostalih sektorjev	2,36	2,27	2,26	2,26	2,23	1,69	13,07
SKUPAJ DRSI	26,82	29,22	37,32	35,75	36,97	40,51	206,60
SKUPAJ Sektor za investicije v ceste / Služba za evropske zadeve in tehnično regulativo	9,86	10,98	17,72	19,33	20,53	24,57	102,99
SKUPAJ Sektor za vzdrževanje, varstvo cest in prometno varnost	14,60	15,97	17,34	14,17	14,20	14,25	90,54
SKUPAJ ostali sektorji	2,36	2,27	2,26	2,26	2,23	1,69	13,07
SKUPAJ DRSI	26,82	29,22	37,32	35,75	36,97	40,51	206,60

Tabela 5: Dinamika vlaganj za področje cest (DRSI) v obdobju 2020–2025 po ukrepih za osrednjo Slovenijo

Vrsta ukrepa	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
Linijski ukrepi	2,24	2,36	5,57	6,58	7,22	9,42	33,39
Kombinirani ukrepi	5,05	7,21	10,27	9,11	9,67	11,69	53,00
Točkovni ukrepi	3,34	2,44	3,82	3,80	2,88	3,26	19,53
Skupinski projekti	16,20	17,22	17,66	16,26	17,20	16,15	100,69
SKUPAJ DRSI	26,82	29,22	37,32	35,75	36,97	40,51	206,60

DRSI upravlja in vzdržuje državne ceste v skupni dolžini 5.937 km, od tega je glavnih cest 807 km, regionalnih cest pa 5.130 km. Na območju LUR (razširjen) je skupno 99 km glavnih in 632 km regionalnih cest. Skupno je to 731 km cest, kar predstavlja 12,32 % cestnega omrežja v upravljanju DRSI. Kot je razvidno iz spodnje tabele so deleži vlaganja enaki deležu cest na področju LUR.

3.4 Vodni promet

Na področju vodnega prometa se pripravljajo dokumenti za določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I - III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji - Prenova zakonodaje o plovbi po celinskih vodah. V ta del je vključena plovnost reke Save in njenih pritokov, med katerimi je najbolj razvita plovba po reki Ljubljanici.

Tabela 6: Dinamika vlaganj za vodni promet v obdobju 2020–2025

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
skupaj vodni promet	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03

3.5 Zračni promet

Na področju zračnega prometa so vključena vlaganja za Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. S strani MzI so predvidena vlaganja za zaključitev prostorske (DPN) in projektne dokumentacije za nadaljnji razvoj letališča. S strani Kontrole zračnega prometa (KZPS, d.o.o.) in MzI so predvidena vlaganja za obnovo, oz. posodobitev navigacijskih služb zračnega prometa. Obnova, oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa je odvisna od nadaljnjih aktivnosti Fraport Slovenija d.o.o., oziroma potniškega terminala.

S strani Fraport je predvidena razširitev potniškega terminala skupaj s prometnimi povezavami do terminala in zunanjo ureditvijo, posodobitev letališke infrastrukture, izgradnja parkirišč za servisno cono in potniškega parkirišča, itd.

Tabela 7: Dinamika vlaganj za zračni promet v obdobju 2020–2025

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2025
vlaganja države	0,65	0,46	0,29	0,18	0,03	0,00	1,60
vlaganja Fraport	9,40	9,80	4,70	0,70	0,80	5,00	30,40
skupaj zračni promet	10,05	10,26	4,99	0,88	0,83	5,00	32,00

PRILOGE:

- Priloga 4a - Tabele s projekti oz. aktivnostmi za področje cest, železnic, pomorstva letalstva in trajnostne mobilnosti za širše ljubljansko mestno območje
- Priloga 4b - Prioritetni plan za 6 letni drsni program ukrepa Ro.43 Nacionalnega programa za obdobje 2019-2025 za razširjeno območje Ljubljanske urbane regije (LUR) z občinami Cerklje na Gorenjskem, Kranj, Naklo, Preddvor, Šenčur in Škofja Loka