



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Kazalo

	<i>Za uspešen razvoj prometa v Sloveniji,</i> nagovor ministra za infrastrukturo Republike Slovenije	4
1	Povzetek	7
2	Izhodišča strategije	12
2.1	Uvod	12
2.2	Geografska lega Slovenije in nekateri ključni izzivi	13
2.3	Promet v strateških dokumentih	16
2.3.1	Promet v luči Resolucije o prometni politiki RS (Uradni list RS, št. 35/02 in 60/04)	16
2.3.2	Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04)	19
2.4	Analiza stanja z vidika prostorskega razvoja	20
2.4.1	Razvoj prometa za boljšo povezanost poselitvenih območij in regij	21
2.4.2	Dostopnost in medsebojna povezanost prometnih sistemov	23
2.4.3	Dostopnost znotraj Slovenije	25
2.5	Analiza stanja glede na nekatere parcialne nacionalne programe	26
2.5.1	Stanje javne železniške infrastrukture glede na nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture	26
2.5.2	Cestni nacionalni programi	28
2.5.3	Nacionalni program razvoja pomorstva Republike Slovenije	29
2.5.4	Resolucija o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020	30
2.5.5	Analiza stanja v slovenskem zračnem prometu in napovedi	31
2.5.6	Ukrepi ReNPRCL, ki se navezujejo na javno prometno infrastrukturo	31
2.6	Bela knjiga eu o prometu	31
2.7	Prihodnji zakonodajni okvir EU za vseevropsko prometno omrežje	33
2.7.1	Merila in roki za izvedbo prihodnjega omrežja TEN-T	34
2.7.2	Primerjava med merili TEN-T za jedrno omrežje in dejanskim stanjem infrastrukture v RS	39
2.7.3	Izvedba omrežja TEN-T med letoma 2014 in 2020	39
2.8	Analiza konkurenčnosti prometnih koridorjev	40
2.9	Infrastruktura za uporabo alternativnega goriva v prometu	43
3	Upravljanje prometne infrastrukture	44
3.1	Organiziranost Ministrstva za infrastrukturo	44
3.2	Upravljanje prometne infrastrukture predvsem z vidika administrativne usposobljenosti za izvajanje ukrepov v finančni perspektivi 2014–2020	45
3.2.1	Železniška infrastruktura	47
3.2.2	Trajnostna mobilnost	50
3.2.3	Cestna infrastruktura	52
3.2.4	Pomorska infrastruktura	53
3.2.5	Letališka infrastruktura	55
3.2.6	Obvezne gospodarske javne službe javnega potniškega prometa	56
4	Prometno vrednotenje	58
4.1	Uvod	58
4.2	Analiza dosedanjega razvoja in sedanjega stanja	58
4.2.1	Izbira prometnega sredstva v Republiki Sloveniji	58
4.2.2	Dosedanji razvoj potniškega in blagovnega prometa	60
4.2.3	Prometni tokovi leta 2011	65
4.3	Prometni model	69
4.3.1	Uvod	69
4.3.2	Zasnova celotnega modela	72

4.3.3	Povpraševanje po notranjem potniškem prometu	75
4.3.4	Povpraševanje po notranjem blagovnem prometu	80
4.3.5	Povpraševanje po zunanjem prometu	84
4.3.6	Obremenjevanje	84
4.3.7	Vplivi na okolje in prometna varnost	85
4.3.8	Izhodišča za napoved prometa	86
4.4	Analiza ničelne (»0«) alternative – »ničesar narediti« – ugotovitev problemov in predlog ukrepov	104
4.4.1	Uvod	104
4.4.2	Izbira prometnega sredstva	105
4.4.3	Prometna učinkovitost	108
4.4.4	Okoljska sprejemljivost	146
4.4.5	Socialna sprejemljivost	154
4.4.6	Vzdrževalni in drugi redni stroški	160
5	Analiza SWOT	172
5.1	Skupna analiza SWOT za promet	172
5.2	Analiza SWOT za železnice	174
5.3	Analiza SWOT za ceste	175
5.4	Analiza SWOT za letalstvo	176
5.5	Analiza SWOT za pomorstvo	177
5.6	Analiza SWOT za javni potniški promet	178
6	Vizija, cilji, ukrepi in kazalniki razvoja prometa v Republiki Sloveniji	179
6.1	Vizija razvoja prometa v Republiki Sloveniji	179
6.1.1	Vizija razvoja prometa v Republiki Sloveniji	179
6.1.2	Vizija razvoja prometa v Republiki Sloveniji po področjih	180
6.2	Cilji razvoja prometa v Republiki Sloveniji	193
6.2.1	Splošni cilji	193
6.2.2	Posebni cilji po načinu prevoza	193
6.3	Osnovni ukrepi pri razvoju prometa v Republiki Sloveniji	195
6.4	Kazalniki razvoja prometa v Republiki Sloveniji	196
7	Ukrepi za doseganje ciljev strategije razvoja prometa v RS	199
7.1	Določitev splošnih in posebnih ciljev strategije	199
7.2	Določitev ukrepov za doseganje posameznih posebnih ciljev	200
7.3	Prikaz ukrepov za doseganje posameznih posebnih ciljev strategije	200
8	Spremljanje stanja	235
9	Celovita presoja vplivov na okolje	239
10	Sklep	256

Za uspešen razvoj prometa v Sloveniji

Vlada Republike Slovenije je leta 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v RS (Strategija). Ročnost večine ukrepov v Strategiji je do leta 2030. So pa v njej prikazani tudi nekateri nujni ukrepi po tem letu, ker je to zahtevala celovitost prikaza obravnavane problematike. Leta 2016 pa sta Vlada RS in Državni zbor RS sprejela Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (Nacionalni program). S tem sta bila prvič v samostojni Sloveniji sprejeta nujna in ključna dokumenta za uspešen razvoj prometa v naši državi.

Strategija je prvi dokument, ki prometni sistem obravnava celovito, kar zagotavlja večjo sinergijo pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države ter drugih politik ter boljši nadzor nad vplivom prometa na okolje in gospodarstvo.

Za potrebe Strategije smo razvili nacionalni prometni model, ki vključuje analizo in izračun prihodnjih prometnih tokov, družbenih in okoljskih vplivov. Dokument je tudi prvi te vrste na področju prometa, ki je podprt s celovito študijo vplivov na okolje.

Na podlagi napovedi prometnih tokov, prometne varnosti in vplivov na okolje ter socialne sprejemljivosti smo določili prihodnje prometne ukrepe, in sicer za vse vrste prometa: pomorski, letalski, železniški in cestni promet ter trajnostno mobilnost. Opredelili smo 29 ukrepov za železniški promet, 37 ukrepov za cestni promet, 22 ukrepov za javni potniški promet oz. trajnostno mobilnost, 14 ukrepov za vodni promet (morje in celinske plovne poti) in 6 ukrepov za letalstvo.

Skupaj torej 108 ukrepov, ki urejajo področja infrastrukture, organizacije, vodenja prometa, prometne varnosti in voznega parka.

Strategija je v skladu z naravo dokumenta napisana deklarativno, zato je vlada Ministrstvu za infrastrukturo naložila pripravo dokumenta za izvedbo Strategije. Ministrstvo je v ta namen pripravilo Nacionalni program, ki določa podrobnejše aktivnosti, način izvajanja, potrebna finančna sredstva, roke in nosilce za izvedbo ukrepov iz Strategije. Glavni cilj Nacionalnega programa je zagotoviti stabilno financiranje področja prometa brez občutnejših letnih nihanj in s tem omogočiti nemoteno realizacijo ključnih projektov nacionalnega pomena.

Z realizacijo Nacionalnega programa bomo državljanom in gospodarstvu v Sloveniji zagotovili ustrezne razmere na področju prometa: večjo mobilnost in dostopnost, učinkovitejšo oskrbo gospodarstva, večjo prometno varnost in varovanje, manjšo porabo energije, nižje stroške uporabnikov in upravljavcev, manjše okoljske obremenitve.

Naj naštejemo nekatere ključne projekte, ki bodo k temu prispevali: izgradnja drugega železniškega tira med Koprno in Divačo, Ljubljano in Jesenicami ter Mariborom in Šentiljem, odprava ozkih grel na ljubljanskem železniškem vozlišču, širitev ljubljanskega avtocestnega območja, uvedba enotne vozovnice in voznih redov v okviru javnega potniškega prometa, spodbujanje uporabe vozil na alternativna goriva (elektrika, plin, vodik), rehabilitacija državnega cestnega omrežja vključno z razvojnimi osmi, povečanje kapacitet pristanišča Koper, ustvarjanje pogojev za širitev dejavnosti slovenskih letališč v Ljubljani, Mariboru in Portorožu.

Za konec bi želel poudariti pozitivne učinke izvajanja Nacionalnega programa. Ti se bodo na področju prometa odražali v kakovostni infrastrukturi, zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, izboljšanju javnega potniškega prometa ... program bo pozitivno vplival tudi na gospodarstvo, gradbeništvo in z njim povezane dejavnosti ter na rast bruto domačega proizvoda.

Slovenija ima danes dva pomembna dokumenta, Strategijo razvoja prometa v RS in Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS. Pred nami pa se že kaže nova trenda v razvoju prometa, razogljičenje in digitalizacija.

Želimo se razvijati v nizkoogljično družbo. K temu nas zavezujejo sprejete mednarodne zaveze, tudi pariški sporazum. Do leta 2050 naj bi emisije zmanjšali za 80 odstotkov glede na leto 1990. Zmanjšati moramo rabo energije v prometu, v industriji in gospodinjstvih, fosilne vire energije pa bomo morali nadomeščati z obnovljivimi viri.

Digitalizacija bo v prihodnosti prevzemala vedno pomembnejšo vlogo. Omogočala bo razvoj komunikacijskih sistemov med prometno infrastrukturo in vozili ter med samimi vozili s ciljem zagotavljanja varnejše in bolj ekonomične vožnje. Trend digitalizacije v prometu je eno najhitreje razvijajočih se in za Slovenijo tudi najperspektivnejših področij. Prezem aktivne vloge pa je lahko pomembna priložnost za Slovenijo.

Dr. Peter Gašperšič

Namen

Namen Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji je:

- prikazati izhodišča, potrebe in možnosti za razvoj ključnih področij prometa v RS;
- pripraviti usklajen program razvoja ključnih področij prometa v RS;
- zagotoviti predhodno izpolnitev pogojev za črpanje EU-sredstev v finančnem obdobju 2014–2020 za prometno področje;
- zagotoviti podlago za pripravo resolucije o nacionalnem programu zgraditve prometne infrastrukture oziroma ustreznega operativnega programa.

Pravna podlaga

Pravna podlaga za pripravo strategije sta:

- 2. člen Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G in 65/14), ki pravi, da vlada v skladu z ustavo, zakoni in drugimi splošnimi akti državnega zbora določa, usmerja in usklajuje izvajanje politike države. V ta namen izdaja predpise in sprejema druge pravne, politične, ekonomske, finančne, organizacijske ter druge ukrepe, potrebne za zagotovitev razvoja države in za urejenost razmer na vseh področjih iz državne pristojnosti;
- 38. člen Zakona o državni upravi (Uradni list RS, št. 113/05 – UPB4, 126/2007 – ZUP-E, 48/09, 8/10 – ZUP-G, 8/12 – ZVRS-F in št. 21/12), ki določa, da Ministrstvo za infrastrukturo opravlja naloge na področjih železniškega, zračnega, pomorskega prometa, plovbe po celinskih vodah in cestnega prometa, razen nadzora cestnoprometne varnosti, ter naloge na področjih prometne infrastrukture in žičniških naprav.

Preambula

Na podlagi novih sistemskih rešitev je ministrstvo, pristojno za promet, vložilo predlog za sprejetje Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je Vlada RS na svoji 48. redni seji dne 29. julija 2015 tudi sprejela – sklep št. 37000-3/2015/8.

1 Povzetek

Republika Slovenija je po osamosvojitvi pospešeno začela graditi avtocestni križ po V. in X. vseevropskem koridorju. V tem času se je pokazala tudi velika potreba po posodobitvi železniškega prometnega omrežja. Za obe področji naenkrat ni bilo na voljo dovolj denarja, zato so se pri železnicah, razen nekaterih izjem, izvajale le najnujnejše naložbe, predvsem redno in investicijsko vzdrževanje, pa še to v omejenem obsegu. Načrtovalo se je, da se bo večji ciklus naložb v železniško infrastrukturo začel po zgraditvi avtocestnega križa.

Večja vlaganja v železniško infrastrukturo je opredelila tudi Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije iz leta 2006 (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo), Uradni list RS, št. 58/06). Čeprav se je avtocestni križ večinoma že zgradil, so naložbe v železniško infrastrukturo intenzivneje stekle šele ob izteku finančne perspektive (FP) 2007–2013, in sicer med letoma 2013 in 2015, ko je Slovenija želela porabiti kohezijska sredstva, ki so ji bila v tej perspektivi dodeljena, toda jasne vizije, kako voditi celotna vlaganja v infrastrukturo, ni bilo.

Z naložbami v železniško infrastrukturo so vlaganja v državno cestno omrežje skoraj popolnoma zastala. Stanje državnih cest se poslabšuje, stanje nekaterih premostitvenih objektov pa je kritično. Zato je treba omogočiti vlaganja tudi za to področje, poleg tega pa še naprej zagotavljati večja vlaganja za doseganje ustreznih zmogljivosti v železniškem omrežju. Trenutno za oboje ni zagotovljenih sredstev.

Med razlogi je zagotovo gospodarsko-finančna kriza, poleg tega pa tudi odsotnost celovitega naložbenega programa za prometno infrastrukturo.

Zato je Vlada Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu tudi vlada) že na 37. redni seji 15. 11. 2012 pod točko 1.13 ob obravnavi Informacije v zvezi s Predlogom uredbe o smernicah za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in Predlogom uredbe o vzpostavitvi inštrumenta za povezovanje Evrope s sklepom št. 54948-24/2012/4 Ministrstvu za infrastrukturo in prostor naložila, naj pripravi usklajen načrt vlaganj v prometno infrastrukturo do leta 2020 in z vizijo do leta 2030, za daljše obdobje pa le, če to koristi pregledu celovitosti vlaganj, ter pri tem upošteva tudi to informacijo in razpravo na vladi.

S tem namenom je bila aprila 2013 imenovana delovna skupina za pripravo Resolucije o nacionalnem programu razvoja javne prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji do leta 2020 z vizijo do 2030 (v nadaljnjem besedilu: resolucija).

Namen priprave resolucije je bil:

- opredeliti celovit razvoj prometa in prometne infrastrukture do leta 2030 (in naprej, če bo to potrebno zaradi celovitosti naloge);
- na podlagi tega zagotoviti redno in enakomerno financiranje prometne infrastrukture;
- zagotoviti podlago za črpanje EU-sredstev v finančni perspektivi 2014–2020 (t. i. predhodna pogojenost – ex-ante conditionalities).

Zadnje je področje strategije glede na prvotni namen razširilo, saj je bilo poleg prometne infrastrukture treba vključiti upravljanje in vzdrževanje ter samo delovanje prometnega sistema, zlasti pa zajeti še javni potniški promet, inteligentne transportne sisteme (telematske aplikacije), logistiko in infrastrukturo za alternativno gorivo. Zato tudi ni šlo več izključno za nacionalni infrastrukturni program, temveč za celovit pristop k prometu, ki lahko zagotavlja večje sinergije pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države ter drugih politik, na katere promet vpliva (okoljska) ali za katere je ključen (gospodarstvo).

Zagotovitev predhodne izpolnitve pogojev za črpanje EU-sredstev je v letu 2014 postajala vse bolj prednostna. Pri tem so predstavniki EU oziroma njihova tehnična pomoč (EIB – Jaspers) vztrajali, da se za ta namen pripravi dokument s splošnejšimi ukrepi. Usmeritev je bila, da se je treba osredotočiti na vse potrebne ukrepe na prometnem področju v RS, ne glede na finance in časovni horizont, preučiti za en problem vse možne alternative za njegovo rešitev oziroma več problemov reševati z enim ali več ukrepi. Poleg tega so izrecno vztrajali, naj se ne osredotočamo na konkretne projekte, ki so že pripravljeni za izvedbo, da ne bi vnaprej določili njihove upravičenosti. Projekti se morajo oblikovati po ustreznem postopku med pripravo študij upravičenosti, pri čemer se presojajo tudi možne alternative (če obstajajo), treba pa je upoštevati tudi okoljsko, prostorsko in družbeno sprejemljivost. Sam izbor posameznega projekta mora biti utemeljen z analizo stroškov in koristi (CBA).

Zato je bilo odločeno, da se priprava in sprejetje tega dokumenta razdelita v dve fazi ter se najprej sprejme Strategija razvoja prometa v RS (strategija), na tej podlagi pa operativni načrt za njeno izvajanje s prednostnim vrstnim redom izvedbe investicij, finančnimi viri, roki in nosilci.

Za izdelavo strategije je bilo opravljeno naslednje:

- pregledana in povzeta je bila ustrezna prometna zakonodaja RS in EU;
- pregledana in povzeta je bila Strategija prostorskega razvoja RS iz leta 2004;
- izdelana je bila analiza SWOT (prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti);
- določeni so bili vizija, cilji in kazalniki;
- za analizo dejanskih potreb je bil uporabljen nacionalni prometni model in na njegovi podlagi:
 - izdelana analiza razvoja »0«,
 - oblikovane in analizirane štiri možne alternative razvoja,
 - pripravljena peta, t. i. najboljša mogoča alternativa;
- pri pripravi strategije je upoštevana le analiza »0« (zaradi zgoraj opisanih zahtev v zvezi s »predhodno pogojenostjo«):
 - izvedena celovita presoja vplivov na okolje (CPVO), pri čemer je bilo pripravljeno:
 - poročilo o obsegu CPVO,
 - okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje (OP),
 - pridobljeno pozitivno mnenje pristojnega ministrstva o ustreznosti OP,
 - javna obravnava strategije in okoljskega poročila za celovito presojo vplivov na okolje za strategijo ter
 - čezmejna presoja;
- izvedena je bila analiza pripomb, prejetih med javno obravnavo, pripravljena so bila stališča do pripomb ter na njihovi podlagi dopolnjena strategija in OP;
- pristojno ministrstvo bo izdalo dokončno odločbo o ustreznosti OP in upoštevanju svojih priporočil v strategiji;
- strategijo bo nato potrdila Vlada RS.

Vizija prometne politike je opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva s temi cilji:

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

Za pripravo strategije je bil dokončno razvit in uporabljen nacionalni prometni model, ki ga sestavljajo notranji in zunanji prometni model (znotraj EU in zunaj nje) ter modeli vplivov na

okolje in prometno varnost. Vsi modeli so združeni v celoto in so strateške narave. Model vplivov na okolje in prometno varnost je razvit samo za Slovenijo.

Modeliran je potniški in blagovni promet.

Z analizo alternative »0«, ki predvideva, da na prometnem področju v prihodnje ne bi storili nič, razen da bi ohranjali (vzdrževali) obstoječe stanje in dokončali tekoče naložbe, se je pokazala ta problematika:

- promet z osebnimi vozili bi še naraščal, javni potniški promet pa upadal;
- povečeval bi se cestni tovorni promet na račun železniškega prometa;
- zmogljivost železniških prog bi bila skoraj povsod presežena;
- na cestah bi nastajali nenehni zastoji, predvsem na vpadnicah v glavno mesto;
- srečevali bi se z velikim pomanjkanjem parkirišč za tovornjake;
- na železnicah ne bi dosegli standardov za jedrno omrežje TEN-T do leta 2030, kot zahteva uredba EU na tem področju;
- dostopnost do regionalnih središč bi se zmanjšala;
- onemogočili bi razvoj koprškega pristanišča zaradi pomanjkanja zmogljivosti na železnici;
- poslabšala bi se prometna varnost v celoti, predvsem v cestnem prometu;
- neugodni vplivi prometa na okolje bi se povečali čez okvire, sprejete na ravni EU in Slovenije (onesnaževala zunanjšega zraka, toplogredni plin CO₂, hrup ...);
- kakovost življenja v mestih in na podeželju bi se poslabšala zaradi eksternih stroškov prometa (zastoji, nesreče, večje emisije TGP in hrupa, rast stroškov za gorivo, zmanjševanje prostega časa).

Na podlagi zgornjih izhodišč in ugotovitev je bil pripravljen predlog strategije. Pri pripravi smo upoštevali, da se najprej kar najbolj izkoristijo zmogljivosti obstoječe prometne infrastrukture z rešitvami, ki ne zahtevajo velikih finančnih vložkov, kot so sistemi za vodenje prometa, uvedba inteligentnih transportnih sistemov, manjše naložbe ipd. Kjer taki ukrepi ne dajo zadovoljivih rezultatov, smo se osredotočili na večje naložbe, vendar smo tudi v teh primerih izhajali iz težav, ugotovljenih na strokovni ravni (z uporabo prometnega modela).

Splošna usmeritev pri delu je bila usmeritev oziroma poudarek na okolju prijaznejših načinih prometa (železnica) in trajnostni mobilnosti, skladno z domačimi in EU-politikami ter zakonodajo na tem področju.

Ob upoštevanju sedanjega gospodarskega in finančnega stanja v Sloveniji ter priporočil okoljskega poročila za CPVO smo pri vsakem infrastrukturnem ukrepu v strategiji navedli splošno priporočilo, naj se pri izvedbi najprej preuči možnost, kako doseči primerne učinke na obstoječi infrastrukturi (z nadgradnjami, rekonstrukcijami, posodobitvijo ...). Če se pokaže, da to ni mogoče, naj se delno ali v celoti določijo novi poteki oziroma trase. Če so bile verodostojne študije v ta namen že opravljene, jih ni treba delati ponovno, če pa jih še ni, predlagamo, naj se to opravi. In sicer ne glede na že sprejete načrte in projekte. Strategija ugotavlja, da je to s stališča gospodarnosti nujno, saj morajo projekti slediti ukrepom iz strategije, predvsem pa morajo rešitve temeljiti na stvarnih problemih in preverljivih potrebah. Priprava in sam izbor ustreznega projekta morata biti utemeljena z analizo stroškov in koristi in ob upoštevanju okoljskih omejitev.

Za njihovo določitev so bili oblikovani tudi posebni cilji, in sicer:

- izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami,
- izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije,
- izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih ter
- izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti.

S splošnimi cilji želimo doseči učinke na prometnem področju v prihodnje, s posebnimi cilji pa učinkovitost oziroma upravičenost ukrepov.

Na podlagi napovedi o prometnih tokovih, prometne varnosti, vplivov na okolje in socialne sprejemljivosti (zahtevana dostopnost na podlagi Strategije prostorskega razvoja Slovenije) so bili določeni prihodnji prometni ukrepi, in sicer za vse vrste prometa (pomorstvo, letalstvo, železnice, ceste) ter za javni potniški promet oziroma trajnostno mobilnost, in sicer je bilo opredeljenih:

- 29 ukrepov za železnice,
- 37 ukrepov za ceste,
- 22 ukrepov za javni potniški promet oziroma trajnostno mobilnost,
- 14 ukrepov za vodni promet (morje in celinske plovne poti) in
- 6 ukrepov za letalstvo.

Skupaj torej 108 ukrepov, ki se ne tičejo le infrastrukture, temveč tudi organiziranosti, vodenja prometa, prometne varnosti in voznega parka, kar prikazuje spodnja preglednica.

Preglednica 1.1:
Število ukrepov

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

Strategija je uvrščena med programe, ki pomembno vplivajo na okolje, zato je treba v skladu z Direktivo 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje pred sprejetjem strategije v postopku celovite presoje vplivov na okolje pretehtati posledice vplivov v njej načrtovanih ukrepov in alternativ za okolje ter se opredeliti do tistih, ki so zaradi okoljskih vplivov nesprejemljivi. Direktiva 2001/42/ES od držav članic zahteva, naj se opredelijo do čezmejnih učinkov načrtovanja in programov ter se o njih posvetujejo.

Ministrstvo, pristojno za okolje, je izdalo odločbo št. 35409-24/2012/14, na podlagi katere je treba ob pripravi resolucije na podlagi Zakona o varstvu okolja izpeljati postopek celovite presoje vplivov na okolje, v okviru tega pa na podlagi Zakona o ohranjanju narave še postopek presoje sprejemljivosti vplivov načrtov na varovana območja. Strategija se zato končuje z okoljskimi priporočili.

Namen celovite presoje vplivov na okolje je zagotoviti visoko raven varstva okolja in prispevati k vključevanju okoljskih vidikov v pripravo strategije, zato so bili izdelovalci okoljskega poročila vključeni v postopek priprave že na začetku nastajanja tega dokumenta.

V okoljskem poročilu so skladno z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05) opredeljeni, opisani in ovrednoteni vplivi izvedbe strategije na okolje (na tla in mineralne surovine, zrak, vode, podnebne dejavnike, naravo, kulturno dediščino, krajino, zdravje ljudi ter prebivalstvo in materialne dobrine). Kot poseben dokument je priložen Dodatek za presojo sprejemljivosti vplivov izvedbe na varovana območja.

Okoljska presoja je izvedena po okoljskih vidikih in po skupinah ukrepov iz strategije, in sicer glede na doseganje posameznega opredeljenega okoljskega cilja. Na splošno velja ugotovitev, da so z ustrezno umestitvijo posegov v prostor in izvedbo vseh potrebnih omilitvenih ukrepov vse skupine ukrepov z okoljskega stališča sprejemljive.

Ugotovitve presoje alternativ (cesta, železnica, letalstvo, pomorstvo, javni potniški promet) kažejo, da so skoraj vsi predvideni ukrepi zelo ali delno skladni z okoljskimi cilji, pri čemer bo za zmanjšanje okoljskih vplivov treba pri pravzaprav vseh posegih zagotoviti vsaj osnovne omilitvene ukrepe, ki izhajajo iz zakonodaje. Posamezni ukrepi na železniškem, cestnem in zračnem omrežju so glede na obravnavane okoljske cilje ocenjeni kot pogojno skladni.

2 Izhodišča strategije

2.1 Uvod

Republika Slovenija je po osamosvojitvi pospešeno začela graditi avtocestni križ po V. in X. vseevropskem koridorju. V tem času se je pokazala velika potreba tudi po posodobitvi železniškega prometnega omrežja. Vendar so se na tem področju, razen nekaterih izjem, izvajale le najnujnejše naložbe, predvsem redno in investicijsko vzdrževanje, pa še to v omejenem obsegu. Načrtovalo se je, da se bo večji cikel naložb v železniško infrastrukturo začel, ko bo končan avtocestni križ. To je opredelila tudi Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije iz leta 2006 (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo), Uradni list RS, št. 58/06). Čeprav je avtocestni križ večinoma zgrajen, se investicijski cikel ni nadaljeval z naložbami v železniško infrastrukturo. Eden od razlogov za to je bila gospodarsko-finančna kriza, poleg tega pa odsotnost celovitega programa naložb za prometno infrastrukturo.

Zato je Vlada Republike Slovenije že na 37. redni seji 15. 11. 2012 pod točko 1.13 ob obravnavi Informacije v zvezi s Predlogom uredbe o smernicah za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in Predlogom uredbe o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope s sklepom št. 54948-24/2012/4 Ministrstvu za infrastrukturo naložila, naj pripravi usklajen načrt vlaganj v prometno infrastrukturo do leta 2020, z vizijo do leta 2030, za daljše obdobje pa le, če to koristi pregledu celovitosti vlaganj, ter pri tem upošteva tudi to informacijo in razpravo na Vladi Republike Slovenije.

S tem namenom je minister za infrastrukturo Samo Omerzel aprila 2013 imenoval delovno skupino za pripravo Resolucije o nacionalnem programu razvoja javne prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji do leta 2020 z vizijo do 2030 (v nadaljnjem besedilu: resolucija).

Namen priprave resolucije je bil:

- opredeliti celovit razvoj prometa in prometne infrastrukture do leta 2030 (in naprej, če bo to potrebno zaradi celovitosti naloge);
- na podlagi tega zagotoviti redno in enakomerno financiranje prometne infrastrukture;
- zagotoviti podlago za črpanje EU-sredstev v finančni perspektivi 2014–2020 (t. i. predhodna pogojenost – ex-ante conditionalities).

Zadnje je področje resolucije razširilo glede na prvotni namen, saj je bilo poleg prometne infrastrukture treba zajeti vsaj še javni potniški promet, inteligentne transportne sisteme (telematske aplikacije), logistiko in infrastrukturo za alternativno gorivo. Zato tudi ni šlo več izključno za državni infrastrukturni program, temveč za celovit pristop k prometu, ki lahko zagotavlja večje sinergije pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države ter drugih politik, na katere promet vpliva (okoljska) ali za katere je ključen (gospodarstvo).

Zagotovitev predhodne izpolnitve pogojev za črpanje EU-sredstev je v letu 2014 pri delu z resolucijo postajala vse bolj prednostna. Poleg tega so predstavniki EU oziroma njihova tehnična pomoč zahtevali, da se za ta namen pripravi dokument s splošnejšimi ukrepi, ne glede na potrebna finančna sredstva za njihovo izvedbo in ročnost. Hkrati so med pripravo resolucije potekali usklajevalni sestanki s posameznimi direktorati in službami znotraj Ministrstva za infrastrukturo ter z upravljavci obstoječe prometne infrastrukture.

Glede na navedeno in skladno z dogovori na usklajevalnih sestankih je bilo odločeno, da se priprava in sprejetje resolucije razdelita v dve fazi: najprej se sprejme Strategija razvoja prometa v RS, na tej podlagi pa načrt izvajanja strategije s prednostnim vrstnim redom izvedbe naložb, finančnimi viri, roki in nosilci. Na podlagi tega predlagamo Vladi RS v sprejetje Strategijo razvoja prometa v RS (v nadaljnjem besedilu: strategija).

Besedilo strategije je sestavljeno tako:

- V prvem poglavju so opisana vsa izhodišča, ki jih je bilo treba upoštevati pri pripravi strategije: evropska in slovenska zakonodaja, analiza stanja razvoja prometa glede na sektorsko zakonodajo in posamezne pomembnejše študije, ki so olajšale opredelitev ukrepov.
- V drugem poglavju sta opisani organiziranost ministrstva, odgovornega za promet v RS, in njegova usposobljenost za opravljanje nalog na prometnem področju.
- V tretjem poglavju so predstavljeni prometni model, analiza prometnih tokov v letu 2030 in njihovo vrednotenje s predlogi ukrepov. Obstoje nacionalnega prometnega modela je bil eden ključnih pogojev za potrditev strategije kot ustreznega dokumenta v zvezi s predhodno pogojenostjo za črpanje EU-sredstev.
- Sledi analiza SWOT za celoten promet v RS in za posamezne sektorje.
- V petem poglavju so opredeljeni vizija razvoja prometa v RS, splošni cilji (kaj želimo na tem področju doseči) in kazalniki, s katerimi bomo spremljali uresničevanje ciljev.
- Sledi opredelitev območij obdelave podatkov. Pri tem je treba poudariti, da so območja, prikazana v strategiji, le prometnogravitacijska območja, na katerih poteka prometno delo zaključenega območja.
- V sedmem poglavju so opredeljeni problemi, posebni cilji (kaj moramo doseči z ukrepi) in ukrepi na splošni ravni.
- V zadnjem poglavju je kratek uvod v celovito presojo vplivov na okolje (v nadaljnjem besedilu: CPVO). To je druga ključna zahteva v zvezi s predhodno pogojenostjo za črpanje EU-sredstev. Okoljsko poročilo o CPVO je v prilogi in je bilo narejeno na podlagi ukrepov, opredeljenih v tej strategiji.

2.2 Geografska lega Slovenije in nekateri ključni izzivi

Geografska lega in zgodovinske okoliščine zaznamujejo Slovenijo kot prometno živahno prehodno območje in križišče dveh največjih vseevropskih koridorjev (slika 1), in sicer V. in X., kot sta bila določena na konferenci ministrov za promet na Kreti 1994 in v Helsinkih leta 1997 (CEMT – Conférence Européenne des Ministres de Transport). To delitev navajamo, ker je v Sloveniji najbolj razširjena in poznana.

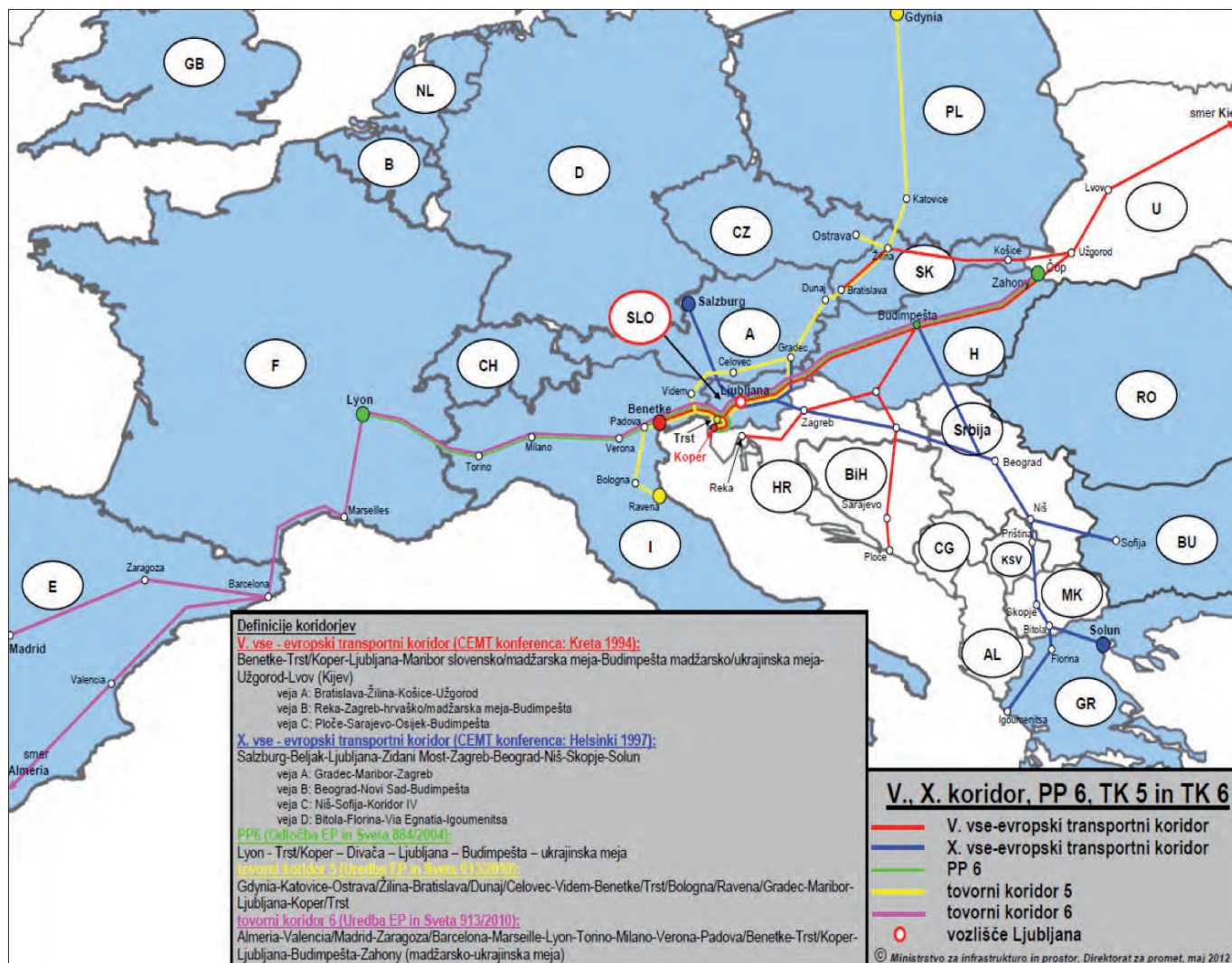
Osnovni potek omenjenih koridorjev je tak (slika v nadaljevanju):

- V. koridor: Benetke–Trst/Koper–Ljubljana–Maribor–Budimpešta–Uzhgorod–Lvov–Kijev;
 - X. koridor: Salzburg–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Niš–Skopje–Veles–Solun.
- Poleg tega poteka čez Slovenijo tudi koridor Xa Gradec–Maribor–Zagreb.

Vsak od omenjenih vseevropskih koridorjev ima tudi svoje veje, in sicer:

- na V. koridorju:
 - veja A: Bratislava–Žilina–Košice–Užgorod,
 - veja B: Reka–Zagreb–Budimpešta,
 - veja C: Ploče–Sarajevo–Osijek–Budimpešta;
- na X. koridorju pa poleg že omenjene veje Xa še:
 - veja B: Budimpešta–Novi Sad–Beograd,
 - veja C: Niš–Sofija–Plovdiv–Dimitrovgrad–Carigrad (po IV. koridorju),
 - veja D: Veles–Prilep–Bitola–Florina–Igoumenitsa.

Nekatere veje na posameznem koridorju si med seboj konkurirajo, na primer osnovni potek V. vseevropskega koridorja ter njegovi veji B in C, pa tudi osnovni potek X. vseevropskega koridorja ter njegovi veji A in B.



Slika 1.

Potek V. in X. vseevropskega koridorja

Vir: Mzl.

Opomba: slika je iz leta 2012, zato Hrvaška še ni prikazana kot članica EU.

V Sloveniji po istih poteh kot omenjeni vseevropski koridorji poteka tudi vseevropsko prometno omrežje ali skrajšano omrežje TEN-T, ki se deli na celovito in jedrno omrežje.

Za izvajanje jedrnega omrežja TEN-T v naslednji finančni perspektivi od leta 2014–2020 je Evropska komisija oblikovala, Svet EU in Evropski parlament pa sta uskladila in potrdila koridorje tega omrežja. V njih je Slovenija zajeta v t. i. sredozemskem in baltsko-jadranskem koridorju. Oba potekata skozi Slovenijo v smeri JZ–SV, pri čemer se prvi na zahodni strani nadaljuje od Pragerskega na Madžarsko oziroma od Zidanega Mosta do Hrvaške in drugi skozi Šentilj v Avstrijo. Oboje – omrežje TEN-T in koridorji jedrnega omrežja – bo podrobneje razloženo v naslednjih poglavjih.

Prometni tokovi so v zadnjem času zaradi gospodarske krize upadli za približno 20 odstotkov. Vendar je z vidika strateških razmišljanj treba izkoristiti krizni čas za pripravo prometne infrastrukture za čas po krizi, ko se bodo prometni tokovi okrepili skupaj z gospodarsko rastjo, ki jo bodo hkrati spodbujali. Znano dejstvo je, da sta promet in gospodarska rast medsebojno odvisna. Z razvojnega vidika prometna infrastruktura omogoča mobilnost prebivalcev (npr. do delovnih mest, storitev) in spodbuja razvoj gospodarskih dejavnosti. Delovna mesta in storitve javnega pomena se večinoma zgoščajo v mestih – gospodarskih središčih. Infrastrukturni sistemi pa podpirajo njihovo vpetost v evropske gospodarske tokove, prispevajo k skladnemu razvoju območij in omogočajo medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in mestnih območij.

V letu 2006 sprejeta Resolucija o prometni politiki RS nakazuje pomembne usmeritve v razvoju prometa in spremenjene vrednote pri načrtovanju prometne politike. Poleg klasičnih infrastrukturnih rešitev se pojavi t. i. somodalna teorija načrtovanja prometa, ki v kombinaciji s trajnostno naravnano politiko prinaša nov izziv tudi za načrtovalce prometne politike v Sloveniji.

Ta dokument zato poleg vseh štirih področij klasične prometne infrastrukture: ceste, železnica, pristanišče in letališča, vsebuje še načrtovanje trajnostne mobilnosti prebivalstva (kolesarjenje, JPP – javni potniški promet) in oskrbe gospodarstva (transportna logistika, intermodalna stičišča ...). Logistične centre je treba dobro umestiti, saj sta smotrnost in gospodarnost odvisni prav od pravilne zaznave potreb (gospodarstvo) in pravilnega umeščanja stičišč ob največjih slovenskih prometnih koridorjih.

Naslednji premik v načinu razmišljanja je tudi uresničevanje internalizacije zunanjih stroškov. Uporabnik plača toliko, kolikor stroškov povzroči. Izpusti v zrak (v Sloveniji predvsem zaradi naravnih danosti zlasti delcev PM_{10}), nesreče, hrup, zastoji in obraba cestišča z vidika države povzročajo stroške, ki jih je treba zaračunavati tako, da se prenesejo na mesta odločanja pri naročnikih oziroma plačnikih prevoza (logisti, prevozniki, kupci ali dobavitelji). Zaradi tega je nujna uvedba elektronskega cestninjenja.

Naložbe v prometno infrastrukturo zahtevajo precejšnja sredstva, ki jih RS iz lastnih proračunskih sredstev ne bo mogla v celoti zagotoviti. Zato je treba za projekte poiskati zainteresirane zasebne partnerje ter jih dovolj zgodaj vključiti v pripravo in vodenje projektov. Poleg tega je treba pridobiti in izkoristiti čim več evropskih sredstev in sredstev proračuna RS.

V zadnjih dvajsetih letih je RS glede prometne politike sprejela nekaj strateških dokumentov, med katerimi je treba omeniti Resolucijo o prometni politiki RS, Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, Strategijo razvoja Slovenije in parcialne nacionalne programe kot izvedbene predpise. Ti dokumenti tvorijo temelje oziroma izhodišča Strategije razvoja prometa v RS. Da bi razumeli posledice dosedanjih usmeritev oziroma politik na tem področju, je treba prikazati tudi razvoj dosedanjih prometnih tokov po posameznih vrstah prometa.

2.3 Promet v strateških dokumentih

2.3.1 Promet v luči Resolucije o prometni politiki RS (Uradni list RS, št. 35/02 in 60/04)

Leta 2006 je bila v Državnem zboru RS sprejeta Resolucija o prometni politiki, ki je v izhodiščih, viziji, ciljih in ukrepih sodobno, enostavno in na kratko določila temeljne usmeritve za prihodnost v prometu Republike Slovenije. V izhodiščih je prikazana analiza stanja po uresničenih parcialnih politikah preteklih let glede potniškega in tovornega prometa, infrastrukture, varnosti in varovanja ter varstva okolja, od katerih je bilo odvisno tedanje stanje na tem področju. Prometna politika izhaja iz mobilnosti, dostopnosti, varovanja okolja, varnosti in varovanja, gospodarskega razvoja, kar najboljše izkoriščenosti virov, intermodalnosti/interoperabilnosti in uravnoteženosti med transportnimi sistemi.

Načrtovalci prometne politike so v celoti upoštevali načela trajnostnega razvoja. Ob vsej njegovi zapletenosti so dosledno zapisali cilje in ukrepe prometne politike, ki enakovredno, sočasno in neodvisno obravnavajo vse tri razsežnosti trajnostnega razvoja: gospodarstvo, družbo in okolje.

Zato so glavni cilji prometne politike: doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor; povečanje prometne varnosti in varovanja; učinkovita poraba energije in čisto okolje; povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa; usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema; vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, slovenskih in evropskih posebnosti, usmeritev in interesov; zagotovitev potrebne prometne infrastrukture za kopenski ter pomorski in zračni prevoz, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja; zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega prevoza v tovornem in potniškem prometu; čim večje izkoriščanje razpoložljivih virov; vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva; prodaja državnih lastniških deležev in deregulacija povsod, kjer lahko zasebni ponudniki z načelom tržnega gospodarjenja zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati; natančno usmerjanje javnofinančnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja samih po sebi ni mogoče zagotoviti.

Javni interes za zagotavljanje mobilnosti prebivalstva je povezan tudi s socialnimi in ekološkimi razlogi. V smislu trajnostnega razvoja je Resolucija o prometni politiki dokument, ki omogoča načrtovanje izvedbenih, projektnih dokumentov: nacionalnih programov in posebnih zakonov.

V Resoluciji o nacionalnem programu razvoja javne prometne infrastrukture je zapisano, da bo treba področje javnega potniškega prometa upravljavsko, organizacijsko in finančno združiti na enem mestu. Treba bo ozaveščati javnost ter spodbujati uporabo javnih prevoznih sredstev in uporabo potniškega prometa na intermodalni način.

Oskrba gospodarstva mora prav tako temeljiti na trajnostnem razvoju. Zato se v ukrepih prometne politike predvideva vzpostavitev sistema zaračunavanja uporabnin infrastrukture na tržni podlagi.

Država bo spodbujala raziskave in razvoj v prometnem sektorju, tako v gospodarstvu kot v izobraževanju; s tem bo krepila obseg in moč prometnega sektorja ter tako omogočila povečanje zaposlovanja.

Med splošnimi ukrepi prometne politike Resolucija o nacionalnem programu razvoja javne prometne infrastrukture predvideva izdelavo celovitega prometnega modela z ustreznim orodjem za podporo sistemu, izdelavo državnega razvojnega načrta za največjo mogočo usklajenost prometnega sistema in razvoj prometne infrastrukture, ki je pogoj za enotno in sočasno delovanje sistema. Poudarek je predvsem na zagotavljanju ustrezne infrastrukture javnega potniškega prometa, železnic, državnih cest in logističnih centrov, pa tudi pristanišč in letališč. Z gospodarskega vidika se predvideva vključevanje zasebnega kapitala v razvoj prometne infrastrukture povsod tam, kjer je z zasebno pobudo mogoče doseči zaželeno in razbremeniti javne finance. Javnofinančni ukrepi, s katerimi bo država spodbujala nastajanje celovitih logističnih rešitev in enotnega sistema javnega potniškega prometa, so odgovor države na vprašanja prevoznitva.

Z ekološkega vidika morajo nosilci prometne politike omogočati razvoj novih transportnih tehnik in tehnologij, ki bodo za okolje manj obremenilne, ter spodbujati uporabo varčnejših in ekološko sprejemljivejših vozil.

Ob spremenjenih družbenih navadah in gospodarski dinamiki Slovenije so potrebni primerna vzgoja in izobraževanje, obveščanje in trženje, s čimer bi pri ljudeh vzbudili zavest o pomenu transportnega sistema, njegovem delovanju in kar najboljši mogoči uporabi transportne infrastrukture.

Dejanski razvoj na tem področju je bil ob velikopoteznih ciljih Resolucije o nacionalnem programu razvoja javne prometne infrastrukture za trajnostni razvoj prometa in okolju prijaznejše načine prevoza nekoliko drugačen. Sloveniji je pri razvoju železniške infrastrukture po osamosvojitvi uspelo zgraditi le neposredno železniško povezavo z Madžarsko. Ta projekt se je po vstopu obeh držav v Evropsko unijo pokazal za izjemno pomembnega, saj je ta železniška smer postala bolj konkurenčna. Poleg tega smo bili pred dvajsetimi leti priča preusmeritvi prometnih tokov na V. železniški koridor, medtem ko se promet na X. koridorju le počasi oživlja, tudi zaradi neusklajenosti železniških uprav na tem območju. Na preostalih delih železniške infrastrukture sta se večinoma ohranjala obstoječe stanje in prevoznost.

Gradnja in vzdrževanje železniške infrastrukture sta, poleg organizacijsko-tehnološkega dejavnika, ključna za uspeh v vse bolj odprtem, tržnem in konkurenčnem prostoru, v katerem so se znašle železnice, ki skoraj 60 odstotkov tovora pridobijo prek koprskega pristanišča. Luka Koper je v zadnjih desetletjih nenehno povečevala pretovor in postala ključno prometno vozlišče evropskega pomena.

Pri razvoju državnih cest je država v zadnjih dvajsetih letih dajala prednost predvsem dograjevanju cest za daljinski promet, to je avtocest na vseevropskem cestnem omrežju, in hitrih cest. Preostalo omrežje državnih cest (glavnih in regionalnih) se je predvsem vzdrževalo in ohranjalo; večinoma so se odpravljali slabše prepustni odseki s ciljem povečati prepustnost in varnost prometa. Opisani razvoj državne cestne infrastrukture je omogočil pospešen razvoj območij ob avtocestnem križu, medtem ko se navezanost in dostopnost preostalih območij na avtocestni sistem v tem obdobju nista izboljšali. Splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest (glavnih in regionalnih cest) se je v tem obdobju celo poslabšalo. To je omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja območij Slovenije, ki ne ležijo ob avtocestnem križu. Območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih prevoznih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, čeprav imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike (cenejša zemljišča, usposobljeno delovno silo ...).

Ne smemo pozabiti na slovenska letališča in navigacijske službe zračnega prometa, ki pomembno prispevajo k razvoju potniškega in tudi tovornega prometa.

Tudi koraki k združevanju nosilcev in posodabljanju javnega potniškega prometa so se šele dobro začeli.

Preglednica 2.1:
Število vozil/leto
na posameznih
avtocestnih odsekih v
RS v letih 2009 in 2030

Če bi se taka politika spodbujanja cestnega prometa nadaljevala, njeni rezultati ne bi sledili ciljem Resolucije o prometni politiki. Preglednica 2.1 prikazuje napoved prometnih tokov na avtocestah leta 2030 in prekoračitev PLDP

Odsek	2009			2030		
	tovorni promet – št. tovornih vozil	potniški promet – št. osebnih vozil	št. vozil skupaj	tovorni promet – št. tovor. vozil	potniški promet – št. osebnih vozil	št. vozil skupaj
1. Beltinci–Pince/ Tornyiszentmiklos	1.340.000	1.533.000	2.873.000	2.152.656	2.462.703	4.615.359
2. Divača–Koper	1.330.000	6.480.575	7.810.575	2.136.592	10.410.784	12.547.376
3. Draženci–Donji Macelj (d. m.)/ Gruškovje	311.345	8.183	319.528	460.995	12.090	473.085
4. Fernetiči/Trst– Divača	1.660.000	3.200.685	4.860.685	2.666.723	5.141.772	7.808.495
5. Hrastje–Lešnica	1.200.000	5.845.475	7.045.475	1.927.752	9.390.521	11.318.273
6. Karavanke–Vrba	790.000	2.938.250	3.728.250	1.269.103	4.720.181	5.989.284
7. Kronovo– Obrežje/Bregana (d. m.)	820.000	3.970.105	4.790.105	1.317.297	6.377.815	7.695.112
8. Lešnica–Kronovo	1.230.000	5.657.500	6.887.500	1.975.946	9.088.547	11.064.493
9. Ljubljana Koseze–Ljubljana Kozarje	4.690.000	22.734.025	27.424.025	7.534.297	36.521.300	44.055.597
10. Ljubljana Kozarje–Ljubljana Malence	3.850.000	18.625.220	22.475.220	6.184.871	29.920.669	36.105.540
11. Ljubljana Kozarje–Postojna	4.100.000	15.680.035	19.780.035	6.586.486	25.189.348	31.775.834
12. Ljubljana Malence–Pluska	1.900.000	11.107.680	13.007.680	3.052.274	17.844.043	20.896.317
13. Ljubljana Šentvid–Ljubljana Koseze	1.820.000	11.834.760	13.654.760	2.923.757	19.012.068	21.935.825
14. Maribor Pesnica–Maribor Slivnica	2.500.000	6.908.355	9.408.355	4.016.150	11.097.995	15.114.145
15. Maribor Pesnica–Vučja vas	2.010.000	3.559.115	5.569.115	3.228.984	5.717.576	8.946.560
16. Maribor Slivnica–Draženci	890.000	4.599.730	5.489.730	1.429.749	7.389.282	8.819.031
17. Maribor Slivnica–Ljubljana Malence	3.380.000	11.021.540	14.401.540	5.429.835	17.705.662	23.135.497
18. Pluska–Hrastje	1.226.400	6.548.100	7.774.500	1.970.162	10.519.260	12.489.422
19. Podtabor–Ljubljana Šentvid	1.400.000	12.910.415	14.310.415	2.249.044	20.740.064	22.989.108
20. Postojna–Divača	2.640.000	8.215.785	10.855.785	4.241.054	13.198.329	17.439.383
21. Postojna–Rupa (d. m.)/Jelšane	111.325	5.520	116.845	363.905	14.390	378.295
22. Šentilj–Maribor Pesnica	1.200.000	3.984.340	5.184.340	1.927.752	6.400.683	8.328.435
23. Vrba–Podtabor	1.220.000	8.077.815	9.297.815	1.959.881	12.976.686	14.936.567
24. Vučja vas–Beltinci	1.710.000	2.741.150	4.451.150	2.747.046	4.403.548	7.150.594

Vir: Mzi, po podatkih, poslanih na portal Evropske komisije TENtec. (Navedeni prometni podatki so bili med osnovami za začetek postopka priprave strategije. Pri njeni pripravi je bila z verodostojnim prometnim modelom izdelana natančnejša in zanesljivejša napoved prometa, ki je predstavljena v poglavju 3.)

Ena ključnih usmeritev Resolucije o prometni politiki RS je tudi prehod na okolju prijaznejše načine prevoza, predvsem na železnico. Ta prehod mora biti premišljen. Okvirna mejna zmogljivost avtocest je 65.000 PLDP (povprečni letni dnevni promet) oziroma 23.725.000 vozil na leto. Ko se bo promet približeval mejnim vrednostim, ga je treba destimulirati in preusmerjati. V korist prehodu na okolju prijaznejše načine prometa kaže napoved prometnih tokov na avtocestah do leta 2030 v primerjavi z letom 2009.

Preglednica 2.1 kaže, da naj bi leta 2030 vsi avtocestni odseki proti Ljubljani in celoten V. koridor postali slabše prepustni. Zato bo treba na teh smereh spodbujati železniški tovorni promet in javni potniški promet.

Seveda bo treba zaradi tega posodobiti železniško omrežje v RS, da bi se tako povečala njegova zmogljivost za veliko rast tovarnega in tudi potniškega prometa. Koridorji, ki potekajo skozi Slovenijo, imajo prednost pred konkurenčnimi koridorji, kar je opisano v poglavju 1.9. Zaradi utemeljitve ustreznosti usmeritev prometne politike RS je treba tu ponazoriti zmogljivost železnic, če bi bili slovenski železniški koridorji posodobljeni primerljivo s konkurenčnimi koridorji. To prikazuje preglednica 2.2.

Preglednica 2.2:
Količina tovora (t) in število
potnikov na leto na posameznih
železniških odsekih v RS v letih
2009 in 2030

Odsek	2009		2030		% rasti 2009/2030	
	št. potnikov/ leto	št. ton tovora/ leto	št. potnikov/ leto	št. ton tovora/ leto	potnikov na leto	tovora na leto
Pragersko–Ormož	616.258	2.338.394	3.541.595	8.583.340	575 %	367 %
Divača–Koper	261.511	7.815.977	692.770	18.915.402	265 %	242 %
Divača–Pivka	388.185	10.049.858	1.991.440	22.356.250	513 %	222 %
Divača–Sežana	229.813	2.987.066	359.890	10.667.125	157 %	357 %
Dobova–Krško	540.966	2.576.400	2.756.480	13.692.975	510 %	531 %
meja s HR–Ilirska Bistrica–Pivka	53.798	434.310	76.852	940.256	143 %	216 %
Jesenice–Ljubljana	1.996.042	3.793.732	3.229.155	13.141.095	162 %	346 %
Krško–Zidani Most	1.124.900	2.744.400	3.329.530	13.734.585	296 %	500 %
Maribor–Pragersko	1.519.329	3.238.000	5.292.500	14.942.005	348 %	461 %
Ormož–Središče ob Dravi (meja s HR)	36.846	359.000	71.300	1.344.975	194 %	375 %
Pivka–Ljubljana	973.000	10.102.201	3.009.060	23.976.120	309 %	237 %
Hodoš–Ormož	401.975	2.897.730	3.102.500	7.935.830	772 %	274 %
meja z Avstrijo–Jesenice	373.960	3.406.000	1.095.000	13.252.055	293 %	389 %
Šentilj–Maribor	147.898	3.892.796	196.852	7.068.590	133 %	182 %
Sežana–meja z Italijo	229.813	2.987.066	359.890	10.667.125	157 %	357 %
Zidani Most–Ljubljana	6.744.063	9.626.500	8.421.000	28.316.700	125 %	294 %
Zidani Most–Pragersko	1.882.474	5.267.348	5.319.145	14.942.005	283 %	284 %

Viri: Za leto 2009 – Mzi po podatkih, poslanih na portal Evropske komisije TENtec; Za leto 2030: študija PNZ in DRI o prednostih koridorjev, ki potekajo skozi Slovenijo, iz leta 2011

Iz odstotkov rasti lahko razberemo zmogljivost železniškega prometa v RS. Ob tem je bistvena domneva, da bo slovensko železniško omrežje v letu 2030, če bo posodobljeno, primerljivo s konkurenčnim omrežjem na V. in X. koridorju. V nasprotnem primeru železniški promet ne bo napredoval, cestni promet pa se bo dušil v cestnih zamaških, onesnaževal okolje ter tako povzročal škodo gospodarstvu in prebivalcem Slovenije.

2.3.2 Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04)

Strategija prostorskega razvoja Slovenije je temeljni državni dokument za usmerjanje razvoja v prostoru. Določa cilje, prednostne naloge in globalno zasnovo prostorskega razvoja države, vključno s prometno infrastrukturo, ter daje razvojne usmeritve za poselitev, infrastrukturo in krajino, pa tudi ukrepe za njihovo izvajanje. Je hierarhično najvišji prostorski dokument, s katerim morajo biti usklajeni vsi drugi prostorski akti na državni in občinski ravni, kar se preverja v različnih postopkih, pri državnem prostorskem načrtu med obravnavo pobude za pripravo ter pri občinskih prostorskih aktih med pripravo smernic in mnenj.

Prostorski razvoj Slovenije temelji na policentričnem urbanem sistemu, ki ga sestavlja dvostopenjsko strukturirano omrežje središč državnega (Ljubljana, Maribor, Koper, Celje, Murska Sobota, Velenje, Novo mesto, Kranj, Nova Gorica, Postojna, Ptuj in somestja Jesenice–Radovljica, Sevnica–Brežice–Krško, Dravograd–Ravne na Koroškem–Slovenj Gradec, Trbovlje–Zagorje–Hrastnik) in regionalnega pomena, na katera se, s primerno delitvijo funkcij, navezuje omrežje drugih središč (središča medobčinskega in lokalnega pomena). Ljubljana, Koper in Maribor so središča, pomembna tudi na mednarodni ravni, kar zahteva ustrezno infrastrukturno povezanost z mednarodnim prostorom.

Z razvojnega vidika Slovenije ima celovit prometni sistem ključno vlogo za gospodarsko vpetost v mednarodni prostor, za povezanost urbanih središč in drugih naselij ter območij med seboj ter tudi za zagotavljanje dostopnosti do delovnih mest in storitev za prebivalstvo in gospodarstvo na trajnosten in prostorsko gospodaren način. Tako prometna infrastruktura podpira in vzpostavlja možnosti za razvoj središč v opredeljenem policentričnem urbanem sistemu. Delovna mesta in storitve javnega pomena se večinoma zgoščajo v mestih gospodarskih središčih, na podlagi česar se tudi utemeljuje potrebnost načrtovane infrastrukture, glede na vlogo mesta urbanega središča pa njen rang. Zlasti sta pomembni dograditev infrastrukture in vzpostavitev ustreznih storitev na njej, da se tako med seboj povežejo različni prometni podsistemi (vozlišča oziroma terminali za potniški promet, prometni terminali za kombinirani promet oziroma logistične centre) ter tako omogoči učinkovita mobilnost prebivalstva in blaga. Za gospodarsko vpetost v mednarodni prostor so pomembni razvoj oziroma dograditev prometne infrastrukture na V. in X. vseevropskem koridorju, vzpostavitev ustreznih povezav javnih letališč za mednarodni zračni promet, zlasti Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, pa tudi povezav pristanišča Koper z drugimi prometnimi podsistemi, ter izboljšanje čezmejnih prometnih povezav. Za regionalni razvoj je pomemben še sistem notranjih povezav, ki jih sestavljajo obmejne in obodne prometne povezave, s katerimi se izboljšuje tudi dostopnost do središč nižje ravni. Ciljna dostopnost z gravitacijskih območij do funkcij v urbanih središčih višje ravni (središča državnega pomena) je 45 minut, medtem ko je ciljna dostopnost gravitacijskih območij središč nižje ravni (središča regionalnega pomena) 30 minut. Če ne upoštevamo zamud zaradi zastojev v prometu, ciljne vrednosti že dosegamo, vendar samo z osebnim motornim prometom. V prihodnje bo treba več pozornosti posvetiti dostopnosti z javnim potniškim prometom, da bi se zmanjšala obremenjenost okolja zaradi emisij in prašnih delcev v urbanih središčih.

2.4 Analiza stanja z vidika prostorskega razvoja

Slovenija lahko kot del velikih evropskih regij – alpske, sredozemske, podonavske in srednjeevropske – prevzame dejavno vlogo in izkoristi svoj geostrateški položaj. Javna prometna infrastruktura lahko prispeva k oblikovanju čezmejnih regij s sosednjimi državami, kar je pomembno za razvoj hribovitih in teže dostopnih območij s številnimi težavami zaradi gospodarskega in demografskega nazadovanja, pa tudi za razvojno čezmejno povezovanje urbanih območij na obalnem, goriškem, spodnjeposavskem in štajerskem območju.

Na sliki 2 so prikazana območja mednarodnega sodelovanja v okviru različnih pobud in delovnih skupin, v katere se povezujejo države glede na skupni interes ter v katere se Slovenija vključuje zaradi skupnega reševanja razvojnih vprašanj pri urejanju prostora, gospodarstva, kulture, družbenega razvoja, prometa, okolja ipd. Kvadrilateralna pobuda združuje Italijo, Hrvaško, Madžarsko in Slovenijo, da skupaj rešujejo vprašanja prometnega povezovanja, urejanja prostora in okolja. V okviru Jadransko-jonske pobude se preučujejo vprašanja prostorskega razvoja ob Jadranskem in Jonskem morju. Srednjeevropska pobuda obravnava vprašanja razvoja na političnem, gospodarskem, družbenem, prostorskem in kulturnem področju. Delovna skupnost Alpe–Jadran obravnava zadeve urejanja prostora in okolja, gospodarstva, kulture, družbe, zdravstva in socialnih vprašanj, kmetijstva in gozdarstva. Podonavsko sodelovanje vključuje države, ki so vezane na povodje Donave ter rešujejo vprašanja razvoja v povezavi z okoljem in varstvom voda. Sodelujejo tudi države jugovzhodne Evrope, ki skupaj urejajo vprašanja, pomembna za njihov prihodnji razvoj.

V Podonavju je dosedanje sodelovanje med državami dopolnjeno s sprejeto Makroregionalno strategijo za Podonavje. Poteka tudi vzpostavitev jadransko-jonske makroregije, ki bo okrepila prizadevanja držav ob Jadranskem morju za trajnostni razvoj morja in obale ter zaledja. Na območju Alp je Slovenija z Alpsko konvencijo, katere podpisnica je, vključena v oblikovanje

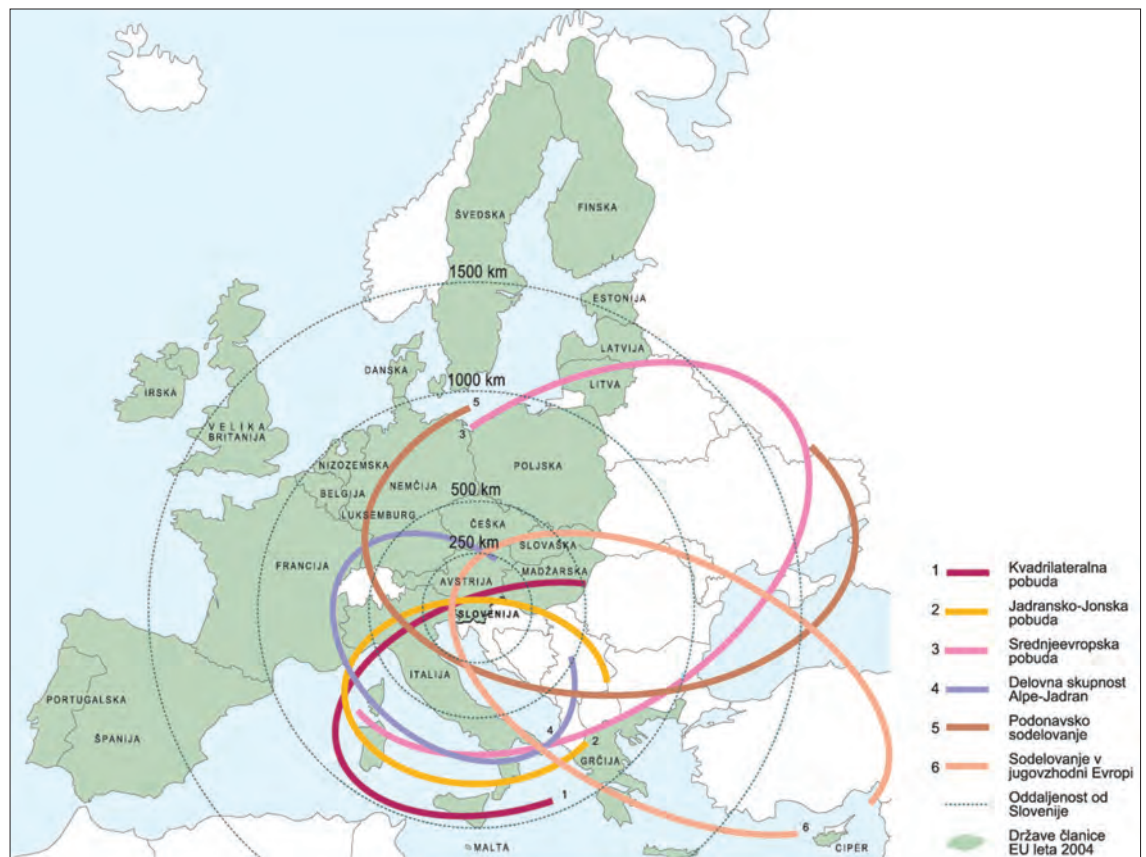
morebitne makroregionalne strategije za Alpe. Na vseh treh območjih je vprašanje prometnih povezav eno ključnih, vezano na geografske posebnosti, pri čemer je v ospredju intermodalnost (rečni, kopenski in morski promet) za večjo prostorsko učinkovitost in okoljsko trajnost.

Slika 2.

Območja
mednarodnega
sodelovanja

Vir: MzI, SPRS, Uradni list
RS, št. 76/04.

Opomba: slika je iz leta
2004, zato Bolgarija,
Romunija, Hrvaška niso
označene kot članice EU.



2.4.1 Razvoj prometa za boljšo povezanost poselitvenih območij in regij

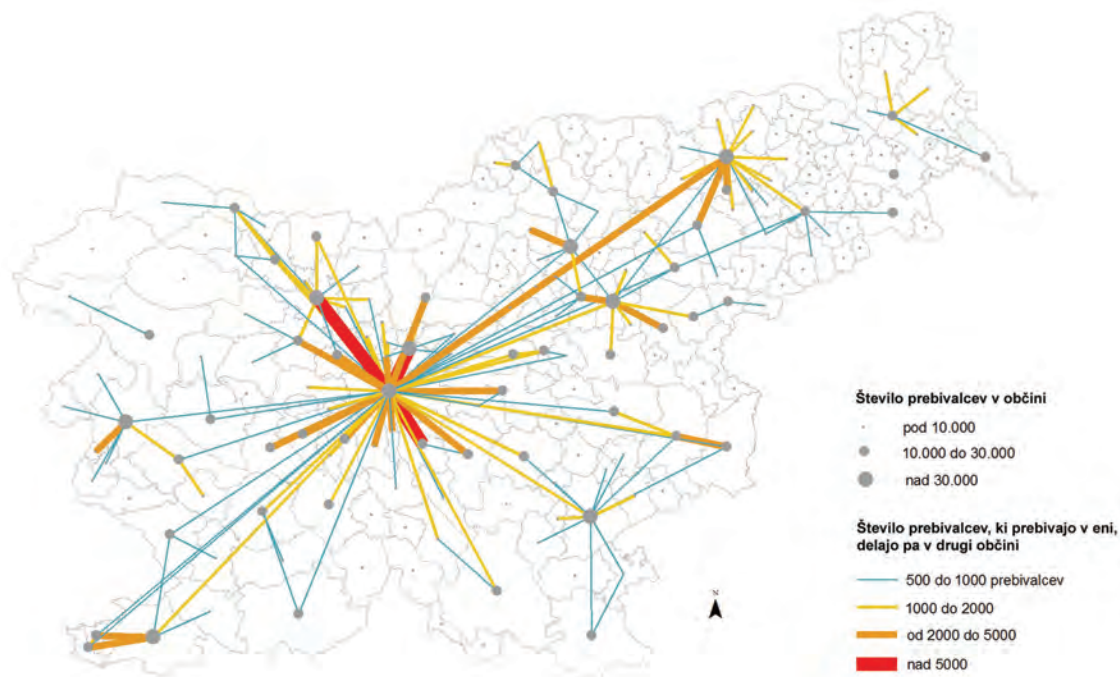
Na območjih z največjo gostoto prebivalstva, dejavnosti in infrastrukture je tudi največ delovnih mest. Že od sedemdesetih let prejšnjega stoletja smo priča suburbanizaciji, ki jo je omogočila visoka stopnja motorizacije prebivalstva in dobra mobilnost po cestnem omrežju; ta se je v zadnjem desetletju še povečala. Za slovenski prostor so zato značilne dnevne delovne selitve s suburbaniziranih območij v večja mesta (zaposlitvena središča). V zadnjih desetih letih je mogoče razbrati izrazito povečanje števila teh selitev in tudi povečanje območij funkcionalnih regij večjih središč, pri čemer je najopaznejša vloga Ljubljane kot največjega zaposlitvenega središča v državi. Druga večja zaposlitvena središča, ki prav tako privabljajo številne delovne migrante, so še Maribor, Celje, Kranj, Novo mesto, Koper, Nova Gorica s Šempetrom, Velenje in Šoštanj ter Krško in Brežice. Tokovi dnevnih migrantov so se med letoma 1995 in 2005 ponekod več kot podvojili, v zadnjih desetih letih sicer zaznavamo manjšo rast. Dnevne selitve so posebno izrazite v smereh avtocestnega križa. Opazna je tudi njihova krepitev v obratnih smereh – iz večjih središč proti okoliškim občinam, saj je nekaterim »podeželskim« občinam uspelo zagotoviti na svojih območjih več novih delovnih mest. Čeprav je bil cilj privabljanja vlagateljev in odpiranja delovnih mest predvsem zaposlovati prebivalce teh občin, so nova delovna mesta spodbudila dodatne dnevne selitve, prebivalstvo teh občin pa je še vedno zaposlitveno vezano na urbana središča zunaj svojih občin, kar ustvarja potrebo po mobilnosti.

Razpršeni razvoj poselitve nizke gostote na mestnem obrobju je tesno povezan z vzorci dnevnih selitev, ki temeljijo na odvisnosti od avtomobila, s tem pa ustvarjajo večje izpuste snovi in hrupa v okolje ter povzročajo visoko energetske odvisnosti. Z vidika podražitve energije bo zagotavljanje učinkovitega javnega prometa na kompaktnih urbanih območjih v prihodnosti velika prednost oziroma prihranek.

Slika 3.

Prikaz dnevnih selitev
– število prebivalcev, ki
prebivajo v eni, delajo
pa v drugi občini

Vir: MOP, IPoP 2011: Kako
lahko raziskave programa
ESPON podprejo razvojno
načrtovanje v Sloveniji,
Interstrat.

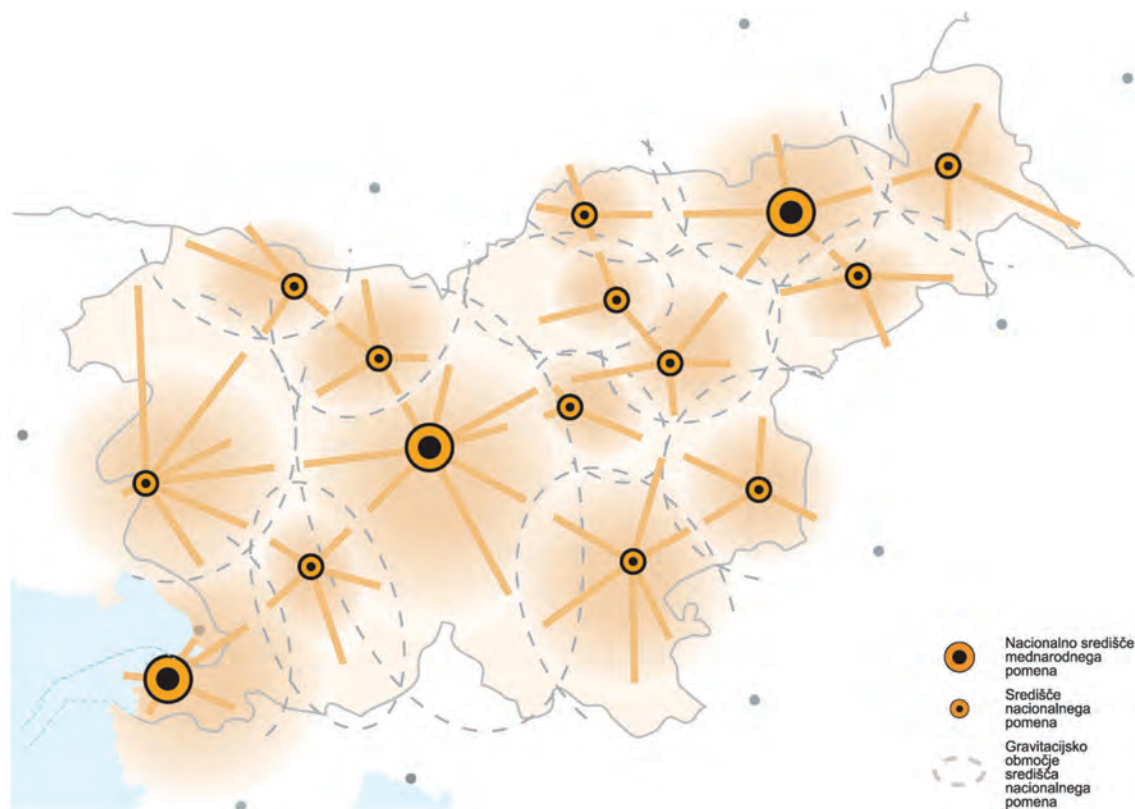


V cestnem prometu se nadaljuje povečevanje prometnih tokov, ki je posledica suburbanizacije in razporeditve delovnih mest. Dodatna potovanja in prometne tokove povzroča tudi selitev storitvenih, trgovskih in poslovnih dejavnosti na obrobja mest. Gradnja avtocest, ki je v Sloveniji omogočila boljšo mobilnost ter s tem opazno večjo dnevno gibljivost delovne sile, študentov in dijakov, je vplivala tudi na gradnjo stanovanj, saj je ta veliko večja vzdolž avtocest, še zlasti ob primorskem in dolenskem kraku.

Slika 4.

Shema urbanih
središč državnega in
mednarodnega pomena
z gravitacijskimi
območji

Vir: MzI, SPRS, Uradni list
RS, št. 76/04.

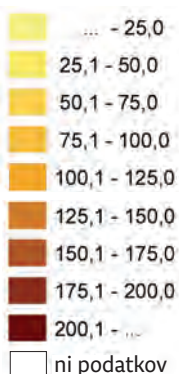


Promet znotraj države temelji na uporabi osebnih vozil, javni potniški promet pa je slabo razvit in neučinkovit. Neučinkovitost javnega potniškega prometa izhaja iz njegove slabe organiziranosti, vendar pa tudi iz poselitvene sestave, neugodne za organizacijo tega prometa, s številnimi majhnimi in prostorsko razpršenimi naselji. To pomeni, da se izboljšanja javnega potniškega prometa ne moremo lotevati z enakimi sredstvi po celotni državi, temveč bi bili potrebni različni ukrepi. Pri tem je treba poudariti problematiko pomanjkljive infrastrukture za trajnostno mobilnost – mreža kolesarskih poti (znotraj naselij in med njimi), pločniki, avtobusna postajališča, pasovi za JPP ipd.

2.4.2 Dostopnost in medsebojna povezanost prometnih sistemov

Fizična vpetost v širši prostor in iz nje izhajajoča dostopnost sta ključni za razvoj vseh vrst povezav, od poslovnih do trgovskih in pristočnih. Regije z boljšo dostopnostjo so pogosto gospodarsko uspešnejše in konkurenčnejše. Pri tem je zelo pomembna dostopnost z letalskim prometom. Zaradi tega mesta in regije s pomembnejšimi letališči zaznamuje visoka multimodalna dostopnost (slika 5). Slovenija se z njimi sicer ne more primerjati, vendar je dostopnost Gorenjske in osrednjeslovenske regije zaradi javnega letališča za mednarodni zračni promet dosti boljša kot dostopnost drugih regij. Ker se Slovenija ne more pohvaliti niti z dobro dostopnostjo po železnici, imajo povezave prek Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana za dobro dostopnost celotne Slovenije zelo veliko vlogo.

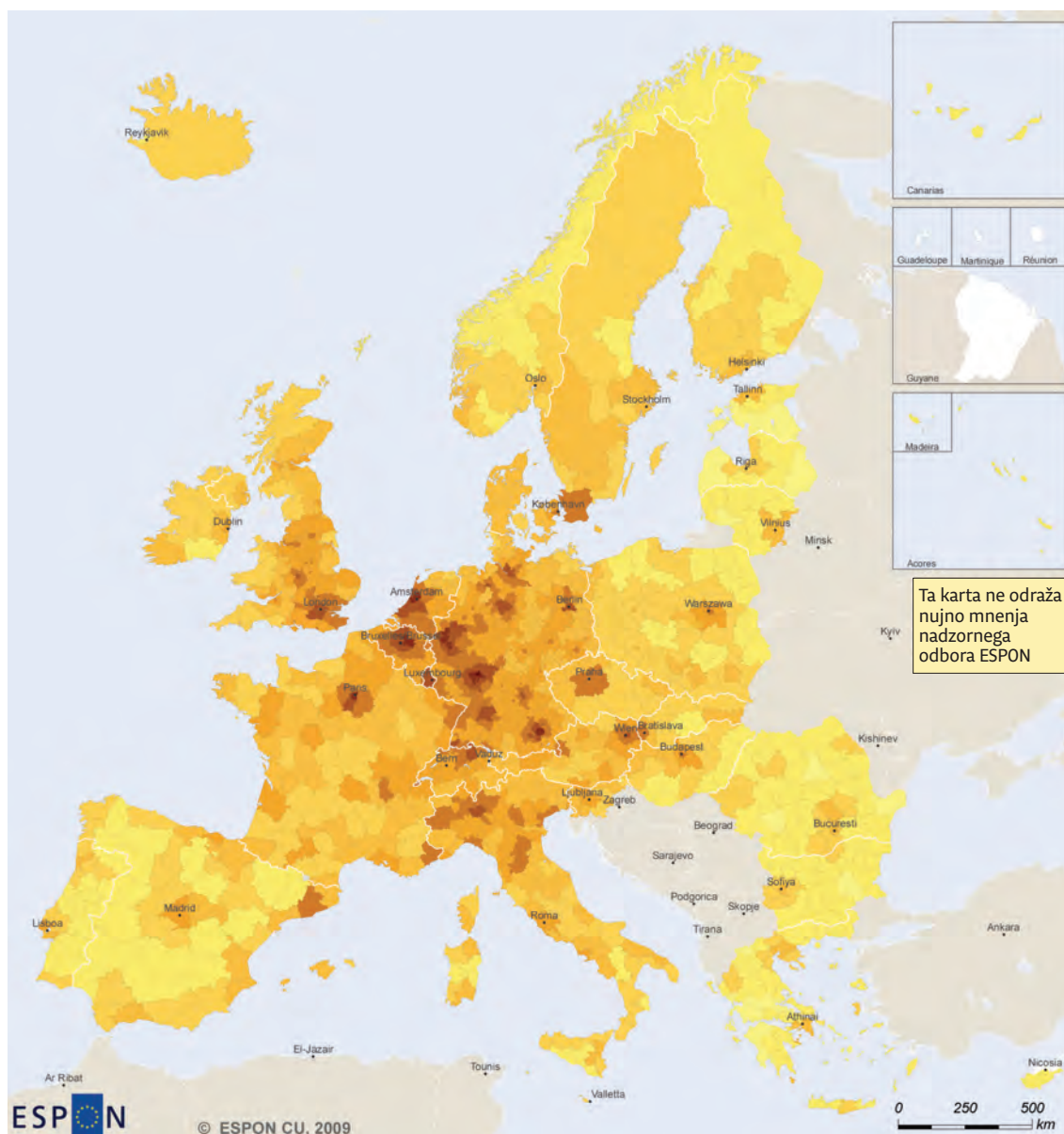
Slika 5.
Mogoča multimodalna
dostopnost (dostopnost
z več prevoznimi načini)
v državah ESPON, 2006



© EuroGeographics
Association for
administrative boundaries
Regionalni nivo: NUTS 3
Vir podatkov: ESPON
Accessability update, 2009
Viri: RRG GIS ATABASE, S&W
Flight Network,
S&W Accessibility Model



Evropska unija / Delno
financirano s strani
Evropskega sklada
za regionalni razvoj
/ Investicija v vašo
prihodnost



Za dostopnost drugih središč (ki nimajo javnih letališč za mednarodni zračni promet) v Sloveniji z mednarodnega vidika je pomembna predvsem kombinacija dostopnosti s sredstvi javnega prometa (npr. letalo–avtobus, vlak), ki je v Sloveniji slaba oziroma je sploh ni.

Slika 6.
Omrežje mest
enodnevnih poslovnih
poti

Vir: ESPON FOCI, 2010.

Regionalni nivo: MEGA

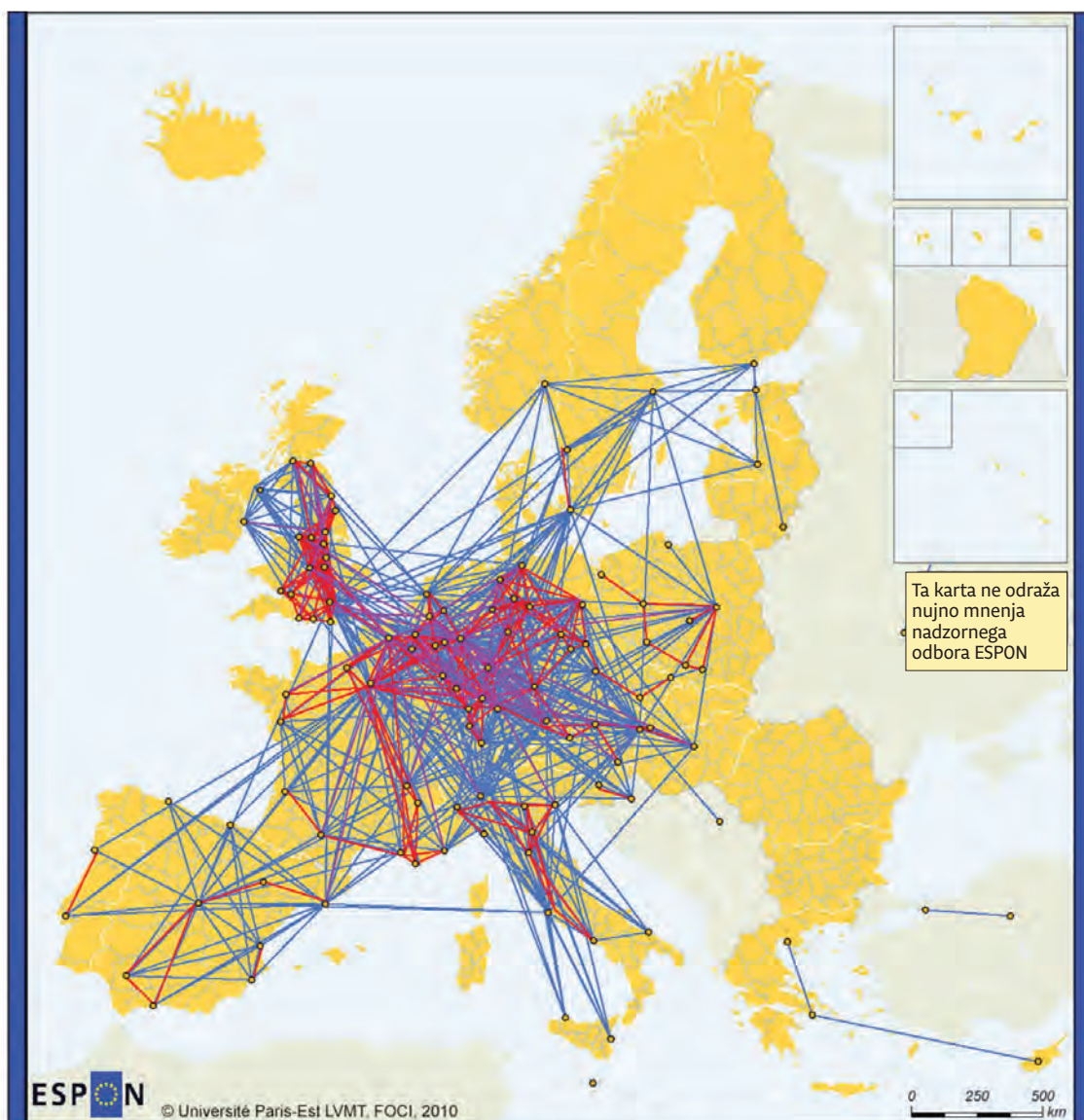
Vir: FOCI projekt, 2010

Vir podatkov: letalo:
zbirka podatkov OAG,
železnica: spletna stran
Deutsche Bahn, 2009

© EuroGeographics
Association for
administrative boundaries



Evropska unija / Delno
financirano s strani
Evropskega sklada
za regionalni razvoj
/ Investicija v vašo
prihodnost



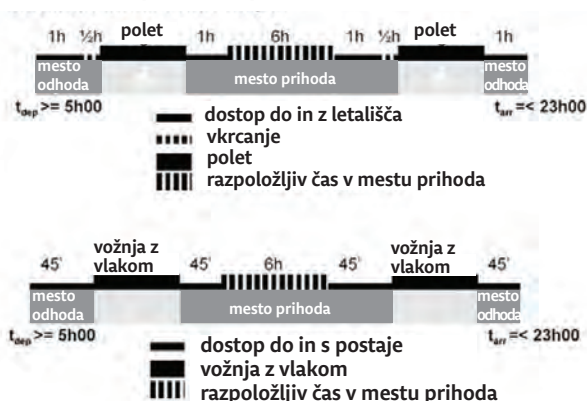
MEGA

Povratna pot z vlakom

Povratna pot z letalom

Povratna pot s kombinacijo letala in železnice

Struktura povratnih poti



Slika 6 prikazuje možnosti enodnevnih poslovnih poti, pri katerih ima potnik na končnem cilju na voljo šest ur, če odide najprej ob 5. uri, in je doma pred 23. uro v istem dnevu. Slika vključuje povratne poti z vlakom (črte rdeče barve) in letalom (črte modre barve). Iz Ljubljane kot edinega metropolitanskega območja v Sloveniji je navedena enodnevna poslovna povratna povezava z vlakom mogoča le z Zagrebom, Gradcem in Beljakom, z letalom pa so take povezave mogoče še z Dunajem, Münchnom, Frankfurtom in Brusljem.

Skrb vzbujajoča je slaba povezanost po železnici, zlasti ker ima Slovenija razmeroma središčno lego. Slaba dostopnost je posledica pomanjkljivega vlaganja v železniško infrastrukturo. Slovenija je tudi zelo slabo povezana z zračnim ali železniškim prometom proti jugozahodu, proti Italiji in naprej proti zahodnemu Sredozemlju. V zračnem prometu je precej dobro povezana z vozlišči v srednji in zahodni Evropi, problem so navezave na druge oblike javnega prometa in s tem dostopnost posameznih urbanih središč ali regij znotraj države.

2.4.3 Dostopnost znotraj Slovenije

Zgraditev avtocestnega omrežja in hitrih cest je poleg dobre cestnoprometne povezanosti s sosednjimi državami izboljšala povezanost regij in dostopnost z osebnim motornim prometom znotraj Slovenije. Dejavnosti splošnega pomena (šolstvo, zdravstvo, upravne funkcije) so zgoščene v večjih urbanih središčih, ki jih glede na njihovo opremljenost s funkcijami razvrščamo med središča najvišje in višje ravni. Ta središča so večini prebivalcev Slovenije dobro dostopna (ne velja za dostopnost z javnim potniškim prometom), kar je poleg razvitega cestnega omrežja in hkrati visoke stopnje motorizacije prebivalstva predvsem posledica dobre opremljenosti središč s tovrstnimi funkcijami. Slabšo dostopnost imajo le redkeje poseljena območja, predvsem Posočje in Cerkljansko, Kočevsko in Bela krajina.

Čeprav je čas potovanja (oz. razdalja) po avtocesti ali hitri cesti pomemben podatek, je prav tako pomemben dostopni čas do najbližjega priključka na avtocesto ali hitro cesto. Ta »odpre« podoželje v širši slovenski prostor in s tem na trg dela, šolanja, nakupov itd.

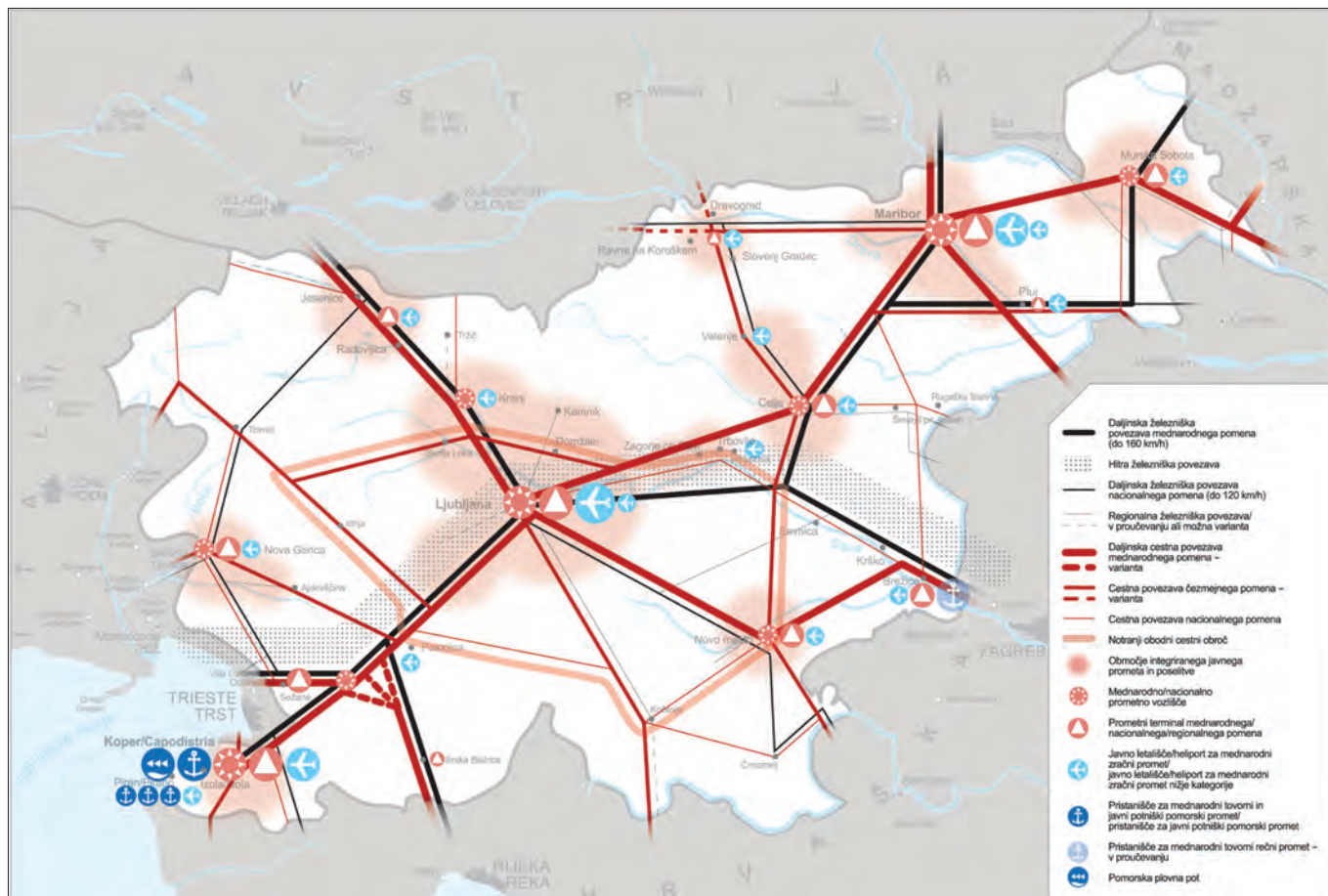
Posodobitev cest proti prometnim osem, delno pa tudi izboljšanje obstoječih železniških povezav bi izboljšala dostopnost navedenih območij. Razmisliti je treba tudi o možnosti drugih načinov dostopa, predvsem do zdravstvenih storitev (bolnišnice), srednješolskega izobraževanja in trgovskih središč. Problematiko dostopnosti do dejavnosti splošnega pomena je treba dodatno osvetliti s stališča socialne izključenosti ranljivih družbenih skupin, kot so mladi, starejši ali prebivalci z nizkimi dohodki.

Zaradi geografskih značilnosti, različne prometne dostopnosti in posledično različne gospodarske rasti med posameznimi območji Slovenije se razlike med šibkejšimi in razvitejšimi območji še povečujejo. Kljub strateško ugodni prometni legi ni sodobnih terminalov za kombinirani tovorni promet. Pomanjkljivi sta tudi prometna oskrba gospodarstva ter povezava med središči in njihovim zaledjem.

Več pozornosti je treba posvetiti zgraditvi intermodalnih potniških centrov, ki potnikom omogočajo učinkovito in varno prestopanje med različnimi prevoznimi načini.

Prepočasno posodabljanje železniškega prometnega omrežja in stalno povečevanje cestnega prometa povzročata zahteve po novi infrastrukturi. Omrežje javnega potniškega prometa je v Sloveniji med seboj slabo povezano in nerazvito, zlasti kar zadeva intermodalnost in logistiko. Javni potniški promet v skupnem prometnem sistemu ima vse manjši delež ter na regionalni ravni ne omogoča hitrega, udobnega in cenovno ugodnega premikanja.

Razvoj železniškega omrežja je pomemben tudi zato, ker bo v prihodnosti železnica prevzemala večino daljinskega tovornega prometa.



Slika 7.
Prostorske usmeritve za razvoj intermodalnega prometnega omrežja v povezavi s poselitvijo
Vir: MzI, SPRS, Uradni list RS, št. 76/04.

Pomemben je razvoj koprskega pristanišča v povezovanju z drugimi severnojadranskimi pristanišči ter s celinskim zaledjem oziroma v navezavi na baltsko-jadranski in sredozemski koridor. Za izboljšanje prometne povezanosti med mesti v Slovenski Istri in drugimi kraji v severnem Jadranu sta pomembna medcelinska pomorska povezava (potniško pristanišče) in pomorski javni potniški promet.

2.5 Analiza stanja glede na nekatere parcialne nacionalne programe

2.5.1 Stanje javne železniške infrastrukture glede na nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture

Stanje javne železniške infrastrukture se zaradi nezadostnih sredstev za njen razvoj, vzdrževanje in posodobitev iz leta v leto slabša. Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture, ki ga je leta 1995 sprejel državni zbor, je uresničen le okrog 25-odstotno. Slabo stanje je razvidno iz številnih poškodb in napak, ki nastajajo na tirih, voznem omrežju, signalnovarnostnih napravah in kretnicah, ter iz uvedenih počasnih voženj, pa tudi iz podatkov o stanju posameznih delov infrastrukture v letu 2010, ki zahtevajo takojšnje ukrepanje:

- velika obraba tirnic, katerih zamenjava je nujna v dolžini več kot 36 kilometrov;
- kritično stanje vozne mreže, pri čemer je na 40 odstotkih nujna popolna obnova, na 40 odstotkih pa so potrebna večja obnovitvena dela (dotrajan nosilni in pritrdilni material vozne mreže, drogovi ...), pri čemer je stanje nekaterih odsekov še enako stanju iz tridesetih let prejšnjega stoletja, ko so bili zgrajeni;
- zaradi zaostanka pri obnovi prog je potrebna takojšnja posamična zamenjava okoli 39.000 pragov;
- na 30 mestih v skupni dolžini 60 kilometrov so zaradi slabega stanja uvedene nižje hitrosti od predvidenih v voznem redu; posledica so zamude vlakov in pritožbe uporabnikov železniških storitev, vključno z grožnjami o odpovedi prevozov po železnici;

- evidentiranih je 18 plazišč in nevarnih pobočij ob progi v skupni dolžini nad 8 kilometrov;
- povečuje se število nerešenih odločb Prometnega inšpektorata Republike Slovenije.

Nezadostno vzdrževanje in počasno posodabljanje železniške infrastrukture ob povečani obremenitvi prog zaradi vse večjega obsega prometa se kaže v večjem številu izdanih odločb pristojnega inšpektorata za omejitve hitrosti in osnih obremenitev, kar dodatno vpliva na kakovost prevoznih storitev. Zato se že tako težko konkurenčne železniške storitve še bolj oddaljujejo od zahtev in potreb uporabnikov. Ob nadaljevanju negativnih trendov ne bo mogoče doseči enega temeljnih ciljev prometne politike, saj obstaja resna nevarnost, da se delež železniškega prevoza ne bo povečeval, v skrajnem primeru so mogoče celo zapore posameznih odsekov prog.

Zaradi nezadostnih dopustnih osnih obremenitev so posamezni tovari že preusmerjeni na obvozne poti mimo Slovenije, kar pomeni izgubo tovora, oziroma se vagoni na nekaterih smereh glavnih prog Zidani Most–Šentilj in Pragersko–Murska Sobota (tam se trenutno z rekonstrukcijo vzpostavlja osna obremenitev D4) nakladajo celo za 15 odstotkov manj, kot bi bilo to dopustno glede na njihovo nosilnost. Na navedenih odsekih glavnih prog so na omrežju JŽI dopustne osne obremenitve nižje od sicer v mednarodnem okviru deklarirane nacionalne osne obremenitve JŽI, D3 z nosilnostjo 225 kN/os in 72 kN/m.

Stopnja elektrifikacije JŽI je nizka – elektrificiranih je le okoli 500 kilometrov prog, se pa zdaj elektrificira železniška proga Pragersko–Hodoš v dolžini 109 kilometrov.

Ker je treba skrbeti predvsem za varnost prometa, ki jo je mogoče ob obstoječem stanju infrastrukture zagotavljati le z ukrepom omejevanja hitrosti, z uvajanjem počasnih voženj, se povečujejo tudi zamude v železniškem prometu.

V letu 2009 so znašale povprečne zamude potniških vlakov 2,8 minute na 100 vlakovnih kilometrov, medtem ko so v istem obdobju leta 2010 znašale 2,7 minute na 100 vlakovnih kilometrov pri tem pa je potovalna hitrost rahlo upadla z 51,6 na 51,3 km/h. Kritično je stanje v tovornem prometu, v katerem so leta 2009 znašale povprečne zamude 39,6 minute na 100 vlakovnih kilometrov, v letu 2010 pa 78,8 minute, pri čemer je tudi potovalna hitrost upadla z 28,8 km/h na 24,4 km/h.

Splošna ugotovitev je, da stanje JŽI, posledično železniškega tovornega in potniškega prometa, vzbuja skrb:

- poznajo se premajhna vlaganja v obnovo in razvoj JŽI v zadnjih 15 letih;
- omrežje glavnih prog je amortizirano več kot 75-odstotno, regionalne proge še bistveno bolj;
- omrežje JŽI je iz leta v leto manj konkurenčno omrežju severnih in zahodnih sosedov;
- nezadostna vlaganja v tirna vozila (obnova in nabava novih vozil);
- motorizacija Slovencev je dosegla stopnjo, ko ima statistično vsak za vožnjo sposoben državljani osebni avtomobil (neizvajanje prometne politike);
- vinjetni sistem spodbuja osebni, ne pa javnega potniškega prometa (nepravilno izvajanje prometne politike);
- smo še daleč od učinkovitega integriranega JPP (prepočasno izvajanje prometne politike).

V zvezi z železniško infrastrukturo je bil sprejet Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (NPRSZI) (Uradni list RS, št. 13–609/96).

V 13. členu Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 11/11 – uradno prečiščeno besedilo in 63/13) je navedeno:

- Cilji in naloge strategije razvoja železniškega prometa, naložb v javno železniško infrastrukturo in vzdrževanja javne železniške infrastrukture se natančneje določijo v nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: nacionalni program), ki ga na predlog vlade sprejme državni zbor za najmanj pet let.

- Z nacionalnim programom se v zvezi z naložbami v javno železniško infrastrukturo in njenim vzdrževanjem podrobneje določijo vrstni red prednostnih naložb v javno železniško infrastrukturo in vzdrževanja javne železniške infrastrukture, viri sredstev za njihovo uresničitev ter dinamika in obseg uresničevanja posameznih nalog v načrtovalnem obdobju. Določitev prednostnih nalog mora temeljiti na prometnopolitičnih in razvojnih ciljih ter ob upoštevanju objektivnih prometnih, tehničnih, gospodarsko-finančnih in okoljevarstvenih merilih.
- Na podlagi nacionalnega programa vlada na predlog ministrstva sprejme letni načrt naložb (preučiti primernost zakonske določbe) v javno železniško infrastrukturo in letni načrt (ni skladno z direktivami EU) vzdrževanja (preučiti primernost uporabe pojmov zamenjave v okviru vzdrževanja; obnove, nadgradnje in novogradnje) javne železniške infrastrukture za koledarsko leto. O uresničevanju letnega načrta poroča vlada državnemu zboru po izteku obdobja, za katero je bil sprejet.

Na železniški infrastrukturi se preučijo predlogi novih železniških postajališč in zagotovi njihova izvedba. Obstoječa postajališča se vzdržujejo in posodablja. Železniške postaje in postajališča naj se na prestopnih točkah, kjer so prometni tokovi večji, preoblikujejo v sodobne potniške terminale, ki bodo omogočali prestopanje z enega na drug način prevoza (železnica–cesta–kolo–letališče–pristanišče).

2.5.2 Cestni nacionalni programi

V zadnjih 16 letih so bile glede prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji sprejete štiri panožne prometne resolucije:

Glede cestne infrastrukture je bila sprejeta Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPIA) (Uradni list RS, št. 50/04). Čeprav je na podlagi prehodnih določb Zakona o cestah formalno prenehala veljati 1. 4. 2011, se v vsej svoji vsebini neomejeno uporablja še naprej do sprejetja novega programskega dokumenta, ki bo uredil razvoj avtocestnega omrežja, če ni v nasprotju z Zakonom o cestah in Zakonom o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/10 in 40/12 – ZUJF; ZDARS-1). Pri tem se kot primarne upoštevajo določbe ZDARS-1 o investitorstvu nacionalnega programa zgraditve avtocest (NPIA), vse druge določbe ReNPIA (zlasti nabor naložb) pa ostajajo v uporabi.

V zvezi z navedenimi nacionalnimi programi je treba poudariti, da so večinoma tudi izvedeni. Kot bo prikazano, je uspešnost izvedbe nacionalnih programov gradnje avtocest ključno vplivala na prometne tokove v Sloveniji.

Skupna dolžina državnih cest znaša 5.955 kilometrov. Upravljavec mora zagotoviti njihovo vzdrževanje tako, da jih ob upoštevanju prometnih pravil in vremenskih razmer za potek prometa varno uporabljajo vsi uporabniki, ki so jim namenjene. Ker so državne ceste na splošno zgrajene, je treba največjo skrb posvetiti vzdrževanju in obnavljanju njihove mreže.

Nacionalnega programa za državne ceste še ni. Narejene so bile sicer strokovne podlage za izdelavo programa, ki je vseboval naložbe in vzdrževanje obstoječe infrastrukture, vendar ni bil nikoli sprejet. Omrežje državnih cest postaja vse starejše – s staranjem pa se povečujejo stroški njegovega vzdrževanja in obnavljanja. Sistem vzdrževanja in obnavljanja mora biti tak, da bo letnih vlaganj v infrastrukturo več od njenega letnega poslabšanja stanja.

Marsikatera državna cestna povezava lahko z minimalnim vlaganjem postane razvojna prometnica, ki bo zadostovala potrebam prometa in hkrati zagotavljala razvoj posameznim regijam.

2.5.3 Nacionalni program razvoja pomorstva Republike Slovenije

Na podlagi 33. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 120/06 – uradno prečiščeno besedilo, 88/10 in 59/11) je državni zbor na seji 26. oktobra 2010 sprejel Resolucijo o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (ReNPRP). Pomorski zakonik v 33. členu določa, da se usmeritve za trajnostni razvoj pomorstva in zagotavljanje varnosti pomorskega prometa določijo z nacionalnim programom razvoja pomorstva Republike Slovenije. Nacionalni program je strateški dokument, ki opredeljuje stanje, cilje in ukrepe za zagotovitev trajnostnega in celostnega razvoja predvsem glede varnosti pomorskega prometa in pomorskega gospodarstva.

V nadaljevanju se osredotočamo predvsem na poglavja iz Resolucije o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (ReNPRP), ki so podlaga za izvedbo ukrepov predmetne strategije za pomorstvo.

Koprsko pristanišče je umeščeno v vseevropsko prometno omrežje TEN-T kot eno ključnih vhodno-izhodnih pristanišč celovitega evropskega omrežja. Spodbujanje razvoja pomorske infrastrukture je ključni gradnik pri vzpostavitvi vseevropskih multimodalnih omrežij, ki bodo zagotovila nemoteno delovanje notranjega trga ter krepitev gospodarske in socialne kohezije. V tej luči bo Slovenija podpirala tudi prizadevanje za razvoj pomorskih avtocest kot pomorske razsežnosti vseevropskega prometnega omrežja. Spodbujala bo prevoz po morju na kratkih razdaljah, predvsem v podporo ukrepom, ki bodo pripomogli k odpravljanju administrativnih ovir in poenotenju administrativnih postopkov, k zagotavljanju večje učinkovitosti pristanišč in premoščanju ovir pri povezovanju oskrbovalnih verig ter k razbremenitvi cestnega omrežja z uporabo drugih mogočih prevoznih oblik (vodni promet, železnica).

Pri spodbujanju razvoja pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratkih razdaljah bo treba poleg ustrezne pristaniške in zaledne infrastrukture poskrbeti za ustrezno infrastrukturo in opremo za zagotavljanje varnosti in nadzora pomorskega prometa ter spremljajočih dejavnosti, kot so izboljšanje procesov, postopkov in človeških dejavnikov ter razvoj informacijsko-komunikacijsko-tehnoloških platform in informacijskih sistemov skupaj s sistemi za upravljanje prometa in elektronsko poročanje, pa tudi izvajanje hidrogrfskih in kartografskih storitev, naložbe v razvoj izobraževanja iz pomorstva, razvoj pomorskih grozdov ter spodbujanje razvoja gospodarskih dejavnosti ladjedelstva in proizvodnje ladijskih sestavnih delov.

Vse državne politike in strategije razvoja pomorstva si bodo tudi v prihodnje prizadevale k zagotavljanju trajnostnega in celostnega upravljanja morja skladno z načeli Celotne pomorske politike za Evropsko unijo.

V letu 2008 je Vlada Republike Slovenije sprejela Uredbo o upravljanju koprškega tovornega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču (Uradni list RS, št. 71/08, 32/11, 53/13 in 25/14, v nadaljnjem besedilu: uredba). Med Republiko Slovenijo (koncedentom) in Luko Koper, d.d. (koncesionarjem), je bila v letu 2008 za 35 let podpisana Koncesijska pogodba za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprškega tovornega pristanišča (v nadaljnjem besedilu: koncesijska pogodba). Vlada Republike Slovenije je v letu 2011 sprejela Državni prostorski načrt za celovito ureditev koprškega tovornega pristanišča, od katerega sta odvisna nadaljnja širitev pristaniških zmogljivosti in razvoj dejavnosti.

V zvezi z razvojem pomorske infrastrukture v koprskem pristanišču se je v zadnjih dvajsetih letih dogradila približno tretjina obstoječe pristaniške infrastrukture. Med pomembnejšimi naložbami

so dograditev veza 7 c na kontejnerskem terminalu in podaljšanje priveznih mest na terminalu za kemikalije na 1. pomolu, podaljšanje južne obale 2. pomola (11. vez) in operativne obale na TRT na severni strani 2. pomola ter zgraditev večnamenske rampe na čelu 2. bazena idr.

Prihodnji ukrepi v zvezi z naložbami v pristaniško infrastrukturo se bodo nanašali predvsem na uskladitev dejavnosti, ki bodo zagotovile uresničevanje ciljev Republike Slovenije in koncesionarja, načrtanih v poslovni strategiji koncesionarja in programu razvoja pristanišča (v skladu z določili uredbe in koncesijske pogodbe Vlada Republike Slovenije za vsakih pet let sprejme program razvoja koprskega pristanišča, ki ga lahko letno spreminja ali dopolnjuje), vse pa v skladu s sprejetim Državnim prostorskim načrtom za celovito ureditev koprskega tovarnega pristanišča.

Pri tem gre za:

- doseganje čim večjega pretovora prek koprskega pristanišča: v letu 2013 je bilo pretovorjenih 18 milijonov ton blaga, cilj pristanišča pa je do leta 2020 povečati celoten pretovor na 23,5 milijona ton;
- kontejnerski promet (panožni trend) in promet z avtomobili (posebna prednost koprskega pristanišča), ki sta strateška tovora;
- pretovarjanje vseh vrst blaga in ohranjanje večnamenske vloge pristanišča (v prid zmanjševanju poslovnih tveganj in višji stroškovni učinkovitosti z notranjim prerazporejanjem zmogljivosti);
- sistematično obvladovanje trgov in razvijanje ponudbe z večjo dodano vrednostjo;
- vzpostavitev tesnejših in učinkovitih odnosov (dolgoročnih partnerstev) med vsemi logističnimi ponudniki storitev;
- dograjevanje in posodabljanje pristaniških infrastrukturnih zmogljivosti ter skrb za ustrezno umestitev pristaniškega sistema v širša mednarodna infrastrukturna omrežja;
- skrb za trajnostni razvoj, varstvo okolja in varnost;
- uporabo varčnih, sodobnih in inovativnih tehnologij s pomembno vlogo informacijsko-komunikacijske podpore;
- sodelovanje koncesionarja z lokalno skupnostjo in družbeno odgovorno ravnanje.

2.5.4 Resolucija o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020

V letu 2010 je Državni zbor Republike Slovenije na podlagi 6. člena Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo) sprejel Resolucijo o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020 (ReNPRCL) (Uradni list RS, št. 9/10). Objavljena je bila 9. februarja 2010. Njen namen je načrtati skupne cilje, ki določajo splošni okvir razvoja civilnega letalstva v Republiki Sloveniji do leta 2020. S tem je izvajalcem letalske dejavnosti in morebitnim vlagateljem določen tudi okvir, ki ga dolgoročno upošteva in podpira država.

Kot temelji razvoja civilnega letalstva so bili določeni:

- varnost in zmanjšanje tveganj v civilnem letalstvu ter
- trajnostni razvoj in konkurenčnost.

Med cilji, ki so bili določeni na podlagi analize takratnega stanja slovenskega civilnega letalstva in jih želimo doseči do leta 2020, je ReNPRCL ob osnovni cilj – zagotavljati varnost civilnega letalstva – med prednostne naloge postavila tudi razvoj dejavnosti in infrastrukture civilnega letalstva, intenzivnejšo povezavo s preostalim gospodarstvom, predvsem turizmom, ter vpetost v celotno prometno mrežo Republike Slovenije in s tem doseganje cilja in pozitivnih posledic intermodalnosti.

2.5.5 Analiza stanja v slovenskem zračnem prometu in napovedi

V letu 2013 je na Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, naše največje letališče, prispelo in z njega odpotovalo 1.321.153 potnikov, kar je dobrih 10 odstotkov več kot prejšnje leto.

Največ potnikov je z Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana odpotovalo in nanj prispelo v letu 2008, skoraj 1.648.980. V letu 2011 se je njihovo število še zmanjševalo, medtem ko je bila količina tovora večja. V letu 2013 ponovno zaznavamo rast števila potnikov.

Eurocontrol (Evropska organizacija za varnost zračnega prometa) je Sloveniji za leto 2012 napovedala rahel upad prometa in za leto 2013 rahlo povečanje. Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o., pa sicer že več let ugotavlja stalno povečevanje obsega zračnega prometa. Povprečna rast tega prometa v Evropi v zadnjih sedmih letih je 2-odstotna.

2.5.6 Ukrepi ReNPRCL, ki se navezujejo na javno prometno infrastrukturo

ReNPRCL (Resolucija o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva) je določila ukrepe, s katerimi se dosegajo njeni cilji. Med temi ukrepi, ki se nanašajo na javno prometno infrastrukturo v zračnem prometu, so:

- zgraditev novega centra za kontrolo zračnega prometa,
- priprava in sprejetje izvedbenih prostorskih aktov za javna letališča državnega pomena,
- gradnja potniškega terminala na Letališču Edvarda Rusjana Maribor,
- gradnja, posodobitev in dograditev letališke infrastrukture,
- gradnja potniškega terminala na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana,
- gradnja tovornega terminala na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana,
- gradnja železniške povezave do Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana.

Ukrepi, ki jih navaja ReNPRCL, morajo biti usklajeni z ukrepi za izvajanje uredb o Enotnem evropskem nebu ter Eurocontrolovim programom konvergence in implementacije (za sistem navigacijskih služb zračnega prometa).

2.6 Bela knjiga EU o prometu

Evropska komisija je marca 2011 sprejela tretjo belo knjigo o evropski prometni politiki z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (White paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system). Prvi dokument na to temo je bil izdan leta 1996 in njegov cilj je bil odpreti trg prometnih storitev. Leta 2001 je Komisija izdala drugi dokument z glavnim ciljem spremeniti uporabo prevladujočega načina prevoza. V njem se prvič govori o prehodu na prijaznejše prevozne načine, predvsem s cest na železnice, pa tudi na celinske plovne poti in pomorstvo. Z vmesnim pregledom izvajanja politike leta 2006 je Komisija uvedla načelo somodalnosti, in sicer da je treba čim bolj izkoristiti vse prometne načine znotraj njih samih oziroma njihove kombinacije, tako pa izrabi prednosti posameznega prometnega načina. Zadnja bela knjiga gre še korak naprej in povezuje vse prometne načine med seboj, s čimer naj se uveljavijo prednosti vsakega od njih na novem evropskem prometnem območju. Slovenija odobrava tak pristop k prometni politiki EU, saj se z njim vzpostavlja poštena konkurenčnost med prometnimi načini z omogočanjem konkurenčnih prednosti vsakega od njih.

Nobena od navedenih prometnih politik, ki jih je od leta 1996 objavila Komisija, ni dobila podpore v Svetu EU. Zato so vsi dokumenti ostali na ravni sporočil Komisije, države članice pa so upoštevale samo njihove posamezne dele glede na lastne prometne politike oziroma interese, ne pa dokumenta v celoti.

V zadnji beli knjigi je Evropska komisija sprejela načrt s pobudami za zgraditev konkurenčnega transportnega sistema, ki bo povečal mobilnost in odpravil ovire na ključnih področjih. Novi načrt evropskega prometnega območja je namenjen povečanju mobilnosti in nadaljnjemu povezovanju evropskih prometnih omrežij. Ključna vprašanja, ki jih obravnava ta dokument, so:

- zmanjšanje odvisnosti držav EU od uvoza nafte in
- zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov.

Dokument še naprej krepi skrb za varovanje okolja in postavlja te cilje pri zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov na splošno v prometu:

- do leta 2030 zahteva 20-odstotno zmanjšanje pod raven iz leta 2008 in
- do leta 2050 zahteva vsaj 70-odstotno zmanjšanje pod raven iz leta 2008.

Bela knjiga postavlja te mejnike:

1. do leta 2020:

- vzpostavitev okvira za evropski multimodalni prometni sistem za obveščanje, upravljanje in plačevanje;
- vzpostavitev posodobljene infrastrukture za upravljanje zračnega prometa (SESAR) in dokončanje evropskega skupnega zračnega prostora. Vzpostavitev sistemov za upravljanje kopenskega in vodnega prometa (ERTMS, ITS, SafeSeaNet, LRIT in RIS);
- vzpostavitev evropskega globalnega navigacijskega satelitskega sistema (Galileo).

2. do leta 2030:

- v mestih – prepoloviti uporabo avtomobilov s »konvencionalnim gorivom« v mestnem prometu in vzpostaviti logistiko brez CO₂;
- medkrajevna potovanja – 30 odstotkov cestnega tovornega prometa nad 300 kilometrov > prehod na druge načine prevoza, kot so železniški ali vodni promet;
- infrastruktura – vzpostaviti v celoti funkcionalno in multimodalno »osrednje omrežje« TEN-T na ravni EU ter potrojiti dolžino obstoječega železniškega omrežja za visoke hitrosti.

3. do leta 2050:

- v mestih – odpraviti avtomobile s »konvencionalnim gorivom«;
- medkrajevna potovanja – 50 odstotkov cestnega tovornega prometa nad 300 kilometrov > prehod na druge načine prevoza: železnica ali vodni promet (doseženo z učinkovitimi in zelenimi koridorji za prevoz tovora). Večina potniškega prometa na srednje razdalje bi morala potekati po železnici;
- v zračnem prometu – 40-odstotni delež trajnostnega goriva z nizko vsebnostjo ogljika;
- v pomorskem prometu – za 40 odstotkov (če je mogoče, za 50 odstotkov) zmanjšati izpuste CO₂ v EU, ki nastajajo zaradi goriva iz ladijskih rezervoarjev;
- pri infrastrukturi – dokončati omrežje TEN-T na ravni EU visoke kakovosti in zmogljivosti ter evropskega železniškega omrežja za visoke hitrosti z ustreznim sklopom informacijskih storitev. Vsa letališča iz osrednjega omrežja morajo biti povezana z železniškim omrežjem, če je mogoče, z visokohitrotnim. Vsa ključna pristanišča morajo biti zadostno povezana z železniškim tovornim omrežjem in, kjer je mogoče, s sistemom celinskih plovni poti;
- glede varnosti v prometu – število nesreč s smrtnim izidom v cestnem prometu zmanjšati na skoraj nič;
- premik k polni uporabi načel »uporabnik plača« in »onesnaževalec plača« ter udeležba zasebnega sektorja za odstranitev izkrivljanja;
- predvideni ukrepi za spodbujanje naložb v prometno infrastrukturo ter za spremembo prometnih vzorcev v potniškem in tovornem prometu so usmerjeni v krepitev gospodarske konkurenčnosti in zaposlovanja. Načrt se osredotoča na mestni in medmestni promet ter potovanja na dolge razdalje.

Mestni promet bo temeljil na javnem potniškem prometu s povečanjem pogostosti storitev ter pešačenjem in kolesarjenjem. V mestih se bodo uporabljala manjša in lažja specializirana vozila za potnike na alternativni pogon in gorivo ter z upoštevanjem nove tehnologije. Za dosego ciljev bodo mesta oblikovala načrte svoje mobilnosti. Medkrajevna potovanja se bodo opravljala z večjo uporabo avtobusov in železniškega prometa ob oblikovanih multimodalnih platformah za potnike. Za tovorni promet na teh razdaljah bo značilna somodalnost, predvsem bo v EU razvitih več vhodnih točk, tj. pristanišč, ki bodo krajšala nepotreben kopenski promet ob učinkoviti uporabi rečnega. Promet na dolge razdalje in medcelinski tovorni promet bosta opravljala letalstvo in pomorstvo, pri čemer bo cilj EU doseči enake konkurenčne pogoje na svetovni ravni ob izboljšanju učinkovitosti upravljanja prometa. Poudarjen je cilj nemotenega prehajanja med načini prevoza, denimo med železnico ter zračnim in vodnim prometom, kar bo povečalo učinkovitost vseevropskega prometnega omrežja ter poenostavilo potniški in tovorni promet.

Izvajanje take vizije zahteva učinkovit okvir za uporabnike in operaterje v prometu, zgodnjo uporabo novih tehnologij in razvoj ustrezne infrastrukture, ki bo v EU temeljila na TEN-T omrežju. Za izvajanje vizije bo bistveni:

- odstranjevanje ovir za nemoteno delovanje in učinkovito konkurenco na notranjem trgu – oblikovanje enotnega trga prevoznih storitev;
- uvajanje inovacij in povezovanje vseh udeleženih akterjev;
- načrtovanje ustreznih naložb in zadostnih finančnih virov za doseganje zahtevanih značilnosti omrežja;
- v prilogi I k beli knjigi je naveden seznam predvidenih pobud, ki jih bo pripravila Komisija za doseganje zaželenega cilja in predstavljajo en akcijski načrt izvajanja nove prometne politike EU.

Kot je bilo že rečeno, take usmeritve prometne politike EU države članice oziroma Svet EU ni potrdil z nobenim dokumentom (sklepi Sveta ali podobno), vendar je dokument okvir za delovanje Komisije in ga je zato vseeno treba čim bolj upoštevati tudi pri oblikovanju tega nacionalnega programa.

2.7 Prihodnji zakonodajni okvir EU za vseevropsko prometno omrežje

Februarja 2009 je Evropska komisija objavila zeleno knjigo o prihodnjem vseevropskem prometnem omrežju (v nadaljnjem besedilu: omrežje TEN-T) z naslovom Zelena knjiga TEN-T: pregled politike naproti bolj povezanemu vseevropskemu prometnemu omrežju v službi skupne prometne politike (*Green paper, TEN-T: A policy review – Towards a better integrated transeuropean transport network at the service of the common transport policy*).

Sledilo je dve leti in pol razprav, posvetovanj, konferenc in dela odbora TEN-T.

Komisija je nato 19. oktobra 2011 predstavila nov Predlog uredbe EP in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. Uredbo je spremljala uredba o financiranju omrežja TEN-T v naslednji finančni perspektivi z naslovom Predlog uredbe EP in Sveta o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope.

Obe uredbi sta se obravnavali po rednem zakonodajnem postopku ter bili v letu 2013 dokončno usklajeni in 11. decembra 2013 objavljeni v Uradnem listu EU, in sicer:

- Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (v nadaljnjem besedilu: uredba TEN-T) in
- Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o

vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010 (v nadaljnjem besedilu: uredba IPE).

2.7.1 Merila in roki za izvedbo prihodnjega omrežja TEN-T

V uredbi TEN-T sta predlagani dve ravni načrtovanja omrežja, in sicer:

- celovito omrežje in
- jedrno omrežje.

Za celovito in jedrno omrežje veljajo nekateri standardi, ki naj bi bili uvedeni do leta 2030 (za jedrno omrežje) oziroma 2050 (za celovito omrežje).

V celovitem omrežju TEN-T v Republiki Sloveniji, ki naj bi bilo dokončano do leta 2050, je zajet celoten prometni križ, in sicer:

- multimodalna prometna os od Kopra/Trsta–Divlje–Ljubljane–Zidanega Mosta–Pragerskega do meje med Slovenijo in Madžarsko oziroma skozi Maribor do meje med Slovenijo in Avstrijo;
- multimodalna prometna os od meje med Avstrijo in Slovenijo–Jesenice–Ljubljane–Zidanega Mosta do meje med Slovenijo in Hrvaško.

Poleg tega so zajeti še:

- avtocestni oziroma železniški odsek od Postojne do Jelšan oziroma meje s Hrvaško,
- multimodalna logistična platforma Maribor,
- Letališče Edvarda Rusjana Maribor,
- Letališče Portorož,
- avtocestni odsek od Ptuja do Gruškovja oziroma meje s Hrvaško.

V primerjavi s prometnim križem, ki poteka skozi Slovenijo v okviru celovitega omrežja, v jedrno omrežje, ki naj bi bilo dokončano do leta 2030, ni vključena le multimodalna os od Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana skozi Jesenice do meje med Avstrijo in Slovenijo ter naprej do Salzburga. Poleg tega ima Slovenija v jedrnem delu omrežja še:

- jedrno multimodalno logistično platformo Ljubljana,
- jedrno multimodalno logistično platformo Koper,
- jedrno pristanišče Koper,
- jedrno Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana.

Celotno omrežje TEN-T Evropske unije in nekaterih tretjih držav je prikazano v prilogah uredbe:

- priloga I vsebuje zemljevide jedrnega in celovitega omrežja, ki so oblikovani po regijah in različnih načinih prevoza: celinske plovne poti, ceste, železniške potniške in železniške tovarne povezave, letališča in cestno-železniški terminali; pri tem je slovensko prometno omrežje prikazano na zemljevidu skupaj z Avstrijo, Češko in Nemčijo (sliki 8 in 9);
- priloga II vsebuje seznam vozlišč;
- priloga III vsebuje okvirni zemljevid tretjih držav (Islandija, Norveška, Švica, Zahodni Balkan in Turčija).

Slika 8.

Slovensko prometno omrežje v uredbi TEN-T (železnice, pristanišča in železniško-cestni terminali)



Celovito	Jedrno	Celovito	Jedrno	Celovito	Jedrno
	Železnice za konvencionalne hitrosti/ Dokončano		Železnice za visoke hitrosti/ Dokončano		Pristanišča
	Železnice za konvencionalne hitrosti/ Potrebna nadgradnja		Železnice za visoke hitrosti/ Potrebna nadgradnja		Železniško-cestni terminali (RTT)
	Železnice za konvencionalne hitrosti/ Načrtovano		Železnice za visoke hitrosti/ Načrtovano		

Slika 9.

Slovensko prometno omrežje v uredbi TEN-T (ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča)



Novost v uredbi je klavzula o reviziji uredbe, ki omogoča vključitev ali izključitev novih pristanišč, letališč ali cestno-železniških terminalov (angl. *road-rail terminals* – RRT), če presežejo ali padejo pod prag, predviden za vključitev ali izključitev v celovito omrežje. Poleg tega je predvideno, da bo do leta 2023 Komisija pregledala uresničevanje jedrnega omrežja in po potrebi predlagala spremembe.

Najpomembnejši standardi za celovito omrežje, ki naj bi bili izvedeni do leta 2050, določajo:

1. Za železniško infrastrukturo:
 - a. doseganje standardov skladno z Direktivo 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev) in tehničnimi specifikacijami na tem področju;
 - b. odprt dostop do železniških terminalov skladno z Direktivo 2001/14/ES (*Corrigendum to Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of*

railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive) (UL L 164, 30. 4. 2004)),

- c. uvedbo ERTMS in
- d. elektrifikacijo.

2. Za cestno infrastrukturo:

- a. upoštevanje varnosti cestne infrastrukture skladno z Direktivo 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture;
- b. upoštevanje varnosti v predorih skladno z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta št. 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju;
- c. interoperabilnost sistemov za cestninjenje skladno z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti in odločitvijo Komisije na podlagi te direktive ter
- d. skladnost inteligentnih transportnih sistemov z Direktivo 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza.

3. Za pomorsko infrastrukturo:

- a. da je pristanišče povezano z železnico, cesto in, kjer je mogoče, s celinsko plovno potjo;
- b. da ima pristanišče vsaj en terminal, odprt (dostopen) za vse uporabnike pod enakimi pogoji;
- c. da države članice zagotavljajo nujno opremo za pomoč ladjam pri okolju prijaznem ravnanju, predvsem v skladu z Direktivo 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora glede balastnih vod;
- d. da ima uvedeno omrežje SafeSeaNet – Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS in
- e. da so zagotovljene e-pomorske storitve, vključno s storitvijo »enotnega okenca« (angl. *single window*) – Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2010/65/EU z dne 20. oktobra 2010 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali izplujejo iz njih, in o razveljavitvi Direktive 2002/6/ES.

4. Za infrastrukturo zračnega prometa:

- a. vsako letališče ima vsaj en terminal, ki je nediskriminatorno na voljo vsem prevoznikom, ter zaračunava pregledne, ustrezne in poštene takse;
- b. spoštovanje Uredbe (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002;
- c. države članice morajo zagotoviti, da infrastruktura za upravljanje zračnega prometa omogoča izvajanje enotnega evropskega neba v skladu z:
 - Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba);
 - Uredbo (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (uredba o izvajanju služb);
 - Uredbo (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) ter
 - Uredbo (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti) in zračnega prevoza, da se izboljšajo delovanje in trajnost evropskega letalskega sistema ter uporaba izvedbenih pravil in specifikacij Unije.

5. Infrastruktura za multimodalni promet mora zagotavljati:
 - a. nediskriminatornost;
 - b. možnost prehajanja z enega prometnega načina na drugega;
 - c. dostopnost in prenos informacij o tovoru oziroma potnikih;
 - d. uporabo telematskih aplikacij (potniki), da se olajša neprekinjen potniški promet;
 - e. primerno opremljenost tovornih terminalov: dvigala, transportni trakovi ...

6. Infrastruktura celinskih plovnih poti: ni pomembno za Slovenijo, ker jih nimamo.

Standardi za jedrno omrežje, kot jih je sprejel Svet EU marca 2012 in naj bi bili uvedeni do leta 2030, poleg standardov za celovito omrežje določajo še:

1. Za železniško infrastrukturo:
 - a. elektrifikacijo;
 - b. tovarne linije jedrnega omrežja: najmanj 22,5 t osne obremenitve, hitrost 100 km/h in možnost vožnje vlakov, dolžine 740 metrov;
 - c. izvajanje ERTMS in
 - d. tirno širino 1.435 mm.
2. Za cestno infrastrukturo:
 - a. v celovitem omrežju je mogočih več vrst cest, v jedrnem omrežju pa so lahko le avtoceste in hitre ceste;
 - b. vzpostavitev varnih in varovanih parkirišč za uporabnike na približno vsakih 100 kilometrov;
 - c. možnost uporabe alternativnega čistega goriva.
3. Za pomorsko infrastrukturo:
 - a. možnost uporabe alternativnega čistega goriva.
4. Za letališko infrastrukturo:
 - a. možnost uporabe alternativnega čistega goriva.

Obstaja možnost, da Komisija odloči o odstopanjih oziroma izjemah od zgornjih zahtev.

Za lažjo izvedbo omrežja TEN-T uredba uvaja koridorje jedrnega omrežja in ohranja možnost imenovanja evropskih koordinatorjev.

2.7.2 Primerjava med merili TEN-T za jedrno omrežje in dejanskim stanjem infrastrukture v RS

Predvidevamo, da bo še največ sprememb potrebnih pri železniški infrastrukturi, medtem ko so po našem mnenju standardi glede avtocest, pomorstva in letalstva pravzaprav že zagotovljeni (mogoče bodo potrebne manjše prilagoditve pri zagotavljanju infrastrukture za uporabo alternativnega goriva).

Če primerjamo zgornje zahteve za železniško infrastrukturo z obstoječim stanjem (vir sta RNE-koridorja C 08 in C 11), lahko ugotovimo:

	Osni pritisk – v tonah na os	Največje dovoljene hitrosti tovornih vlakov v km/h	Dolžina vlakovne kompozicije – v metrih	Elektrifikacija	Ustreznost TEN-T
Koper–Divača	22,5	do 80	515	DA	NE
Trst–Divača	22,5	do 75	600	DA	NE
Divača–Ljubljana	22,5 (z omejitvami)	do 100	600	DA	NE
Ljubljana–Pragersko	22,5 do Zidanega Mosta	do 100	600	DA	NE
	20 od Zidanega Mostu –Pragerskega	nekateri odseki do 120			
Pragersko– madžarska meja*	20	do 100	600	NE	NE
		do 80 Ormož–Hodoš			
Pragersko–Maribor	22,5	do 120	590	DA	NE
Maribor–Gradec	20	do 80	560	DA	NE
Beljak–Jesenice	22,5 (z omejitvami)	do 100	600	DA	DA – vendar ni v jedrnem omrežju
Jesenice–Ljubljana	22,5 (z omejitvami)	do 100	600	DA	DA – vendar ni v jedrnem omrežju
Ljubljana–Dobova	22,5 (z omejitvami)	do 120	570	DA	NE
Pivka–Ilirska Bistrica –d. m.	20	do 75	530	DA	NE – vendar ni v omrežju TEN-T

* Projekt nadgradnje za zagotovitev standardov TEN-T (hitrost, osni pritisk, elektrifikacija) je v teku in bo končan v letu 2015.

Preglednica 2.3:

Primerjava meril TEN-T

Vir: MZL.

Legenda:

- podčrtano besedilo: parameter glede na novi predlog standardov za omrežje TEN-T ni ustrezen;

- ERTMS/ETCS je evropski sistem vodenja in kontrole vlakov, ki omogoča interoperabilnost vlakov, neodvisno od sistema signal novarnostnih naprav, za katere se opremljena vlečna sredstva že uvajajo na koridorju D.

Koridor D je evropsko določen mednarodni železniški koridor, ki se pokriva s V. vseevropskim koridorjem.

2.7.3 Izvedba omrežja TEN-T med letoma 2014 in 2020

Predlog uredbe TEN-T je spremljal predlog uredbe IPE (instrument za povezovanje Evrope), ki zagotavlja finančna sredstva za izvedbo omrežja TEN-T v obdobju 2014–2020 (naslednja finančna perspektiva). Predlog te uredbe ne določa samo višine sredstev za prometno, temveč tudi za energetska in telekomunikacijsko infrastrukturo.

Na prometnem in energetskega področja bo ta instrument zamenjal dosedanje finančno pomoč TEN. Telekomunikacije so priključene dodatno. Predlagatelj uredbe meni, da so vsa tri področja infrastrukture med seboj povezana, da so pogoj za dokončno poenotenje evropskega trga in da lahko spodbudijo konkurenčnost gospodarstva EU v kriznih časih.

Finančna določila uredbe IPE bodo obravnavana v posebnem poglavju. Na tem mestu je pomembno le, da je kot orodje za boljšo izvedbo jedrnega omrežja v naslednji finančni perspektivi od leta 2014–2020 oblikovanih devet koridorjev jedrnega omrežja.

Slovenija je vključena v baltsko-jadranski koridor z navedbo pristanišča Koper in v sredozemski koridor. Z vstopom Hrvaške v EU je del sredozemskega koridorja postal tudi železniški odsek Ljubljana–Dobova.

Slika 10.
Koridorji jedrnega
omrežja



1– baltsko-jadranski koridor
3 – sredozemski koridor

2.8 Analiza konkurenčnosti prometnih koridorjev

Slovenija leži na križišču dveh pomembnih transportnih osi, in sicer X. in V. koridorja. Podobno je slovensko prometno omrežje oblikovano v celovitem TEN-T oziroma jedrnem omrežju EU, razen odseka od Ljubljane skozi Jesenice in Beljak do Salzburga. Za tega se je Slovenija ves čas obravnave uredbe v Svetu EU oziroma Evropskem parlamentu trudila, da bi postal del jedrnega omrežja, vendar ni bila uspešna. Razlog je bil v stališču Avstrije, da si še ene velike naložbe v Turski predor (poleg Brennerja in Koralm), s katerim bi do leta 2030 zagotovila standarde za jedrno omrežje na tej progi, ne more privoščiti.

Kljub temu si Slovenija še naprej prizadeva okrepiti pomen te proge z ustanovitvijo t. i. zahodnobal-kanskega koridorja od Münchna do Carigrada in posledično z uvrstitvijo te osi najprej med koridorje za železniški tovorni promet skladno z Uredbo (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet, pozneje pa ponovno poskusiti z njeno uvrstitvijo v jedrno omrežje TEN-T, saj se v letu 2023 predvideva re-vizija te zakonodaje. Pogoji za to je, da države na zadevni osi podpišejo pismo o nameri za ustanovitev tega koridorja. Slovenija je že poslala predlog pisma o nameri vsem državam, ki ležijo na tej osi.

Ustanovitev takega koridorja podpirajo tudi železniški operaterji vseh držav na tem koridorju.

Za vse navedene koridorje obstajajo nekatere alternative oziroma vzporedni koridorji. Zato je za prihodnje odločanje o upravičenosti vlaganj v železniško infrastrukturo pomembno vedeti, ali lahko prometne osi skozi Slovenijo v prihodnje obdržijo konkurenčne prednosti pred alternativnimi oziroma vzporednimi prometnimi povezavami.

V ta namen je bila izdelana študija (Prednosti prometnih koridorjev, ki potekajo preko Slovenije, glede na konkurenčne koridorje), katere naloga je bila ugotoviti, kakšne so prednosti oziroma pomanjkljivosti (slabosti) mednarodnih prometnih, zlasti pa železniških koridorjev skozi Slovenijo, glede na konkurenčne koridorje.

Za primerjavo konkurenčnosti koridorjev so bile izbrane tri razdalje, in sicer V. in X. koridor ter povezava Bratislava–Jadran (pristanišča). Na vseh treh razdaljah sta se primerjala potek skozi Slovenijo in alternativni potek skozi sosednjo državo oziroma sosednje države, in sicer:

1. V. koridor:

- potek skozi Slovenijo: Benetke–Ljubljana–Pragersko–Budimpešta–Lvov;
- potek skozi sosednjo državo (Avstrijo): Benetke–Beljak–Gradec–Dunaj–Bratislava–Žilina–Lvov;

2. X. koridor:

- potek skozi Slovenijo: Salzburg–Beljak–Ljubljana–Zagreb–Beograd;
- potek skozi sosednjo državo (Avstrijo): Salzburg–Dunaj–Bratislava–Budimpešta–Beograd;

3. povezava Bratislava–Jadran (koridor Adria):

- potek skozi Slovenijo: Bratislava–Dunaj–Gradec–Maribor–Ljubljana–Koper;
- poteki skozi sosednje države:
 - skozi Avstrijo: Bratislava–Dunaj–Gradec–Beljak–Trst;
 - skozi Hrvaško: Bratislava–Botovo–Zagreb–Reka;
 - skozi Bosno in Hercegovino: Bratislava–Budimpešta–Osijek–Sarajevo–Ploče.

Modelska prometna primerjava slovenskih in konkurenčnih koridorjev je pokazala objektivne prednosti poteka koridorjev skozi Slovenijo.

Smer jugozahod–severovzhod oziroma V. koridor, ki poteka skozi Slovenijo, je za blagovni in potniški promet za okoli 100 kilometrov krajši od konkurenčnega. Za 7 odstotkov so krajši tudi potovalni časi, če sta slovenski in konkurenčni koridor tehnično na enakovredni ravni. Cestni in železniški koridor, ki potekata skozi Slovenijo, pritegneta več blagovnega in potniškega prometa od konkurenčnega, in sicer za 4 odstotke več blagovnega in za 20 odstotkov več potniškega prometa. To pomeni, da je potek skozi Slovenijo privlačnejši, koristnejši, učinkovitejši in primernejši od konkurenčnih. S posodobitvijo železniškega koridorja skozi Slovenijo se količina blagovnega prometa, prepeljanega po železnici, poveča bistveno bolj kakor na konkurenčnem koridorju (skozi Slovenijo za okoli 19 odstotkov, v konkurenčnem koridorju za 6 odstotkov). Zaradi krajše povezave je pri V. koridorju, ki poteka skozi Slovenijo, tudi za 7 odstotkov manjša poraba energije in za 7 odstotkov manj izpustov CO₂ kakor pri konkurenčnem koridorju.

Nedvomno je, da je V. koridor za blagovni in potniški promet prometno, energetska in ekološko ugodnejši od konkurenčnega.

Smer severozahod–jugovzhod oziroma X. železniški koridor, ki poteka skozi Slovenijo, je prav tako krajši od konkurenčnega, in sicer za blagovni promet več kot za 100 km, za potniškega pa več kot 200 kilometrov. Prav tako so krajši prevozniki časi za blagovni (za okoli 12 odstotkov) in potniški promet (za okoli 20 odstotkov). Železniški koridor skozi Slovenijo zaradi krajše povezave pritegne tudi za 12 odstotkov več blagovnega prometa. Za potniški promet je

ugodnejši konkurenčni koridor, ki povezuje velemesta (Dunaj, Budimpešto) in Bratislavo (ki je še enkrat večja od Ljubljane) ter pritegne za 34 odstotkov več potnikov kakor potek skozi Slovenijo. Posodobljen železniški koridor skozi Slovenijo pritegne celo nekaj blaga s konkurenčnega koridorja, čeprav bi bil tudi ta posodobljen (na poteku skozi Slovenijo se količina blaga poveča za 50 odstotkov, na konkurenčnem zmanjša za 11 odstotkov). Potniški železniški promet v vsakem primeru teži bolj h konkurenčnemu koridorju. Za prevoz blaga potek skozi Slovenijo oziroma X. koridor pomeni tudi za 12 odstotkov manjšo porabo energije in 12 odstotkov manjše onesnaževanje zraka.

Slika 11.
Koridorji skozi Slovenijo
in konkurenčni koridorji



Primerjava konkurenčnih koridorjev Adria (povezava Bratislava–Jadran), tj. usmerjenih proti Jadranskemu morju, ni v celoti primerljiva, ker se poti ne primerjajo do skupnih točk. Kljub temu lahko ugotovimo, da je koridor skozi Slovenijo skoraj po vseh merilih, zlasti pa po pritegnitvi prometa ugodnejši od konkurenčnih.

Torej, V. in X. koridor, ki potekata skozi Slovenijo, imata objektivno precej prednosti pred konkurenčnimi.

Konkurenčne prednosti imajo tudi drugi načini prometa skozi Slovenijo – cestni, pomorski in zračni. Tako sta oba koridorja multimodalna ter s stališča konkurenčne prednosti in pritegnitve prometa še privlačnejša. Študija je pomembna glede upravičenosti naložb v prometno infrastrukturo, saj ugotavlja, da bo posodobljena (predvsem železniška) infrastruktura v Sloveniji privabila mednarodne prometne tokove ter tako razbremenila cestni prevoz, omogočila razvoj logistike in zagotovila tovor in potnike železniškim operaterjem itd.

2.9 Infrastruktura za uporabo alternativnega goriva v prometu

22. oktobra 2014 je bila sprejeta Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Z uporabo tega goriva naj bi Evropa zmanjšala odvisnost od uvoza fosilnega goriva in negativne vplive na okolje. Poleg tega se z razvojem, vlaganjem in izvajanjem rešitev za uporabo alternativnega goriva spodbujajo raziskave in razvoj ter s tem posledično ustvarjanje delovnih mest. Evropa lahko na tem področju prevzame vodilno vlogo na svetu. Pri tem Komisija ugotavlja, da je velika ovira za uvedbo alternativnega goriva na trgu in sprejem pri potrošnikih tudi pomanjkanje infrastrukture za to gorivo ter enotnih tehničnih specifikacij za vmesnike med vozili in infrastrukturo.

S predlogom direktive se zato želita zagotoviti zgraditev infrastrukture za alternativno gorivo in uvedba enotnih tehničnih specifikacij zanjo v EU. S tem namenom je Komisija predlagala obvezno pokritost z minimalno infrastrukturo za električno energijo, vodik in zemeljski plin (stisnjeni zemeljski plin – SMZ in utekočinjeni zemeljski plin – UZP), kar je ključno za to, da potrošniki to alternativno gorivo tudi sprejmejo (uveljavitev na trgu) ter da se zagotovi zanimanje industrije za nadaljnji razvoj in uporabo te tehnologije. Poleg tega se med alternativno gorivo uvrščajo še biogorivo, sintetično gorivo in utekočinjeni naftni plin (UNP).

Direktiva je določila tudi način informiranja potrošnikov v zvezi s temi pogonskimi gorivi.

Predlog direktive se je začel obravnavati v drugi polovici leta 2013 pod litovskim predsedstvom Svetu EU in Svet TTE ga je sprejel v decembru 2013. Pod grškim predsedstvom v prvi polovici leta 2014 je bil predlog direktive usklajen tudi med Svetom EU in Evropskim parlamentom. Njegova objava v Uradnem listu EU je bila 28. oktobra 2014.

Direktiva določa, da mora vsaka država članica EU sprejeti svoj program na tem področju in v njem določiti pokritost infrastrukture za alternativno gorivo na svojem območju za:

- električna vozila do leta 2020,
- stisnjeni zemeljski plin za osebna vozila do leta 2020,
- utekočinjeni zemeljski plin za tovornjake in ladje do leta 2025,
- vodik za motorna vozila do leta 2025,
- napajanje ladij z električno energijo s kopnega do leta 2025 in
- napajanje letal z električno energijo na letališčih do leta 2025.

3 Upravljanje prometne infrastrukture

3.1 Organiziranost Ministrstva za infrastrukturo

1: Zakon o državni upravi, ZDU-1 (Uradni list RS, št. 113/05 – uradno prečiščeno besedilo, 89/07 – odl. US, 126/07 – ZUP-E, 48/09, 8/10 – ZUP-G, 8/12 – ZVRS-F, 21/12, 47/13, 12/14 in 90/14).

V Republiki Sloveniji je za promet odgovorno Ministrstvo za infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: MZI), ki je eno izmed štirinajstih ministrstev Vlade Republike Slovenije. MZI v skladu z Zakonom o državni upravi (v nadaljnjem besedilu: ZDU¹⁾) opravlja naloge na področjih železniškega, zračnega in pomorskega prometa, plovbe po celinskih vodah in cestnega prometa, razen nadzora cestnoprometne varnosti, naloge na področjih prometne infrastrukture in žičniških naprav, energetike, rudarstva ter učinkovite rabe in obnovljivih virov energije. Izvedbene naloge opravljajo organi v sestavi ministrstva, nadzorne pa inšpekcijske službe.

Navedene naloge se opravljajo v treh direktoratih: Direktoratu za infrastrukturo, Direktoratu za promet in Direktoratu za energijo, v Kabinetu ministra, Službi za notranjo revizijo, službah za preiskovanje letalskih, železniških in pomorskih nesreč in incidentov, Službi za mednarodne zadeve, Finančnem sektorju in Sekretariatu.

V sestavi MZI delujejo neodvisne službe za preiskovanje letalskih, železniških in pomorskih nesreč in incidentov. Nesreče, resni incidenti in incidenti v civilnem letalstvu, železniškem in pomorskem prometu se preiskujejo in o teh dogodkih se nato obvešča zaradi preprečevanja letalskih, železniških in pomorskih nesreč in incidentov ter zmanjšanja tveganj za njihov nastanek v prihodnosti, pa tudi zaradi izboljšanja varnosti v zračnem, železniškem in pomorskem prometu.

MZI opravlja strokovne in upravne naloge, ki se nanašajo na razvoj, vlaganje, vzdrževanje in upravljanje javne železniške in cestne infrastrukture, ter naloge, ki se nanašajo na razvoj zračnega prometa in letališke infrastrukture, pomorstva in pristaniške infrastrukture.

Opravljajo se naloge, ki se nanašajo na:

- prometno politiko Republike Slovenije, vključno s strategijo regionalnega razvoja in strukturne politike Republike Slovenije;
- spremljanje in usklajevanje evropskih zadev in mednarodnih odnosov z delovnih področij ministrstva, Vlade RS, institucij EU ter drugih organov in organizacij, pa tudi na sodelovanje z navedenimi organi;
- sodelovanje pri pripravi gradiva za svet ministrov za promet, izpolnjevanje nalog usklajevanja ter spremljanje izvajanja pravnega reda EU v zvezi s prometom in energijo;
- usklajevanje prometnih povezav s sosednjimi državami in znotraj EU;
- pripravo nacionalnih programov in strategij za črpanje sredstev iz skladov EU in drugih skladov skladno z določbami in smernicami EU ter sodelovanje pri projektu tehnične pomoči glede administrativne usposobljenosti uresničevanja teh programov in strategij;
- opravljanje gospodarskih javnih služb vzdrževanja javne prometne infrastrukture v železniškem, cestnem, letalskem in pomorskem prometu ter izvajanja javnega linijskega avtobusnega in železniškega potniškega prometa, vodenja prometa in vzdrževanja železniških postaj;
- intermodalni transport in logistiko, spodbujanje okolju prijaznejšega intermodalnega transporta;
- varnost prometa ter spodbujanje razvoja in uvajanja inteligentnih transportnih sistemov;
- ukrepe trajnostne mobilnosti, evropskega tedna mobilnosti;
- pripravo in oblikovanje usklajenega finančnega načrta ministrstva in organov v sestavi, usklajevanje in pripravo zaključnega računa ministrstva in organov v sestavi, uresničevanje finančnega načrta in spremljajočih dokumentov ministrstva in organov v sestavi, nadzor nad porabo proračunskih sredstev ministrstva in organov v sestavi, zagotavljanje in

vodenje finančnega poslovanja ministrstva in dela finančnega poslovanja Inšpektorata RS za infrastrukturo ter finančno presojo pogodb, ki jih sklepata ministrstvo in Inšpektorat RS infrastrukturo;

- usklajevanje postopkov za črpanje evropskih sredstev med upravljavskimi strukturami in končnimi uporabniki teh pomoči ter spremljanje izvedbe projektov, sofinanciranih iz evropskih sredstev.

V MZI delujejo tudi trije organi v sestavi ministrstva, in sicer:

1. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, ki opravlja strokovno-tehnične, upravne, organizacijske in razvojne naloge glede graditve, vzdrževanja in varstva državnih cest ter varstva prometa na njih, nadzora nad njihovim stanjem, upravne naloge v zvezi s pobiranjem povračil za uporabo cest, vodenje evidence o državnih cestah in druge naloge, določene z zakonom in podzakonskimi predpisi, ki urejajo javne ceste. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo opravlja strokovno-tehnične, organizacijske in razvojne naloge glede gradnje, nadgradnje, obnov in vzdrževanja javne železniške infrastrukture ter druge naloge, določene z zakoni in podzakonskimi predpisi, ki urejajo javno železniško infrastrukturo;
2. Uprava Republike Slovenije za pomorstvo, ki opravlja upravne in strokovne naloge glede pomorstva in pristaniške infrastrukture, nadzora nad izvajanjem reda v pristaniščih, preostalih delih teritorialnega morja in notranjih morskih voda, nad varnostjo plovbe, opravljanjem pomorskega prometa in vzdrževanjem objektov za varnost plovbe in plovnih poti ter opravlja inšpekcijski nadzor nad izvajanjem predpisov, ki urejajo morski promet in pristaniško infrastrukturo, in predpisov, ki urejajo plovbo po celinskih vodah;
3. Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo, ki opravlja naloge inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem predpisov, ki urejajo železniški promet, cestni promet in prometno infrastrukturo za vse vrste prometa ter žičniške naprave in varnost na smučiščih, naloge inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem določb predpisov s pravili cestnega prometa in predpisov, izdanih na njegovi podlagi, predpisov, povezanih z delom subjektov, ki usposablajo kandidate za voznike motornih vozil, izvajajo programe za voznike začetnike ter programe dodatnih izobraževanj in usposabljanj voznikov in spremljevalcev izrednih prevozov, predpisov, ki urejajo pogoje za dajanje motornih in priklopnih vozil na trg, njihovo registracijo in udeležbo v cestnem prometu, pogoje za opravljanje nalog tehničnih služb, strokovnih in registracijskih organizacij, predpisov, ki določajo pogoje za prevoz nevarnega blaga za posamezne vrste prometa; naloge inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem predpisov in splošnih aktov, ki urejajo elektroenergetiko in termoeenergetiko, nad premično tlačno opremo in opremo pod tlakom v prometu in uporabi ter nad učinkovito rabo energije, pa tudi naloge inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem določil zakona, ki ureja rudarstvo, in na njegovi podlagi izdanih predpisov, tehničnih predpisov in predpisov, ki urejajo varnost in zdravje pri delu, ter drugih predpisov pri raziskovanju in izkoriščanju mineralnih surovin ter pri izvajanju drugih rudarskih del.

3.2 Upravljanje prometne infrastrukture predvsem z vidika administrativne usposobljenosti za izvajanje ukrepov v finančni perspektivi 2014–2020

Ministrstvo za infrastrukturo za področje prometa v obdobju 2014–2020 opravlja naloge posredniškega telesa in hkrati upravičenca za dva tematska cilja EK, kot ju opredeljuje Uredba 1303/2013, in sicer za tematski cilj št. 4 Podpora prehodu v nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih ter tematski cilj št. 7 Spodbujanje trajnostnega prometa in odprava ozkih grl v ključnih omrežnih infrastrukturah. Glede teh dveh ciljev Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 zajema ukrepe, ki jih bo MZI izvajalo v

naslednji finančni perspektivi s sredstvi EU s poudarkom na prednostnih ukrepih, vezanih na nadaljevanje posodabljanja železniške infrastrukture in spodbujanje trajnostne mobilnosti, ter projektih za odpravo slabše prepustnosti prometa na cestni in pomorski infrastrukturi. MZI, pripravlja in posodablja priročnike za izvajanje postopkov vodenja, financiranja in nadzora projektov, sofinanciranih z evropskimi sredstvi, vodi usklajevanje postopkov za izkoriščenje evropskih sredstev med upravljavskimi strukturami in končnimi uporabniki teh pomoči, spremlja izvedbo projektov, sofinanciranih iz evropskih sredstev, ter spremlja in pripravlja napovedi izkoriščenja evropskih sredstev, skladno s pravili črpanja slednjih. MZI opravlja naloge prejetanja plačil iz prispevka Skupnosti s strani Evropske komisije v okviru centraliziranega upravljanja odobrenih evropskih sredstev in vodenja za ta namen ustreznih obrestnih podračunov, pa tudi naloge kontrolne enote za črpanje evropskih sredstev v okviru administrativnega preverjanja na kraju samem ter pripravlja s tem povezane evidence in poročila.

Področja prometne politike, ki se izvajajo s sredstvi kohezijske politike v obdobju 2014–2020, so določena v Partnerskem sporazumu med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014–2020 in Operativnem programu za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.

Ukrepi, ki se bodo izvajali na prednostni osi zgraditve infrastrukture, in ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti so:

- razvoj celostnega, visokokakovostnega in interoperabilnega železniškega sistema;
- izboljšanje regionalne mobilnosti s povezovanjem sekundarnih in terciarnih prometnih vozlišč državnih cest z infrastrukturo TEN-T;
- podpiranje multimodalnega enotnega evropskega prometnega območja z vlaganjem v vseevropsko prometno omrežje TEN-T, ki predvideva odpravo ovir za prometno prepustnost na avtocestah in pomorskih poteh.

Sredstva kohezijske politike v obdobju 2014–2020 so bistveno manjša in zmanjšuje se število večjih ukrepov. V okviru prednostne osi trajnostne rabe, proizvodnje energije in pametnih omrežij se zagotavlja več sredstev in je predvideno več ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

V primerjavi s tekočo finančno perspektivo je znižanje razpoložljivih sredstev značilno pravzaprav za vsa prometna področja, še zlasti za gradnjo avtocestnih odsekov in odsekov državnih cest, pa tudi za železniško infrastrukturo, ki kljub temu ostaja prva prednostna naloga.

Za krepitev upravnih zmogljivosti organov bodo na voljo sredstva tehnične pomoči Kohezijskega sklada, pri čemer bo ključna naloga uspešno prenesti izkušnje in strukturo zaposlenih v novo programsko obdobje 2014–2020. Za izvajanje ukrepov bo MZI v sodelovanju z organom upravljanja namenilo posebno pozornost krepitvi upravne zmogljivosti organov, vključenih v izvajanje evropske kohezijske politike, pa tudi upravičencem do teh sredstev z izobraževanjem, usposabljanjem in prenosom znanja med zaposlenimi.

Skladno s tem bodo ključne naloge MZI v zagotavljanju ustrezne administrativne usposobljenosti za izvajanje postopkov kohezijske politike 2014–2020:

- zadržati že usposobljene delavce, ki izvajajo postopke tekoče finančne perspektive, tudi za opravljanje nalog naslednjega programskega obdobja;
- glede na spremembe prednostnih področij in višino dodeljenih sredstev prepoznati potrebe po dodatnih zaposlitvah oziroma prerazporeditvah obstoječih že usposobljenih delavcev;
- dodatno izobraževati in usposablјati delavce v zvezi z novostmi in dobrimi praksami izvedbe KP 2014–2020 na vseh področjih tega dela, s poudarkom na javnem naročanju, projektnem vodenju in administrativnem preverjanju.

3.2.1 Železniška infrastruktura

Spodbujanje okolju prijaznejših oblik prometa in uveljavljanje načel multimodalnosti mora prednostno odpraviti obstoječe strukturne slabosti v razvoju infrastrukture, predvsem železniške. Slovenija sledi zahtevam evropske prometne politike po vzpostavitvi vseevropskega omrežja. V preteklih letih je bil razvoj usmerjen predvsem v izboljšanje avtocestnega prometnega omrežja, medtem ko so druga področja razvojno zaostajala. Zato je zaradi pomanjkanja investicijskih sredstev v državnem proračunu in pomanjkanja drugih potrebnih virov financiranja naložb mogoče zaznati zastoj predvsem pri železniški infrastrukturi. Zaostanek je nastal kljub vlaganju znatnih investicijskih sredstev v posodobitev železnic v zadnjih letih (projekti: posodobitev obstoječe proge Divača–Koper, posodobitev in elektrifikacija proge Pragersko–Hodoš, ureditev nivojskih prehodov, GSM-R, projekt ERTMS).

Vizija Evropske unije je, da bi pri železniških prevozi omogočili nediskriminatorno pravico dostopa do železniške infrastrukture in njene uporabo v posameznih državah različnim domačim ali tujim prevoznikom za opravljanje storitev tovornega in od leta 2010 tudi mednarodnega potniškega prometa. Tak pristop zagotavlja večjo konkurenčnost v prometnem sektorju Evropske unije in pričakovane, da se bo s tem povečala tudi kakovost prometnih storitev ob upoštevanju trajnostnega razvoja, učinkovite rabe energije in še zlasti poudarjene varnosti v prometu.

2: UREDBA (EU) št. 1315/2013 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU, UL L 348/1

Republika Slovenija je na podlagi Uredbe (EU) št. 1315/2013² o razvoju vseevropskega prometnega omrežja za konkurenčen železniški promet zavezana, v sodelovanju z drugimi državami ob posameznih koridorjih, k vzpostavitvi dveh koridorjev, in sicer:

- sredozemskega koridorja: Almeria–Valencia/Madrid–Zaragoza/Barcelona–Marseille–Lyon–Torino–Milano–Verona–Padova/Benetke–Trst/Koper–Ljubljana–Budimpešta–Zahony (madžarsko-ukrajinska meja);
- baltsko-jadranskega koridorja (prej RFC 5): Gdynia–Katovice–Ostrava/Žilina–Bratislava/ Dunaj/ Celovec–Videm–Benetke/Trst/Bologna/Ravena/Gradec–Maribor–Ljubljana–Koper.

Od osamosvojitve leta 1991 do leta 2014 se JŽI v Republiki Sloveniji ni bistveno spremenila, saj se niso veliko spremenile njene ključne tehnične značilnosti. Zgrajena je bila nova proga Puconci–Hodoš (državna meja z Madžarsko), ki omogoča neposredno povezavo z madžarskim železniškim omrežjem, opravljala so se redna in investicijska vzdrževalna dela ter v manjšem obsegu tudi investicijska. Večje nadgradnje so zdaj na progah Pragersko–Hodoš in Divača–Koper ter na več odsekih proge Celje–Maribor.

Slovenija je od leta 2003 v skladu s spremembami zakonodaje EU, postopki EK, priporočili nadzornih organov in izvedbenimi potrebami pospešeno urejala upravljanje javne železniške infrastrukture. Naloge in pristojnosti so razpršene med več subjektov ter so se v tem času večkrat prenašale: leta 2003 na Javno agencijo za železniški promet RS, nato na Direkcijo RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, na ministrstvo, pristojno za promet, in leta 2015 na Direkcijo RS za infrastrukturo. Organizacijska sestava in vloga posameznih organov pri ravnanju z JŽI izhajata iz Zakona o Vladi Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: ZVRS), Zakona o državni upravi (v nadaljnjem besedilu: ZDU-1), Zakona o železniškem prometu³ (v nadaljnjem besedilu: ZZelP) in Zakona o varnosti v železniškem prometu⁴ (v nadaljnjem besedilu: ZVZelP).

3: Zakon o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-UPB3) (Uradni list RS, št. 56/13 – uradno prečiščeno besedilo in 63/2013).

4: Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 56/13 – uradno prečiščeno besedilo in 91/13).

Pregled prenosa nalog in pristojnosti

Obdobje 2003–2008

Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: AŽP) je bila od leta 2003, ko je bila ustanovljena, do leta 2008 pristojna za:

- pripravljanje, organiziranje in vodenje investicijskih del na JŽI;
- gospodarjenje z JŽI in sredstvi, ki jih je AŽP dodelila v upravljanje Vlada Republike Slovenije, ter
- v imenu in za račun države sklepanje pogodb za opravljanje GJS prevoza potnikov v notranjem železniškem prometu, vodenje železniškega prometa na JŽI in vzdrževanje JŽI.

Obdobje 2008–2010

Z ustanovitvijo Direkcije Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo v letu 2008 so se naloge priprave, organiziranja in vodenja naložb prenesle v javno železniško infrastrukturo v vseh fazah investicijskega procesa, organiziranja in izvajanja revizij projektne dokumentacije, priprave pogodb in nadziranja izvajanja pogodb o opravljanju gospodarskih javnih služb za železniški promet, gospodarjenju z javno železniško infrastrukturo in upravljanju železniških postajnih poslopij.

Obdobje 2010–2015

Z ukinitvijo Direkcije RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo v letu 2010 se je večji del nalog prenesel neposredno na ministrstvo, pristojno za promet, in s 1. 1. 2015 na novo Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo.

Upravljanje javne železniške infrastrukture

Organiziranost upravljanja, vzdrževanja in naložb v javno železniško infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: JŽI) je urejena v slovenski zakonodaji in zakonodaji EU. JŽI so objekti in naprave, potrebni za nemoten potek javnega železniškega prometa, ter pripadajoča zemljišča, ki funkcionalno služijo svoji namenski rabi. Naložba v JŽI je graditev nove JŽI in nadgradnja obstoječe, s katero se izboljšajo prometnotehnične in varnostne lastnosti JŽI. JŽI je grajeno javno dobro v lasti Republike Slovenije. Naloge upravljanja javne železniške infrastrukture opravlja upravljavec JŽI na podlagi pogodbe, ki jo sklene z Vlado Republike Slovenije. Naloge upravljavca opravlja gospodarska družba SŽ – Infrastruktura, d.o.o. (v nadaljnjem besedilu: SŽ Infrastruktura).

Pristojnosti so razdeljene na več subjektov (ministrstvo, pristojno za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo, DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture, d.o.o., AŽP in SŽ Infrastruktura).

Naloge in pristojnosti posameznih subjektov upravljanja JŽI

SŽ Infrastruktura

SŽ Infrastruktura opravlja naloge upravljavca javne železniške infrastrukture in objavlja Program omrežja Republike Slovenije, ki je pripravljen v skladu z Zelp, Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti in uporabnini na javni železniški infrastrukturi ter direktivami Evropske unije. Vzdrževanje JŽI in vodenje železniškega prometa na njej sta obvezna gospodarska javna služba.

Vzdrževanje JŽI obsega predvsem izvajanje oziroma organiziranje:

- vzdrževalnih del, ki ohranjajo normalno obratovalno sposobnost in zagotavljajo prometno varnost; v redna vzdrževalna dela spada tudi zamenjava, ki vključuje zamenjavo sestavnih delov pri preventivnem in korektivnem vzdrževanju z deli, ki imajo enako funkcijo in enako

delujejo, pa tudi nadzor nad podsistemi, zagotovitev vzpostavitve prevoznosti prog ob naravnih in drugih nesrečah, vodenje registrov in evidenc ter izvajanje meritev posameznih parametrov ali delov sistema;

- obnove javne železniške infrastrukture.

Gospodarjenje z JŽI obsega predvsem:

- pripravo predloga načrta vzdrževanja obstoječe javne železniške infrastrukture;
- pripravo strokovnih podlag za nove razvojne projekte železniške infrastrukture;
- sklepanje pravnih poslov, povezanih z gospodarjenjem z javno železniško infrastrukturo in postajnimi poslopi, v primeru in obsegu, ko se ti ne uporabljajo ali niso nujni za zadostitev osnovnemu namenu.

Upravljalavec opravlja še naslednje naloge:

- nadzor nad investicijskimi deli zaradi zagotavljanja varnosti železniškega prometa;
- izdajo soglasij za posege v progovni in varovalni progovni pas v skladu z zakonom, ki ureja varnost železniškega prometa;
- izdelavo in objavo programa omrežja;
- upravljanje železniških postajnih poslopij.

Družba SŽ Infrastruktura spremlja stanje JŽI v Republiki Sloveniji. Podatki so objavljeni v letnih programih omrežja. Od osamosvojitve leta 1991 do leta 2014 se JŽI v Republiki Sloveniji ni veliko spremenila, saj se njene ključne tehnične značilnosti niso bistveno spremenile. Zgrajena je bila nova proga Puconci–Hodoš (državna meja z Madžarsko), ki omogoča neposredno povezavo z madžarskim železniškim omrežjem, opravljala so se redna in investicijska vzdrževalna dela ter v manjšem obsegu investicijska dela. Večje nadgradnje potekajo na progah Pragersko–Hodoš, Divača–Koper in na več odsekih proge Celje–Pragersko.

Uredba o kategorizaciji prog razvršča proge glede na največjo dovoljeno progovno hitrost na proge za visoke hitrosti in konvencionalne proge. V tej uredbi je navedeno, da vse proge v Republiki Sloveniji spadajo med konvencionalne proge.

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: DRSI) v skladu z Uredbo o organih v sestavi⁵ opravlja strokovno-tehnične, organizacijske in razvojne naloge gradnje, nadgradnje, obnov in vzdrževanja javne železniške infrastrukture ter druge naloge, določene z zakoni in podzakonskimi predpisi, ki urejajo javno železniško infrastrukturo.

DRSI je pristojna za izvajanje politike v zvezi s prometom in železnicami, za pripravo vsebinskih podlag ter opravljanje nalog na področju železniškega prometa in prometne infrastrukture:

- pripravo nacionalnega programa razvoja JŽI;
- pripravo predpisov in mednarodnih sporazumov;
- pripravo in organizacijo ter vodenje naložb (investicijskih projektov) v JŽI;
- pripravo letnega načrta vzdrževanja in načrta naložb v JŽI;
- organizacijo in izvajanje revizij projektne dokumentacije;
- sklepanje in nadziranje izvajanja pogodb gospodarske javne službe vzdrževanja JŽI in gospodarjenja z JŽI ter vodenje železniškega prometa.

Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije

Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije (AŽP) opravlja naloge varnostnega organa, v tej vlogi pa skrbi za zagotavljanje zakonodajnega okvira in vodenja formalnih postopkov zaradi zagotavljanja varnosti v železniškem prometu, potem naloge dodeljevalnega

5: Uredba o organih v sestavi (Uradni list RS, št. 58/03, 45/04, 86/04 – ZVOP-1, 138/04, 52/05, 82/05, 17/06, 76/06, 132/06, 41/07, 64/08 – ZVŠ-F, 63/09, 69/10, 40/11, 98/11, 17/12, 23/12, 82/12, 109/12, 24/13, 36/13, 51/13, 43/14 in 91/14).

organa (zagotavljanje nediskriminatornega pristopa do JŽI prosilcem oziroma prevoznikom) in naloge, povezane z uporabo tehničnih specifikacij za interoperabilnost.

V vlogi nacionalnega varnostnega organa AŽP:

- izdaja licence in varnostna pooblastila;
- izdaja varnostna spričevala;
- izdaja uporabna in obratovalna dovoljenja;
- skrbi za razvoj varnostnega regulativnega okvira, vključno s sistemom slovenskih predpisov.

DRI upravljanje investicij, d.o.o.

6: ZZelP, Uradni list RS, št. 11/11.

Družba DRI upravljanje investicij, d.o.o., je ustanovljena na podlagi 13.a člena ZZelP⁶. Nadzoruje gradnje oziroma rekonstrukcije železniških prog, izvaja postopke za pridobitev zemljišč za nove proge, pripravlja študije različic in opravlja inženirske posle v zvezi s prostorskih načrti.

Medsebojna razmerja z ministrstvom, pristojnim za infrastrukturo, so urejena na podlagi t. i. pogodbe »in house«, sklenjene za nedoločen čas, št. 2411-11-100031 (z dne 24. 6. 2011). Pogodba nalaga DRI, naj opravlja storitve vodenja naložb v JŽI s temi nalogami:

- umeščanjem železniške infrastrukture v prostor ter pridobivanjem zemljišč in drugih nepremičnin za gradnjo;
- izdelavo investicijske, projektne in druge dokumentacije za gradnjo JŽI;
- gradnjo JŽI in
- drugimi nalogami, potrebnimi za dokončanje naložb v JŽI.

DRI upravljanje investicij, d.o.o., torej deluje kot notranji izvajalec države, pri čemer država zagotavlja nadzor nad njim. Družba je v 100-odstotni državni lasti. Pretežni del nalog v zvezi s cestami in železnicami opravlja kot notranja izvajalka države po sistemu »in house«. Naročnica Republika Slovenija jo nadzoruje in daje navodila v zvezi z opravljanjem navedenih nalog. Naložbe, ki jih vodi DRI, so opredeljene v Nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture – NPRJŽI RS, Letnem načrtu investicij v JŽI (LNI) in investicijskih programih (IP).

7: ZZelP-H, Uradni list RS, št. 92/99.

8: ZZelP-H, Uradni list RS, št. 92/99.

9: ZZelP-H, Uradni list RS, št. 92/99.

Za projekte v zvezi z nadgradnjo se dejavnosti skladno z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu⁷ opravljajo na Direkciji RS za infrastrukturo, Sektorju za železnice. Navedeni zakon⁸ opredeljuje nadgradnje kot spremembo železniškega podsistema ali dela podsistema, ki izboljša celotno delovanje podsistema. Vsi predlogi projektov, vključeni v operativni program RS za obdobje 2014–2020 skladno z ZZelP-H⁹, so nadgradnja, skladno s čimer bo upravičenka Direkcija RS za infrastrukturo.

Za dolgoročno načrtovanje razvoja in kar najboljše upravljanje javne železniške infrastrukture bi bilo smotno, da se naloge razdelijo jasneje, predvsem pa, da se ločijo naloge upravljanja in vzdrževanje ter naloge, vezane na investicijska vlaganja (nadgradnje, novogradnje).

K temu bi prispeval še dolgoročni razvoj programa javne železniške infrastrukture z večletno pogodbo in zagotovljenimi sredstvi ter merljivimi cilji, pa tudi nadzor nad izvajanjem.

3.2.2 Trajnostna mobilnost

Trenutni položaj glede trajnostne mobilnosti in uporabe javnega potniškega prometa (JPP) je v Sloveniji slab, zato je izvajanje ukrepov, ki vodijo k trajnostni mobilnosti v obdobju 2014–2020, ena glavnih prednostnih nalog MzI. Z uvajanjem trajnostne mobilnosti na vseh ravneh želimo pomembno prispevati k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje, k izboljšanju kakovosti življenjskega prostora na urbanih območjih in prometne varnosti ter k povečanju mobilnosti prebivalstva z odmaknjenih območij.

Slovenija si prizadeva za trajnostno mobilnost zato, da se ta trend obrne z zagotovitvijo dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi oziroma zagotavljanjem pogojev za trajnostno mobilnost, ki vključuje tudi pešačenje in kolesarjenje.

Za izboljšanje javnega potniškega prometa se bo uveljavil razvoj celostne trajnostne in dostopne mobilnosti v mestih, uvedene bodo napredne tehnologije za učinkovitejše spremljanje in upravljanje tega prometa. Sinergije z zgraditvijo infrastrukture bodo zagotovljene z izborom tistih projektov/ukrepov, ki bodo kazali največje sinergijske učinke na ravni kazalnikov onesnaženosti (zrak) in mobilnosti (potniški kilometri). Poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za delovanje integriranega javnega potniškega prometa se bo treba lotiti celovitih rešitev z uporabo smernic za izdelavo celostnih prometnih strategij.

Ukrepi, ki jih je MzI predlagalo za izvajanje z razpoložljivimi sredstvi EU (KS in ESRR), se bodo predvidoma pripravljali in vodili v MzI z organizacijo Projektne enote za trajnostno mobilnost z že usposobljenimi delavci, ki opravljajo naloge s tega področja v tekoči finančni perspektivi, v okviru katere so se vzpostavile pomembne podlage za nadaljnji razvoj tega področja. Ker se v primerjavi s tekočo finančno perspektivo dejavnosti v prihodnji finančni perspektivi na tem področju dodatno širijo in krepijo, bodo potrebne tudi ustrezne dodatne kadrovske okrepitve, s čimer se bo vzpostavila ustrezna administrativna usposobljenost za obvladovanje postopkov pri izvajanju projektov. V zvezi s tem je bil na ministrstvu glede na načrtovane dejavnosti pripravljen pregled potreb po dodatnih kadrovskih okrepitvah, ki bodo zagotovljene na podlagi projekta tehnične pomoči 2014–2020. Pri tem je prednostna naloga obdržati usposobljene delavce, ki so na področju trajnostne mobilnosti delovali pri projektu tehnične pomoči 2007–2013, in v najkrajšem času zaposliti dodatno, nujno potrebno osebje s sredstvi tehnične pomoči 2014–2020.

Upravičenci do sredstev za trajnostno mobilnost bodo predvidoma MzI, lokalne skupnosti in osebe zasebnega prava, instrumenta za določitev upravičencev pa javni razpis in neposredna potrditev operacije.

Ukrepi bodo nadaljevanje in smiselna izpopolnitev projektov, ki se že izvajajo (povezovanje javnega potniškega prometa, projekti P + R – parkiraj in se pelji), s tem da se trajnostni mobilnosti za obdobje 2014–2020 namenja višja kvota sredstev Kohezijskega sklada in sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj, hkrati pa se širi nabor ukrepov. V postopke izvajanja kohezijske politike 2014–2020 bodo, če bodo ukrepi spodbujanja trajnostne mobilnosti širši od prometne vsebine, vključeni sodelavci Direktorata za energijo z vsebinskimi prispevki.

Ključne naloge, ki jih bodo predvidoma opravljali zaposleni v Projektni enoti za trajnostno mobilnost v povezavi s postopki kohezijske politike 2014–2020:

- priprava in spremljanje izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti;
- priprava vlog in javnih razpisov za pridobitev sredstev EU;
- sodelovanje pri izvedbi postopkov javnega naročanja in javnih razpisov, skladno z notranjimi akti MzI s tega področja;
- sodelovanje pri postopkih izvajanja izplačil in povračil;
- opravljanje nalog vodje projekta oziroma skrbnika pogodbe (pri javnih razpisih), ki izhajajo iz domačih pravnih podlag in pogodbenih razmerij z udeleženci pri izvajanju projektov;
- naloge spremljanja in poročanja na ravni projekta ter prednostne usmeritve;
- poročanje o nepravilnostih na ravni projekta;
- sodelovanje v projektnih in delovnih skupinah pri pripravi navodil in drugega področnega gradiva za programsko obdobje.

3.2.3 Cestna infrastruktura

Javne ceste predstavljajo celotno javno cestno omrežje v Republiki Sloveniji ter se delijo na državne ceste, ki so v lasti Republike Slovenije, in občinske ceste, ki so v lasti občin. Razdelitev je bila narejena po zgledu evropskih držav. Temelji na pomenu javnih cest za povezovanje in potek prometa v nekem prostoru. Skupna dolžina javnega cestnega omrežja Slovenije je več kot 38.900 kilometrov. Državne ceste imajo skupno dolžino 6.454 kilometrov. Za upravljanje, vzdrževanje in razvoj državnega omrežja – regionalnih in glavnih cest – je pristojna Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI), v pristojnosti Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS) pa so upravljanje, vzdrževanje in razvoj avtocest in hitrih cest. Državne ceste se delijo na avtoceste, hitre ceste, glavne ceste I. in II. reda ter regionalne ceste I., II. in III. reda. Občinske ceste so ceste javnega cestnega omrežja, ki so v upravljanju občin. Te tudi skrbijo za njihovo obnovo in vzdrževanje. Delimo jih v skladu s kategorizacijo občinskih cest, ki jo sprejme občina. Med občinske ceste spadajo lokalne ceste (več kot 13.860 kilometrov) in javne poti (več kot 18.500 kilometrov).

Družba za avtoceste v RS, d.d.

10: Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/10 in 40/12 – ZUJF).

Družba za avtoceste v RS, d.d., skladno z Zakonom o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji¹⁰ upravlja in vzdržuje omrežje avtocest in hitrih cest v Republiki Sloveniji ter je upravičenka do sredstev Kohezijskega sklada.

DARS v skladu z razvojnimi programi opravlja naloge v zvezi s:

- prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor ter pridobivanjem zemljišč in drugih nepremičnin za avtocestno gradnjo;
- gradnjo in obnavljanjem avtocest ter finančnim inženirstvom sredstev, namenjenih gradnji avtocest in hitrih cest ter odplačilu posojil, pri čemer so medsebojne pravice in obveznosti Republike Slovenije in DARS s tega področja določene v agentski pogodbi.

V skladu s koncesijsko pogodbo se določijo avtocestni odseki, naloge razvoja in obnavljanja, ki jih je treba v posameznem letu opraviti, ter višina sredstev po posameznih virih financiranja gradnje in obnavljanja avtocest. Skladno z določbami Zakona o javnih cestah in na njegovi podlagi izdanih predpisov družba kot javno pooblastilo uresničuje tudi naloge nadziranja stanja cest in prometne ureditve, zagotavljanja štetja prometa, organiziranja obveščanja javnosti o stanju cest in prometa na njih, prepovedovanja ali omejitve prometa, izdajanja različnih soglasij oziroma dovoljenj v zvezi z gradnjo, napeljevanjem različnih vodov in naprav v varovalnem pasu avtocest, izdajanja dovoljenj za izredni prevoz, dovoljenj za delno ali popolno zaporo avtocest, dovoljenj za postavitev turistične in druge obvestilne signalizacije ob avtocesti itd.

Medsebojne pravice in obveznosti Republike Slovenije in DARS glede opravljanja nalog upravljanja in vzdrževanja so določene v koncesijski pogodbi ter se uresničujejo kot gospodarska javna služba.

Za izvedbo s sredstvi kohezijske politike 2014–2020 je predlagan en projekt gradnje avtocestnega odseka, in sicer odsek, ki pomeni nadaljevanje v tekoči finančni perspektivi zgrajene trase in neposredno navezavo na sosednjo državo članico. Glede na višino sredstev, namenjenih področju v tekoči perspektivi, se kvota v obdobju 2014–2020 močno znižuje, predvsem zaradi večinoma dokončane gradnje avtocestnega križa ter prenosa sredstev na novi prednostni področji – železnico in trajnostno mobilnost.

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

Direkcija Republike Slovenije za Infrastrukturo (DRSI) je organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo. Ustanovljena je bila leta 1995 iz predhodnice Republiške uprave za ceste, iz katere je bila izločena gradnja avtocest in prenesena na novoustanovljeno javno podjetje v lasti Republike Slovenije (DARS, d.d.). Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo upravlja glavne in regionalne ceste. V njeni pristojnosti so tudi državne kolesarske poti.

DRSI opravlja strokovno-tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za graditev, vzdrževanje in varstvo glavnih in regionalnih cest ter dela hitrih cest, pa tudi naloge, ki se nanašajo na prevoz v tovornem in potniškem cestnem prometu. Med njene naloge spadajo še priprava predlogov za naložbe v državne ceste v njeni pristojnosti ter usklajevanje pri projektiranju, graditvi in obnovi cest in objektov na teh cestah. DRSI zbira in obdeluje različne podatke, potrebne za presojo glede vlaganj v ceste, ter opravlja naloge, sprejete v državnem zboru, vladi in ministrstvu, pristojnem za infrastrukturo.

V luči spodbujanja trajnostnega prometa in odprave ovir za prometno prepustnost v ključnih omrežnih infrastrukturah bo Slovenija tudi v letih 2014–2020 vlagala sredstva v izboljšanje regionalne mobilnosti s povezovanjem sekundarnih in terciarnih prometnih vozlov s prometnim omrežjem TEN-T. Te ukrepe bo izvajala DRSI.

DRSI je upravičenka do sredstev ESRR za projekte posodobitev in gradnjo državnih cest. Kvota teh sredstev je v primerjavi s tekočim obdobjem drastično nižja, prav tako so do sofinanciranja upravičeni le odseki, ki neposredno vplivajo na gospodarski razvoj regij v Sloveniji na 3. razvojni osi. Za izvedbo s sredstvi ESRR je tako predvideno precej manjše število ukrepov. V tekoči finančni perspektivi se iz EU sofinancirani projekti pripravljajo in izvajajo v posebni službi in z zaposlenimi v okviru tehnične pomoči 2007–2013, kar se je pokazalo kot ustrezno in kot dobra podlaga za učinkovito delo tudi na podlagi kohezijske politike 2014–2020. Delo v zvezi z izvedbo projektov, sofinanciranih s sredstvi EU, bodo v obdobju 2014–2020 predvidoma opravljali zaposleni, ki so ga opravljali že v tekoči perspektivi, zato glede administrativne usposobljenosti ni pričakovati večjih razlik.

3.2.4 Pomorska infrastruktura

Pomorstvo vključuje gospodarske in negospodarske dejavnosti, povezane z morjem. Med pomorske gospodarske dejavnosti v Sloveniji se uvrščajo denimo ladjedelništvo, pomorski promet, pristaniške dejavnosti in pristanišče, agencijske in špedicijske dejavnosti, pilotska služba in vlačilci, oskrba ladij, čiščenje morja, bančništvo, zavarovalništvo in z varnostnega vidika tudi navtični turizem. Med pomorske negospodarske dejavnosti se uvrščajo upravne, nadzorne, varnostne, izobraževalne in raziskovalne dejavnosti, povezane z morjem.

Pomorstvo kot dejavnost, povezana s plovbo po morju in izkoriščanjem morskega bogastva, je del zgodovine, življenja in gospodarskega udejstvovanja slovenskega naroda. K večstoletni pomorski usmeritvi prebivalcev Slovenije pripomore tudi ugodna srednjeevropska lega. Ugodna lega v osrčju Evrope je velika prednost pri učinkovitem razvoju pomorskih dejavnosti, saj pomeni najkrajšo prometno pot in južna vrata za mednarodne trgovinske tokove med Evropo ter preostalimi državami Sredozemlja in Sueza. Učinkovitost gospodarstva družbe je odvisna od kakovosti delovanja njenega prometnega sistema, kar neposredno vpliva na pospeševanje ali zaviranje razvoja družbe kot celote. Pomen pomorstva se bo v Sloveniji in svetu v prihodnje še povečeval zaradi vpliva vrste dejavnikov:

- globalizacije gospodarskih gibanj ter zmanjševanja trgovinskih ovir in omejitev;
- rasti obsega trgovine in prometa v povezavi z naraščajočimi zahtevami po kakovosti storitev (prevoz, logistika, večmodalnost);

- razvoja informacijskih in komunikacijskih tehnologij;
- krepitve pomena trajnostnega razvoja, ki bolj upošteva družbene, okoljske in kulturne vidike;
- internacionalizacije na trgu dela.

Toda vse naravne danosti in prednosti Slovenije še ne zagotavljajo samodejne preusmeritve prometnih tokov čeznjo. Sosednje države si prav tako prizadevajo prevzeti čim več prometa in povečati prihodek od njega. Morebitna izguba prometnih tokov bi vplivala na celotno slovensko gospodarstvo.

Pomen prometa v gospodarstvu je mnogostranski, saj različne analize kažejo močno medsebojno odvisnost med stopnjo razvoja prometne dejavnosti in ravno razvitosti gospodarstva. Prometna dejavnost omogoča reprodukcijski proces s premagovanjem prostorskih razlik med proizvodnjo in porabo; zagotavlja oskrbo gospodarstva s potrebnimi viri; omogoča širjenje trgov dela, izdelkov in surovin; daje možnosti za specializacijo proizvodnje; je podlaga za zmanjševanje regionalnih razlik v razvitosti v posameznih državah. Zgodovinske izkušnje kažejo, da sta imela predvsem železniški in pomorski promet odločilno vlogo pri pospeševanju mednarodne menjave ter s tem pri razvoju držav in celin.

Temeljna infrastruktura v pomorstvu je pristanišče, ki je stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti. Zlasti evropska pristanišča so vedno imela vlogo prometnih vozlišč, ki olajšujejo gospodarsko rast. Skupaj s svojimi zalednimi območji so še vedno osnovni deli prostorske organiziranosti gospodarstev in družbenih struktur. Pristanišča so postala pomemben pospeševalec gospodarskega razvoja in rasti zlasti v severnoevropskih celinskih državah, kjer se je izoblikovala tudi zasnova pomorskih industrijskih razvojnih območij.

Pri ocenjevanju gospodarskega pomena pristanišč je potreben širši pogled, ki zajema vse pristaniške dejavnosti. To so vse dejavnosti, potrebne za organiziranje in opravljanje pomorskega prevoza blaga:

- storitve za ladjarje (pilotiranje, privezovanje, oskrba itd.);
- spremljajoče storitvene dejavnosti (špediterji, carina, zavarovalnice, pomorski agenti itd.);
- storitve, povezane z blagom (pretovor, skladiščenje, sortiranje, pakiranje, označevanje, priprava za trg itd.);
- kopenski prevoz.

Posodobitev pristanišč je eden od pogojev za kakovostnejše in učinkovitejše vključevanje Slovenije v evropsko prometno omrežje ter zagotavlja ugodnejši pretok blaga, storitev in potnikov. Naraščanje tovornega tranzitnega prometa in naravne ovire (npr. Alpe, Pireneji) govorijo v prid pospeševanja razvoja pomorskega prometa in razbremenitve naraščajočega cestnega prometa. Vključitev koprškega tovornega pristanišča v projekt »pomorskih avtocest« pripomore k boljši povezavi držav za Alpami, Pireneji in Baltskim morjem, kar pa Sloveniji ne prinaša tudi razbremenitve cestnega prometa. K tej razbremenitvi bo predvsem pripomogla načrtovana preusmeritev tovornega prometa na sodobno železniško povezavo Lyon–Trst/Koper–Ljubljana–Budimpešta, do katere bo prišlo v bližnji prihodnosti. Posodobitev železniške povezave bo vplivala tudi na učinkovitejše delovanje pristanišča ter povečanje zmogljivosti in prednosti koprškega pristanišča.

Varnost pomorskega prometa

V zadnjih letih je bilo v ospredju delovanja EU in držav članic izboljševanje pomorske zakonodaje o varnosti ter spodbujanje visokih standardov kakovosti. Namen teh ukrepov je bil odpraviti podstandardne ladje, povečati varnost posadk in potnikov na ladjah, zmanjšati tveganje onesnaženja okolja z ladjami in zagotoviti, da ladjarji, ki upoštevajo dobro prakso, niso v slabšem položaju od tistih, ki želijo pomorsko varnost izigrati.

Medtem ko številne države zastave in ladjarji izpolnjujejo stroge mednarodne obveznosti, njihova prizadevanja nenehno ogrožajo tisti, ki svojega dela ne opravljajo v skladu s temi pravili. Kadar ladjarji kršijo varnostna pravila, ogrožajo ljudi, posadko in okolje, hkrati pa zaradi nelegalne konkurence ustvarjajo dodaten dobiček.

Ukrepanje EU glede pomorske varnosti in varovanja okolja ustvarja precejšnje dodano vrednost mednarodno uveljavljenim standardom Mednarodne pomorske organizacije (IMO). Prenos pravil IMO v pravni sistem EU zagotavlja njihovo izvajanje po vsej EU.

Skozi pristanišča EU potuje ena milijarda ton nafte. EU zato neprestano razvija in krepi svojo politiko pomorske varnosti, katere cilj je izkoreniniti podstandardne ladje.

V letu 2008 je Vlada Republike Slovenije sprejela Uredbo o upravljanju koprskega tovrnega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču¹¹ (v nadaljnjem besedilu: uredba). Med Republiko Slovenijo (koncedentko) in Luko Koper, d.d. (koncesionarko), je bila za 35 let podpisana Koncesijska pogodba za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovrnega pristanišča (v nadaljnjem besedilu: koncesijska pogodba). Vlada Republike Slovenije je v letu 2011 sprejela nov državni prostorski načrt za celovito ureditev koprskega tovrnega pristanišča, ki je pogoj za nadaljnjo širitev pristaniških zmogljivosti in razvoj dejavnosti.

11: Uredba o upravljanju koprskega tovrnega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču (Uradni list RS, št. 71/08, 32/11, 53/13 in 25/14).

V zvezi s pomorsko infrastrukturo bodo glavni ukrepi osredotočeni na razvoj koprskega pristanišča, ki je eno najpomembnejših strateških platform ter ima ugodno geostrateško lego za oskrbovanje trgov srednje in vzhodne Evrope. Za izvedbo s sredstvi EU je v letih 2014–2020 predviden ukrep, ki bo omogočil nadaljnji razvoj pristanišča.

MZI bo v tem primeru v vlogi posredniškega telesa, ki bo spremljalo izvedbo projekta. Vlogo skrbnikov projekta na MZI bodo v obdobju 2014–2020 imeli predvidoma skrbniki, ki so v enakem obsegu opravljali delo že v tekoči perspektivi, zato z vidika administrativne usposobljenosti ni pričakovati večjih razlik.

Upravičenka za prejem sredstev kohezijske politike je Uprava RS za pomorstvo (URSP). URSP kot organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo opravlja upravne in strokovne naloge v zvezi s pomorstvom in pristaniško infrastrukturo, nadzorom nad izvajanjem reda v pristaniščih, preostalih delih teritorialnega morja in notranjih morskih voda, nad varnostjo plovbe, opravljanjem pomorskega prometa in vzdrževanjem objektov za varnost plovbe in plovnih poti, opravlja pa tudi inšpekcijski nadzor nad izvajanjem predpisov, ki urejajo pomorski promet in pristaniško infrastrukturo, ter inšpekcijski nadzor nad izvajanjem predpisov, ki urejajo plovbo po celinskih vodah.

Ukrep v izvedbi URSP v obdobju 2014–2020 je iste vrste kakor ukrep, ki ga je URSP že izvajala v perspektivi 2007–2013, zato glede administrativne usposobljenosti ni pričakovati večjih razlik. Projekt poglobljanja vplovnih poti v pristanišče Koper bo pripravilo, vodilo in nadziralo že razpoložljivo usposobljeno osebje URSP.

3.2.5 Letališka infrastruktura

V RS imamo za zdaj tri javna letališča za mednarodni zračni promet, in sicer Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališče Edvarda Rusjana Maribor in Letališče Portorož. Vsa tri javna letališča izpolnjujejo vse zahtevane pogoje glede predpisov o graditvi objektov, pa tudi druge pogoje, določene glede na referenčno kodo, kategorijo in namen letališča ter obseg zračnega prometa. Vsa tri imajo tudi veljavno obratovalno dovoljenje.

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je skladno z Uredbo Komisije (EU) št. 139/2014 z dne 12. februarja 2014 o določitvi zahtev in upravnih postopkov v zvezi z aerodromi v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (besedilo velja za EGP) začelo tudi postopek certificiranja.

12: Uredba o načinu opravljanja republiške gospodarske javne službe obratovanja javnega letališča državnega pomena (Uradni list RS, št. 12/11).

13: Uredba o koncesiji za izvajanje gospodarske javne službe obratovanja javnega letališča Edvarda Rusjana Maribor (Uradni list RS, št. 26/11).

14: Uredba o koncesiji za izvajanje gospodarske javne službe obratovanja javnega letališča Portorož (Uradni list RS, št. 28/11).

V skladu z Zakonom o letalstvu ter v povezavi z Uredbo o načinu opravljanja republiške gospodarske javne službe obratovanja javnega letališča državnega pomena¹², Uredbo o koncesiji za izvajanje gospodarske javne službe obratovanja javnega letališča Edvarda Rusjana Maribor¹³ in Uredbo o koncesiji za izvajanje gospodarske javne službe obratovanja javnega letališča Portorož¹⁴ v Republiki Sloveniji dodeljujemo nadomestila za javne storitve podjetjema, ki sta pooblaščenca za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, in sicer Aerodromu Maribor, d.o.o., in Aerodromu Portorož, d.o.o. Tako je RS zagotovila tudi izvajanje letaliških služb na teh dveh letališčih. Edino letališče, katerega letališka infrastruktura je na letališki strani v 100-odstotni lasti RS, je Letališče Edvarda Rusjana Maribor. RS je to infrastrukturo oddala izvajalcu Aerodromu Maribor, d.o.o., v uporabo na podlagi medsebojne pogodbe.

Republika Slovenija je s pogodbo, sklenjeno od 1. 1. 2014, vendar največ za štirideset (40) let, ne nazadnje uredila tudi medsebojni odnos in ustanovitev stavbne pravice glede rabe nekaterih zemljišč v lasti RS na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana (pogodba med RS in Aerodromom Ljubljana, d.d.).

Status zemljišč in javne letališke infrastrukture urejajo določbe Zakona o letalstvu, ki določa, da:

- so lahko zemljišča, na katerih so javna letališča ter infrastrukturni objekti, naprave in sredstva, v lasti države, lokalne skupnosti in drugih oseb javnega prava, pa tudi oseb zasebnega prava;
- lahko osebe pridobivajo zemljišča za širitev javnih letališč ter graditev novih objektov in naprav, če imajo izdelan program razvoja letališč skladno z nacionalnim programom razvoja civilnega letalstva ter drugimi pogoji in merili. Pri tem imajo predkupno pravico;
- so javna letališča ter objekti in naprave objekti javne infrastrukture ter se za njihovo graditev uporabljajo posebnosti predpisov o urejanju prostora;
- so lahko infrastrukturni objekti in naprave v lasti države, lokalne skupnosti ali osebe zasebnega prava;
- če je infrastrukturni objekt, naprava ali sredstvo v lasti osebe, ki ni lastnica zemljišča, se medsebojni odnosi glede rabe zemljišč uredijo s pogodbo;
- so letališka infrastruktura tudi vsa zemljišča, ki funkcionalno služijo namenski rabi objektov, naprav in sredstev ter zagotavljajo varen zračni promet in varno obratovanje letališča, in
- je zagotavljanje varnosti, rednosti in nemotenosti zračnega prometa v javnem interesu.

Letališka infrastruktura ni vključena v novo finančno perspektivo in zanjo ni predvideno sofinanciranje projektov s sredstvi evropskega kohezijskega sklada.

3.2.6 Obvezne gospodarske javne službe javnega potniškega prometa

Obvezno gospodarsko javno službo javnega potniškega prometa izvajajo v skladu z Uredbo 1370/2007¹⁵ o javnih storitvah v cestnem in železniškem prevozu potnikov in nacionalno zakonodajo avtobusni prevozniki in SŽ Potniški promet, d.o.o.

Gospodarsko javno službo (GJS) prevoza potnikov v medkrajevem cestnem prometu izvaja 36 koncesionarjev, ki imajo koncesijske pogodbe sklenjene do konca leta 2015. Koncesije so bile podeljene prevoznikom, ki so opravljali prevoz ob uveljavitvi nove zakonodaje, pripravljala pa se nov razpis za njihovo podelitev. Za izvajanje GJS javnega linijskega avtobusnega prevoza so podpisane dveletne pogodbe z državo (MzI), temelječe na skupnem številu kilometrov, ki jih morajo prevoziti letno, in normiranih stroških na kilometer. Normirani stroški za kilometer vožnje so določeni na podlagi strokovnih analiz, ki upoštevajo stroške vozila, amortizacijo,

15: UREDBA (ES) št. 1370/2007 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70, UL L 315/1.

Preglednica 3.1:

Cestni javni linijski prevoz (medkrajevni in mednarodni) po: leto, meritev

Vir: Statistični urad Republike Slovenije. (Podatki o številu prepeljanih potnikov in potniških kilometrov do leta 2010 niso primerljivi zaradi spremembe metodologije podatkovnega zajema.)

stroške dela, stroške goriva, stroške podjetja in stroške financiranja, vključno z dobičkom, kot bi ga imelo dobro vodeno podjetje. Normirana cena se spreminja v skladu z gibanjem stroškov ter pogajanja med koncesionarji in državo. Država zagotavlja koncesionarjem plačilo največjega mogočega nadomestila kot razlike med normiranim stroškom na kilometer in vsemi prihodki, ki jih koncesionarji zaslužijo s prevozi potnikov, vendar je navzgor omejena; v povprečju je bila v preteklih letih omejena na 26 odstotkov od normirane cene. V letu 2013 so avtobusni prevozniki prepeljali 25,1 milijona potnikov in ustavilo se je dolgoletno padanje njihovega števila. Republika Slovenija je prevoznikom izplačala 20,7 milijona EUR nadomestila za izvajanje GJS.

Leto	Potniki (1.000)	Potniški kilometri (v mio)
2010	28.552	579
2011	25.359	552
2012	24.793	533
2013	25.146	460
2014	26.686	478

Preglednica 3.2:

Železniški potniški prevoz potnikov

Vir: SURS.

Po železnici so SŽ v letu 2013 prepeljale 16,4 milijona potnikov. Število prepeljanih potnikov se je v letu 2014 zmanjšalo, saj je bil zaradi poškodb JŽI zaradi žleda ukinjen prevoz na primorski progi.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Št. potnikov v (1.000)										
Notranji in mednarodni prevoz – skupaj	14.835	5.742	16.131	16.123	16.661	16.355	16.220	15.744	15.512	16.420
Potniški kilometri (v mio)										
Notranji in mednarodni prevoz – skupaj	763,6	776,6	793,2	812,3	834,1	840,2	813,4	773,2	741,7	760,3

Gospodarsko javno službo v notranjem železniškem prometu izvaja SŽ Potniški promet, d.o.o., po pogodbi z Vlado RS. Pogodbo št. 3/20010-2019 o izvajanju obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu za obdobje 2010–2019 je Vlada RS 26. 11. 2009 sklenila z družbo Slovenske železnice, d.o.o. Naročnik GJS zagotavlja sredstva za izvajanje prevoza potnikov in jih sofinancira v višini 4,5291 EUR (z DDV) na opravljen vlakovni kilometer. V letu 2013 so bili realizirani prihodki po pogodbi z MzI v višini 40,6 milijona EUR.

Za izvajanje OGJS bi morali ustrezno urediti status upravljavca JPP, ki bi upravljal železniški in avtobusni linijski medkrajevni prevoz potnikov kot enoten sistem, zagotavljal ustrezen razvoj javnega potniškega prometa in nadzoroval izvajanje prevozov. Pri avtobusnih linijskih prevozih je nujna podelitev koncesij z javnim razpisom.

Pregled upravljanja javne prometne infrastrukture in OGJS kaže, da so naloge in pristojnosti med različnimi subjekti preveč razpršene, kar zmanjšuje učinkovitost izvedbe in preglednost opravljenih nalog. MzI bo zato pripravilo poglobljeno analizo upravljanja javne infrastrukture železniškega, cestnega, pomorskega in letalskega prometa ter izvajanja OGJS s predlogi sistemskih rešitev. Ne glede na to je MzI ustrezno pripravljeno in administrativno usposobljeno za izvajanje projektov v novi finančni perspektivi 2014–2020.

4 Prometno vrednotenje

4.1 Uvod

Izidi prometnega vrednotenja so ena glavnih osnov za določitev sedanjih in pričakovanih težav pri obstoječi prometni ureditvi, torej, če sedanje prometne ureditve ne bi izboljšali. Na podlagi ugotovljenih težav so (v poglavju 6) določeni ukrepi, ki jih je treba uresničiti, da bodo težave odpravljene.

Analiza sedanjega stanja je za potniški in blagovni promet narejena za leto 2011, analiza prihodnjega stanja pri obstoječi prometni ureditvi pa za leto 2030. Narejena je po nacionalnem prometnem modelu CETRA, ki poleg območja Slovenije vključuje večji del Evrope, vse vrste prometa ter neposredno soodvisnost med socialnoekonomskimi in prometnimi razmerami. Analizirani so izbira prometnega sredstva, prometna učinkovitost ter okoljska in socialna sprejemljivost.

V tem poglavju je najprej prikazan dosedANJI razvoj prometa v Sloveniji, nato uporabljeni prometni model, vključno z uporabljenimi podatki za razvoj in ovrednotenje modela, potem so predstavljena evropska in slovenska socialnoekonomska in prometna izhodišča za napoved prihodnjega prometa, na koncu pa izidi tega vrednotenja.

4.2 Analiza dosedanjega razvoja in sedanjega stanja

4.2.1 Izbira prometnega sredstva v Republiki Sloveniji

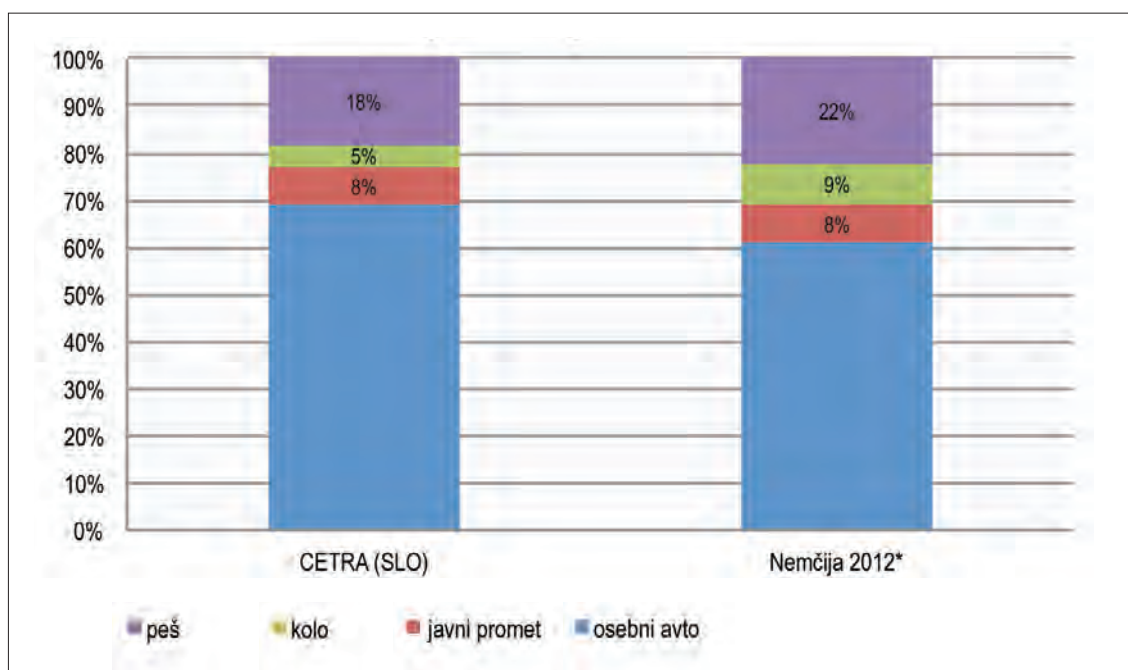
Potniški promet

S slike 12 je razvidno, da v potniškem prometu prevladuje raba osebnega avtomobila, 8 odstotkov potovanj se povprečno opravi z javnim potniškim prometom, 5 odstotkov s kolesi in 18 odstotkov peš. Izbira prometnega sredstva je primerljiva z nemško. V Sloveniji se več potovanj opravi z osebnimi avtomobili, ker je pri nas nižja stopnja urbanizacije in ni velikih mest, veliko pa je manjših, razdrobljenih in razpršenih naselij. V manjših naseljih se več potovanj opravi z osebnimi avtomobili, v velikih pa manj.

Slika 12.

Izbira prometnega sredstva za potniški promet na ravni Slovenije

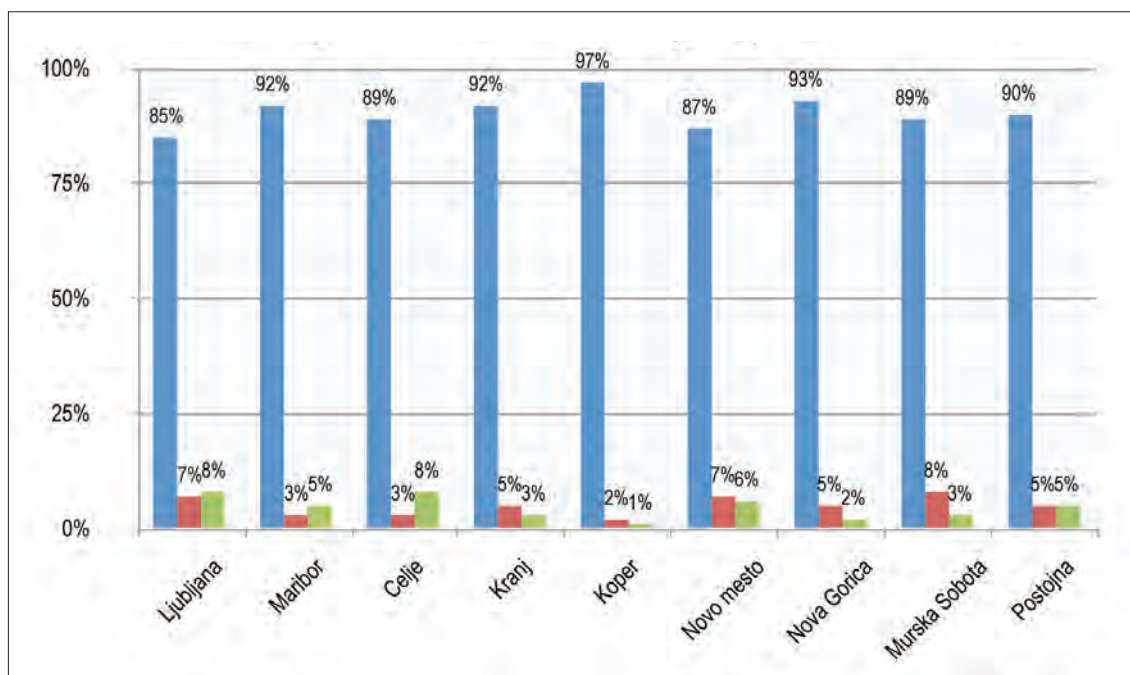
* TRB Annual Meeting 2012.



Slika 13.

Izbira prometnega sredstva pri uvozu v devet večjih slovenskih mest in izvozih iz njih.

osebni avto
avtobus
vlak



Na sliki 13 je predstavljena izbira prometnega sredstva pri uvozih v devetih večjih slovenskih mest in izvozih iz njih. Povsod prevladuje raba osebnega avtomobila, in sicer se z njim opravi 85 do 97 odstotkov vseh potovanj, z javnim potniškim prometom pa od 3 odstotke v Kopru do 15 odstotkov v Ljubljani.

Ugotovimo lahko, da je zdaj v Sloveniji osebni avtomobil prevladujoče prometno sredstvo, kar je tudi posledica vzorca poselitve, visoke stopnje motorizacije, razmeroma neprivlačnega javnega prometa ter nezadostnega oziroma nesistematičnega izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti na državni in lokalni ravni.

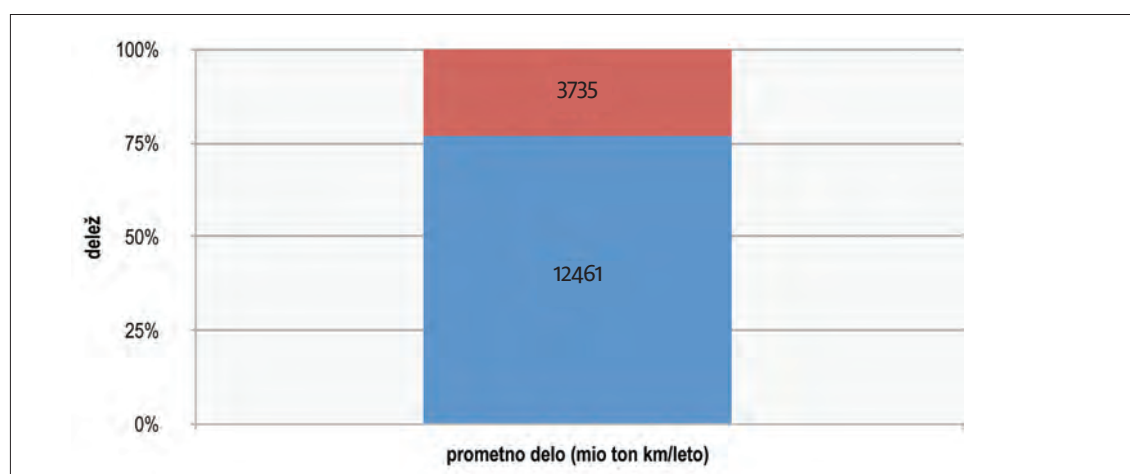
Blagovni promet

Tudi pri blagovnih tokovih prevladuje raba cestnih tovornih vozil. Iz grafa na sliki 14 je razvidno, da se na ravni celotne Slovenije 23 odstotkov voženj opravi po železnici in 77 odstotkov po cesti. Podobna razmerja so v drugih državah Evropske unije. Ob tem je treba opozoriti, da statistični podatek o stvarno prepeljanih tkm s cestnimi vozili v posamezni državi ne obstaja. Obstaja samo podatek o pripeljanih tkm s cestnimi vozili, registriranimi v posamezni državi, zato je mogoča samo okvirna primerjava. Kljub temu lahko ugotovimo, da je v celotni Evropski uniji (EU 27) podobna izbira prometnega sredstva, pri čemer je bilo leta 2011 po cestah prepeljeno 75,5 odstotka tovora (izraženo v ton km), po železnici 18,4 odstotka in po notranjih vodnih poteh 6,2 odstotka. Modalna razmerja, predstavljena na sliki 14, so določena modelsko.

Slika 14.

Način prevoza blaga v Sloveniji, leto 2011

železnica
cesta



4.2.2 Dosedanji razvoj potniškega in blagovnega prometa

Demografske značilnosti

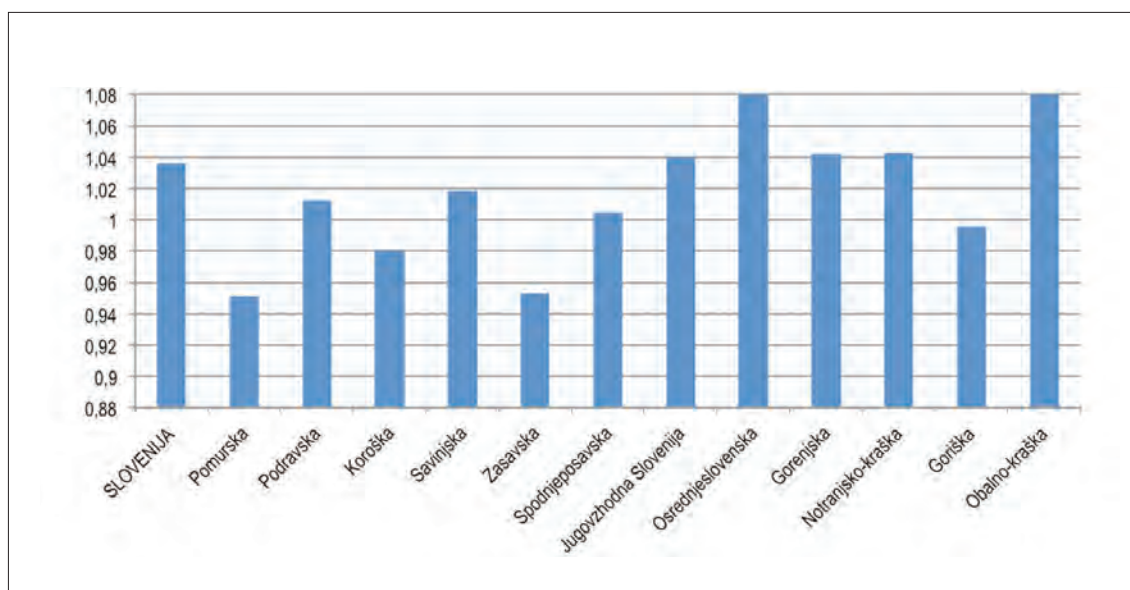
V Sloveniji je leta 2011 živelo 2.052.496 prebivalcev. V zadnjih desetih letih se je število prebivalcev postopno povečevalo, v dvanajstih letih za dobre 3 odstotke. Razmerje med starostnimi skupinami se počasi spreminja v korist starejših prebivalcev in na škodo mlajših. Delež mlajših od 30 let se je v desetih letih zmanjšal za 5 odstotkov, delež starejših od 60 let pa se je hkrati povečal za 2 odstotka. Delež starostne skupine od 30 do 59 let, tj. starostne skupine najbolj delovno aktivnih, se je v tem obdobju prav tako povečal za okoli 3 odstotke. Toda v prihodnje se bo tudi delež te starostne skupine zmanjšal. Kajti nizka rodnost povzroča izrazito staranje prebivalstva in dolgoročen upad njihovega števila.

Po številu prebivalcev se v zadnjih desetih letih razmerja med statističnimi regijami niso bistveno spremenila. Zaznati je mogoče praznjenje manj razvitih in polnjenje bolj razvitih območij. V desetih letih se je v pomurski regiji število prebivalcev zmanjšalo skoraj za 5 odstotkov, v zasavski za dobre 4 odstotke, v koroški za 2 odstotka in v goriški za slab 1 odstotek. Drugod se je v tem času količina prebivalcev povečala, največ v osrednjeslovenski in obalno-kraški regiji, in sicer za 8 odstotkov. Za več kot 2 odstotka se je v tem času število prebivalcev povečalo še v gorenjski regiji, jugovzhodni Sloveniji in notranjsko-kraški regiji.

Slika 15.

Rast in upad prebivalstva po statističnih regijah v obdobju 1999–2011

Vir: SURS.



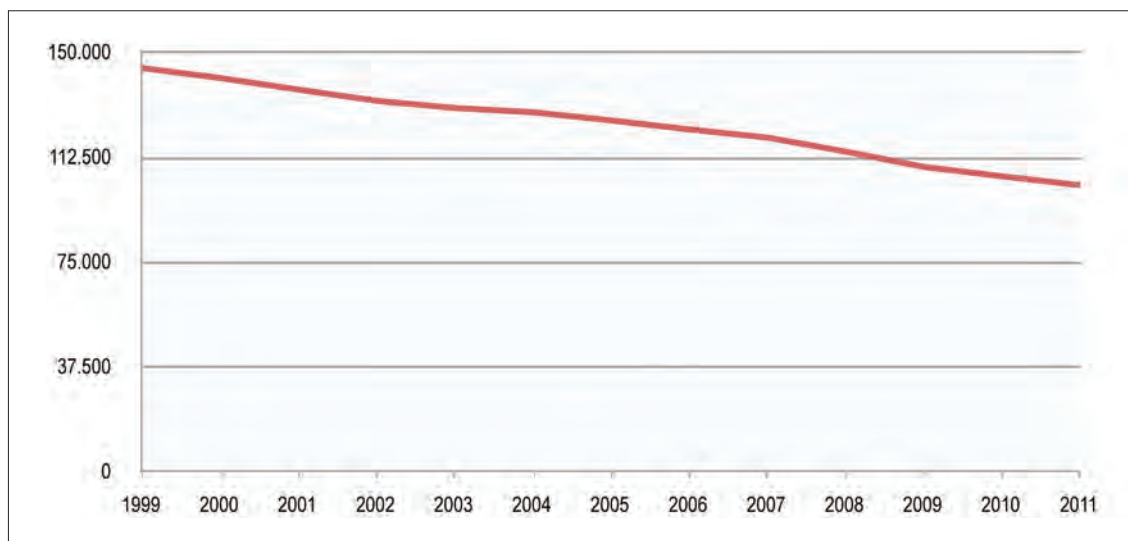
Število srednješolcev in študentov

V Sloveniji je bilo leta 2011 okoli 103.000 srednješolcev in okoli 115.000 študentov, kar je razmeroma veliko mladih ljudi, ki precej vplivajo na povečevanje prometa. Med letoma 1999 in 2011 se je količina srednješolcev precej zmanjšala, in sicer kar za 29 odstotkov, medtem ko je bilo študentov v tem času za kakšen odstotek ali dva več.

Slika 16.

Gibanje števila
srednješolcev v
Republiki Sloveniji v
obdobju 1999–2011

Vir: SURS.



Število srednješolcev se je v zadnjem desetletju zmanjšalo v vseh regijah. Največ v tistih, kjer je upadlo tudi število prebivalcev: v pomurski regiji za 36 odstotkov, v zasavski za 30 odstotkov in v koroški za 28 odstotkov. Najmanj se je to število spremenilo v osrednji Sloveniji, in sicer za 16 odstotkov, in v jugovzhodni Sloveniji za 18 odstotkov. Drugod se je število dijakov zmanjšalo približno toliko, kolikor je povprečno slovensko zmanjšanje.

Število srednješolcev je pomembno, saj so eni glavnih uporabnikov javnega potniškega prometa (tudi zaradi subvencioniranih vozovnic). V prihodnje bo delež mlajših prebivalcev manjši, kar bo verjetno vplivalo na še manjšo uporabo javnega potniškega prometa, če se ne bo bistveno spremenila sedanja razvojna smer izvajanja prometne politike.

Rast stopnje motorizacije

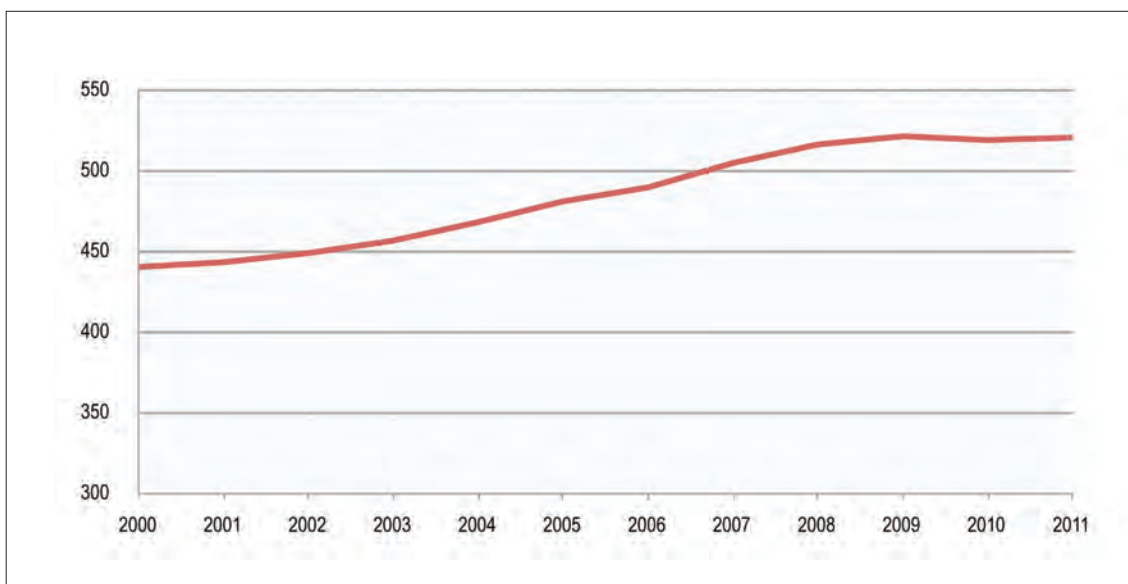
V zadnjih dvanajstih letih se je v Sloveniji stopnja motorizacije povečala za 23 odstotkov in je leta 2011 znašala 523 osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev. Tako je Slovenija že skoraj ujela evropske države z najvišjo stopnjo motorizacije in se v tem pogledu uvršča med razvitejše. Zaradi nastopa krize se je rast motorizacije leta 2009 umirila.

V Sloveniji je stopnja motorizacije v štirih regijah nadpovprečno visoka in je leta 2011 znašala: v goriški regiji 580, v obalno-kraški 586, v notranjsko-kraški 543 in v osrednji slovenski 547 osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev. Izrazito podpovprečna stopnja motorizacije je bila v zasavski (460), pomurski (465), koroški (483) in podravske regiji (491 osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev).

Slika 17.

Rast motorizacije v
Sloveniji v obdobju
1999–2011

Vir: SURS.



Stopnja motorizacije se po regijah postopno izenačuje, kajti nadpovprečno hitro raste v manj razvitih območjih, podpovprečno pa v bolj razvitih.

Visoka stopnja motorizacije vpliva tudi na večjo rabo osebnega avtomobila. V Sloveniji je ta stopnja glede na ustvarjeni bruto domači proizvod in osebne prejemke zelo visoka. K temu gotovo vpliva za našo državo značilna razpršena poselitev, ki zahteva večjo rabo osebnega avtomobila, hkrati pa raba osebnega avtomobila tako pozidavo pospešuje.

Prometno delo po cestah

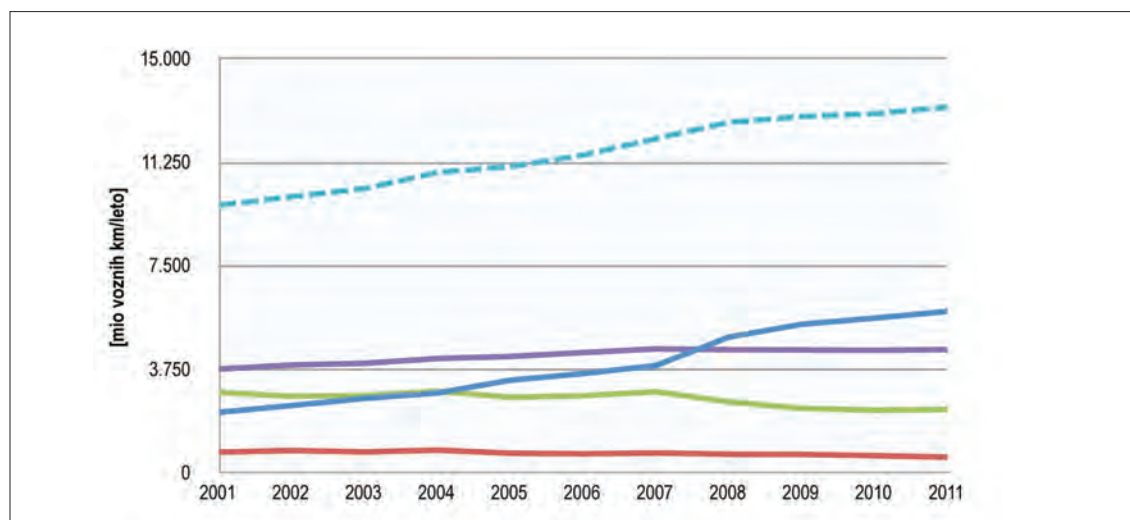
Promet z osebnimi avtomobili nenehno narašča. Od leta 1999 do leta 2011 se je povečal za okoli 32 odstotkov. Povprečna rast je znašala okoli 3 odstotke letno. Po letu 2008 se zaradi krize rast umirja in ponekod je zaznan upad količine prometa. Toda ko bo gospodarska rast spet pozitivna, se bo ta promet gotovo spet povečal.

Slika 18.

Rast prometnega dela po vrsti cest v obdobju 2001–2011

Vir: DRSI.

- AC
- HC
- glavne ceste
- regionalne ceste
- skupaj



Prepeljani potniki z javnim prometom

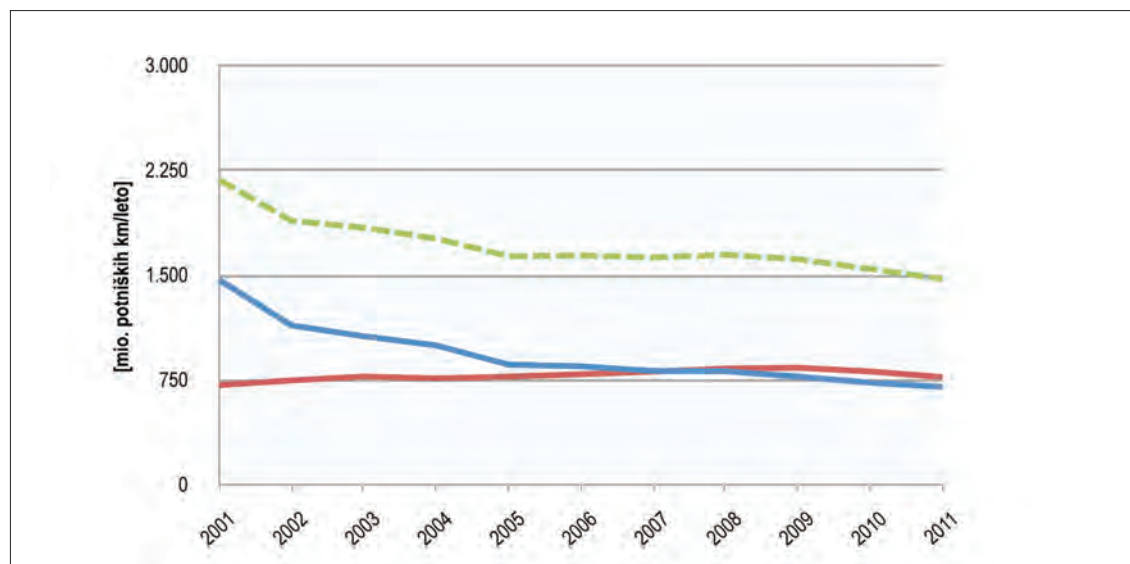
Medtem ko je v preteklosti avtomobilski promet nenehno naraščal, se je število potnikov, prepeljanih z javnim potniškim prometom, zmanjševalo. Cestni, tj. avtobusni javni potniški promet (v katerega ni vključen mestni javni potniški promet), se je med letoma 2002 in 2011 zmanjšal za 38 odstotkov, kar pomeni 3,7 odstotka letno. Tudi število potnikov v mestnem javnem potniškem prometu se je v tem času zmanjšalo za 13,4 odstotka. Železniški potniški promet je počasi naraščal, vendar le do leta 2009. Potem se je prav tako kakor avtobusni začel zmanjševati.

Slika 19.

Rast potniških kilometrov po vrsti prevoza v obdobju 2001–2011

Vir: SURS.

- cestni javni prevoz
- železniški prevoz
- skupaj



Med letoma 2001 in 2008 se je javni potniški promet povečal za 16,6 odstotka, potem pa se je zmanjšal za 13,8 odstotka. V celoti je avtobusni in železniški javni potniški promet med letoma 2001 in 2011 upadel za 32 odstotkov ali okoli 2,8 odstotka letno.

Trenutna razvojna smer glede izbire prometnega sredstva kaže, da raba osebnega avtomobila nenehno narašča, raba javnega prevoza pa se zmanjšuje.

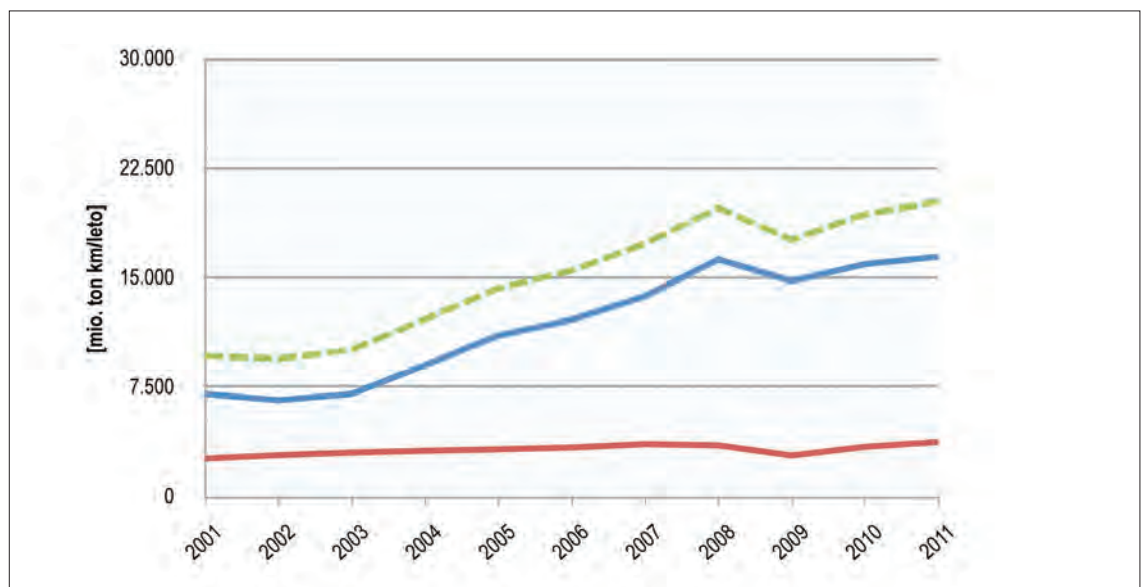
Tovorni promet

Naraščata cestni in železniški tovorni promet, toda cestni bistveno hitreje od železniškega. Iz grafa na sliki 20 je razvidno, da je tovorni promet naraščal do leta 2008, med letoma 2008 in 2009 se je zmanjšal, po letu 2009 pa ponovno narašča. Po cestah je bilo leta 2011 prepeljanih 149 odstotkov več tovora kakor leta 2002. Cestni tovorni promet je v tem obdobju naraščal s povprečno več kot 11-odstotno letno stopnjo. Železniški promet se je v tem obdobju povečal za 32 odstotkov in je naraščal s povprečno 3,1-odstotno letno stopnjo.

Prevoz blaga se še naprej spreminja v korist cestnega in na škodo železniškega prometa.

Slika 20.
Rast tovarnega
prometa po vrsti
prevoza v obdobju
2001–2011 v Sloveniji
Vir: SURS.

— cestni prevoz
— železniški prevoz
— skupaj



Promet v koprskem pristanišču in na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana

V zadnjih enajstih letih je tovorni promet v koprskem pristanišču naraščal s povprečno 5,6-odstotno letno stopnjo, potniški promet na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana s 3-odstotno letno stopnjo in tovorni promet z 8,5-odstotno letno stopnjo. V preteklih letih je promet v pristanišču in na letališču naraščal razmeroma hitro. Po letu 2008 je povsod zaznan upad prometa, toda blagovni promet je leta 2009 ponovno začel rasti (razen v letu 2012, ko je na letališču precej padel, vendar je v letu 2013 začel ponovno naraščati), potniški pa se je še kar zmanjševal, in sicer do lani, ko je ponovno začel naraščati.

Preglednica 3.3:

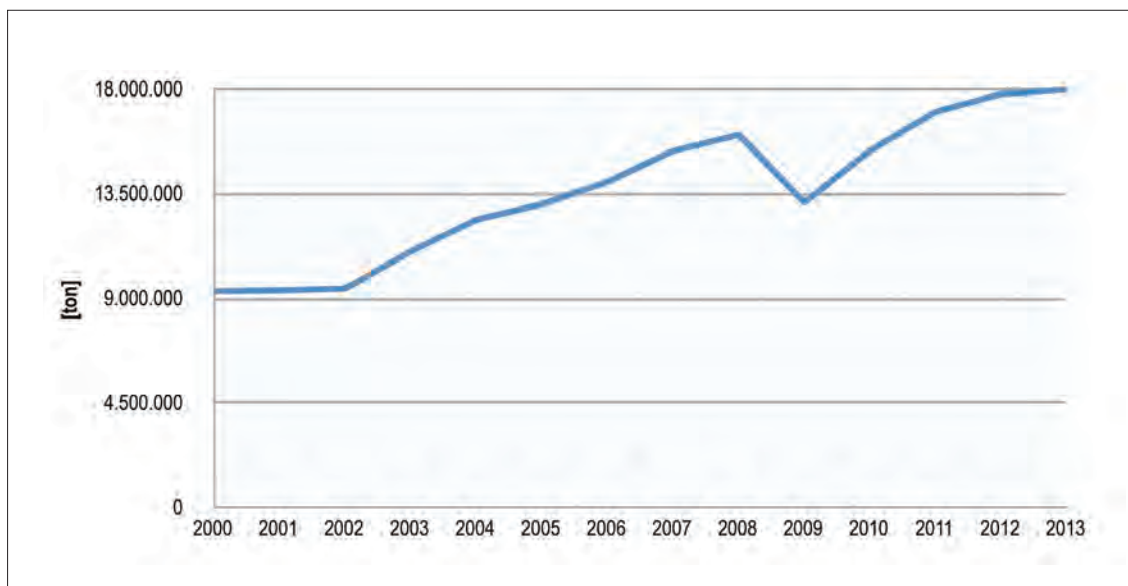
Promet v Luki Koper
in na Letališču Jožeta
Pučnika Ljubljana
po letih

Vir: letna poročila
obravnavanih ustanov.

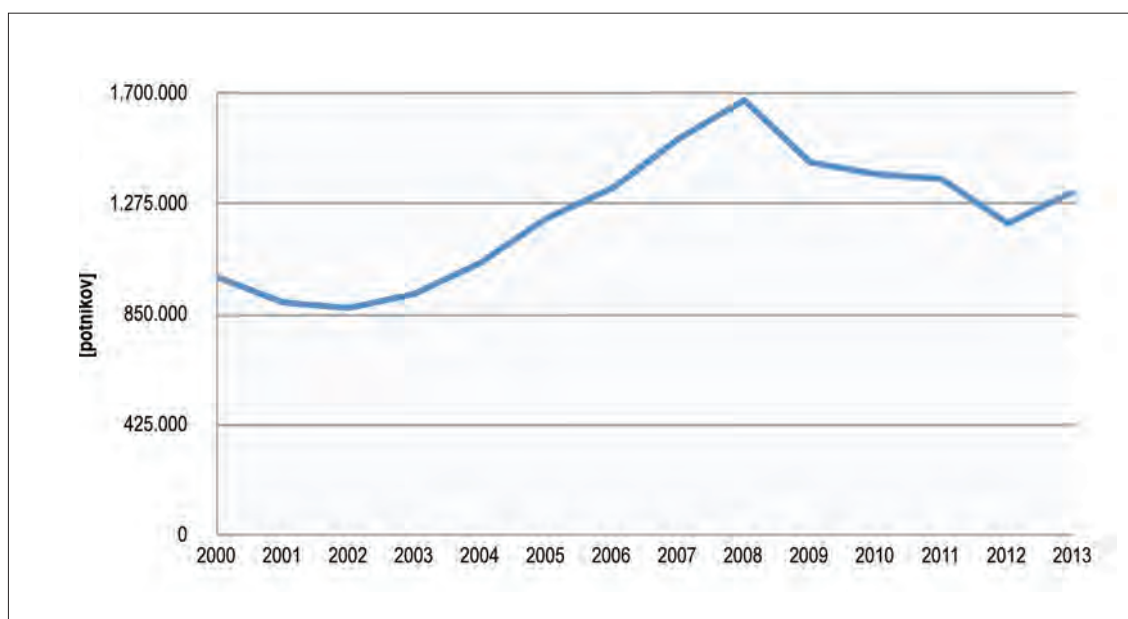
Leto	Luka Koper	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana	
	pretovor (ton)	število potnikov	letalski tovor (ton)
2000	9.321.832	991.693	5.774
2001	9.353.991	894.130	5.683
2002	9.431.497	872.966	5.187
2003	11.036.457	928.397	5.027
2004	12.402.607	1.048.238	5.017
2005	13.066.102	1.218.896	5.245
2006	14.030.732	1.334.355	8.059
2007	15.362.979	1.524.028	13.176
2008	16.050.448	1.673.050	9.118
2009	13.143.620	1.433.855	14.333
2010	15.372.043	1.388.651	17.310
2011	17.051.314	1.369.485	19.659
2012	17.880.697	1.198.911	17.031
2013	17.999.662	1.321.153	17.777

Slika 21.

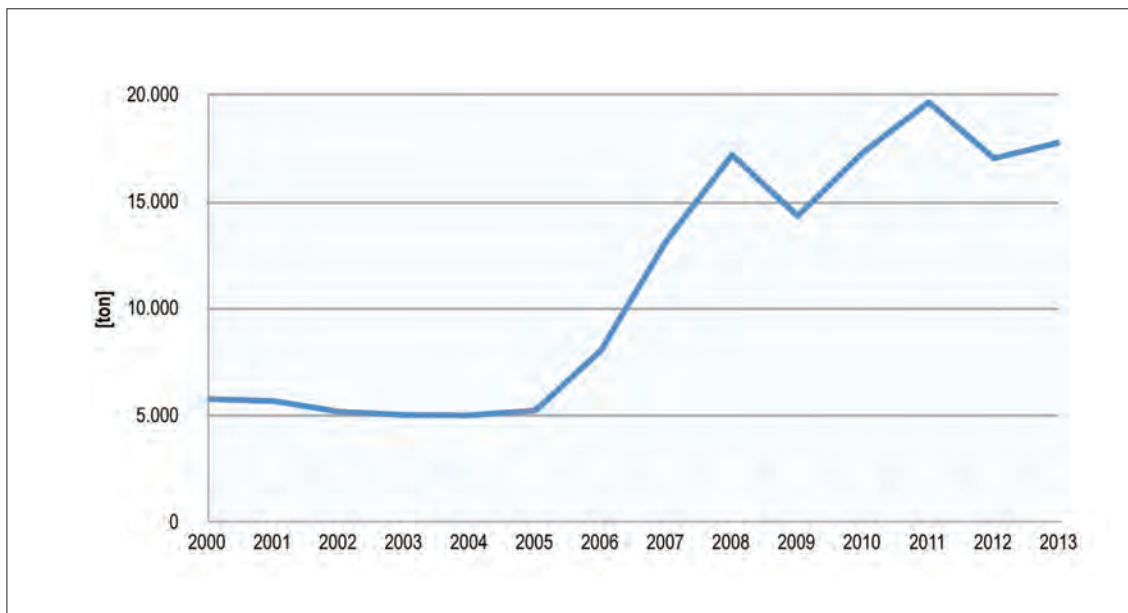
Pretovor blaga v
Luki Koper, obdobje
2000–2013

**Slika 22.**

Število potnikov na
Letališču Jožeta Pučnika
Ljubljana, obdobje
2000–2013



Slika 23.
Obseg tovarnega
prometa na Letališču
Jožeta Pučnika
Ljubljana, obdobje
2000–2013



4.2.3 Prometni tokovi leta 2011

Blagovni tokovi

Prometne obremenitve blagovnega prometa so prikazane na slikah v nadaljevanju. Prometni tokovi blagovnega prometa po železnici in cestah so prikazani v enoti 1.000 neto ton/leto.

Sedanje stanje (leto 2011) blagovnih tokov v Sloveniji in njeni bližnji okolici kaže, da je na relacijah Divača–Ljubljana, Ljubljana–Zidani Most in Zidani Most–Pragersko že zdaj razmeroma močan blagovni prometni tok, ki ne zaostaja za količinami na sosednjih koridorjih.

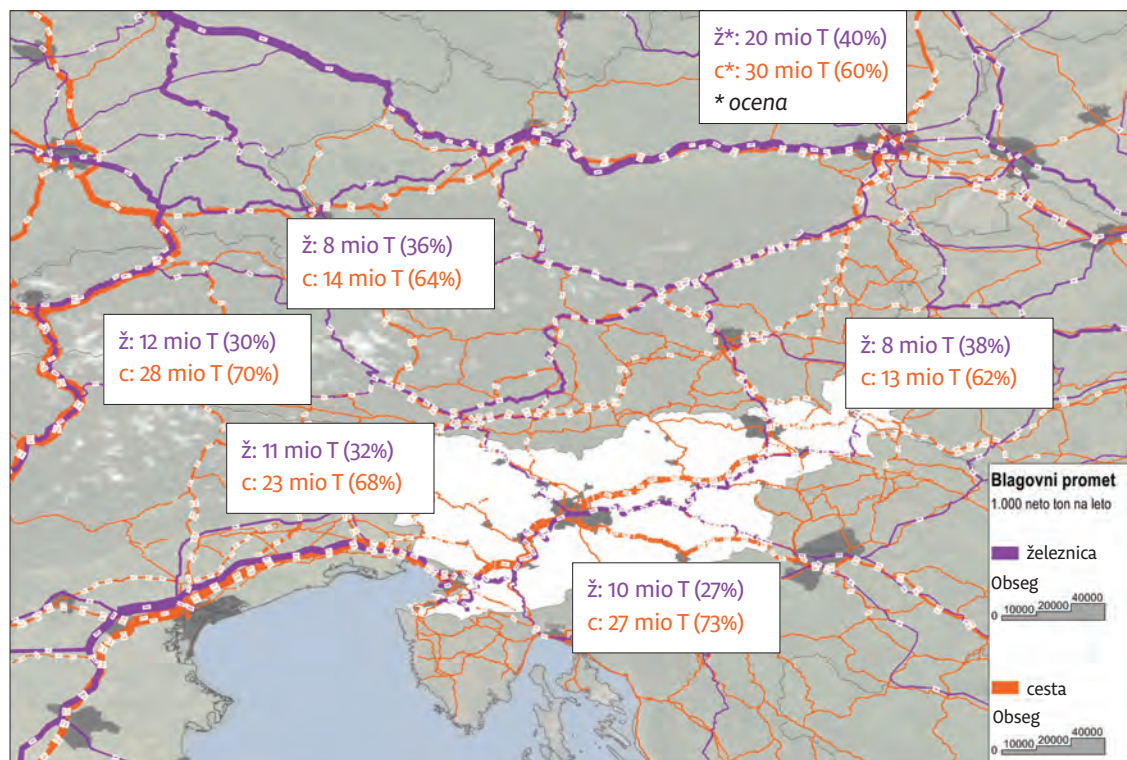
Na prelazu Brenner, ki je eden pomembnejših evropskih koridorjev ter povezuje razviti gospodarstvi Nemčije in Italije prek Avstrije, je bilo leta 2011 po železnici in cesti skupaj prepeljanih 40 milijonov neto ton/leto. Na najbolj obremenjenem avstrijskem koridorju Dunaj–Linz je bilo po oceni¹⁶ po obeh prometnih sredstvih skupaj prepeljanih okoli 50 milijonov neto ton/leto. Na območju Koralma je bilo 22 milijonov neto ton/leto.

Na slovenskem koridorju Divača–Ljubljana je bilo po železnici in cesti prepeljanih 34 milijonov neto ton/leto, na koridorju Ljubljana–Zidani Most (vključena železniška proga ter štajerska in dolenska avtocesta) pa 37 milijonov neto ton/leto, kar je skoraj toliko kot na Brennerju. Na odseku Zidani Most–Pragersko je bilo prepeljanih 21 milijonov neto ton/leto, kar je toliko kot na Koralmu.

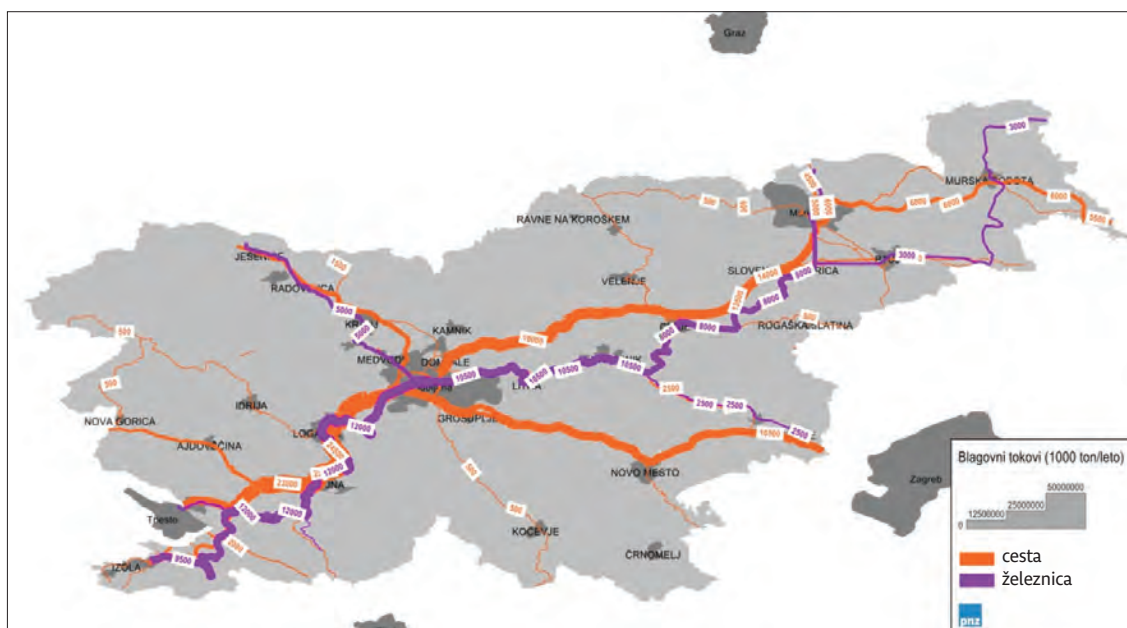
Na vseh koridorjih se več blaga prepelje po cestah kakor po železnici. V analiziranih koridorjih se po železnici prepelje 27 do 40 odstotkov tovora. V Avstriji se po železnici prepelje nekoliko več blaga (36 do 40 odstotkov), na Brennerju in v Sloveniji pa nekoliko manj (27 do 38 odstotkov).

16: Točen podatek ni javno dostopen, tako da so vrednosti ocenjene na podlagi znanega števila tovornih vlakov in cestnih tovornih vozil.

Slika 24.
Obremenitve
železniškega in
cestnega blagovnega
prometa (neto tone/
leto), leto 2011, širše
območje



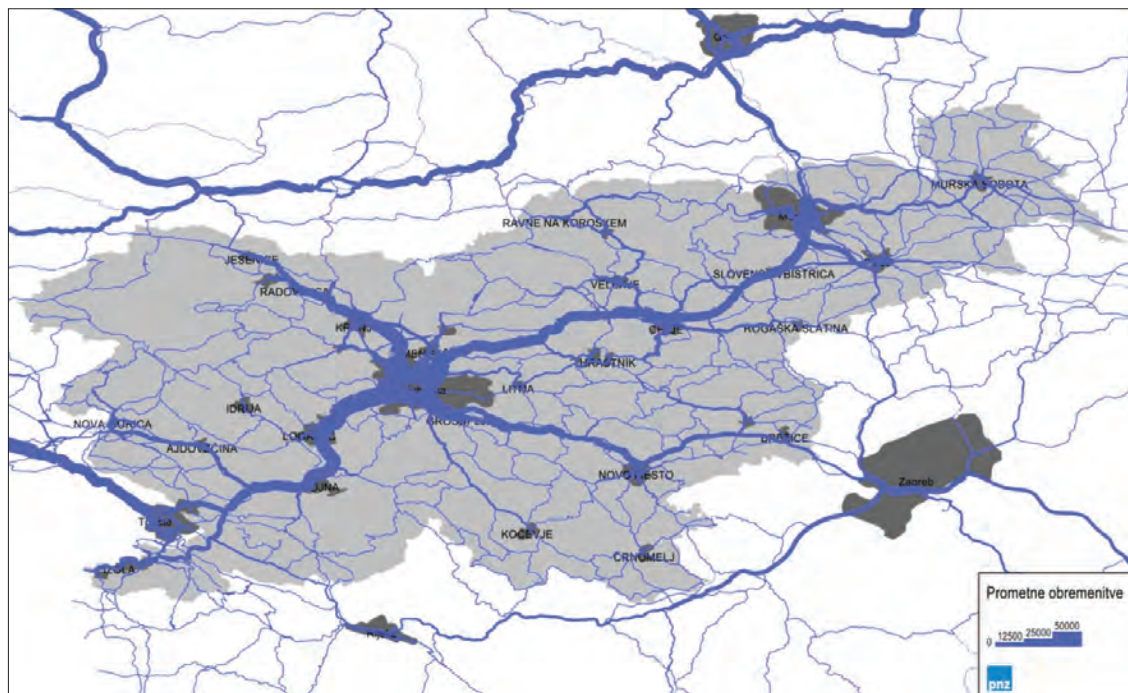
Slika 25.
Obremenitve
železniškega in
cestnega blagovnega
prometa (neto tone/
leto), leto 2011, ožje
območje



Cestni promet

Modelske prometne obremenitve na sedanjem omrežju so za leto 2011 približno take, kakršni so številni podatki. Največ prometa je na slovenskem avtocestnem križu. Pri tem sta v ospredju območje Ljubljane z avtocestnim obročem in priključnimi kraki, delno pa tudi območje Maribora. Na priključnih avtocestnih krakih okoli Ljubljane je zdaj od 55.000 do 60.000 vozil/dan, kar je blizu meje prepustnosti. Tudi na avtocestnem križu je najbolj obremenjena smer jugozahod–severovzhod, podobno kot pri železniškem prometu.

Slika 26.
Obremenitve cestnega
prometa (vozil/delovni
dan), leto 2011



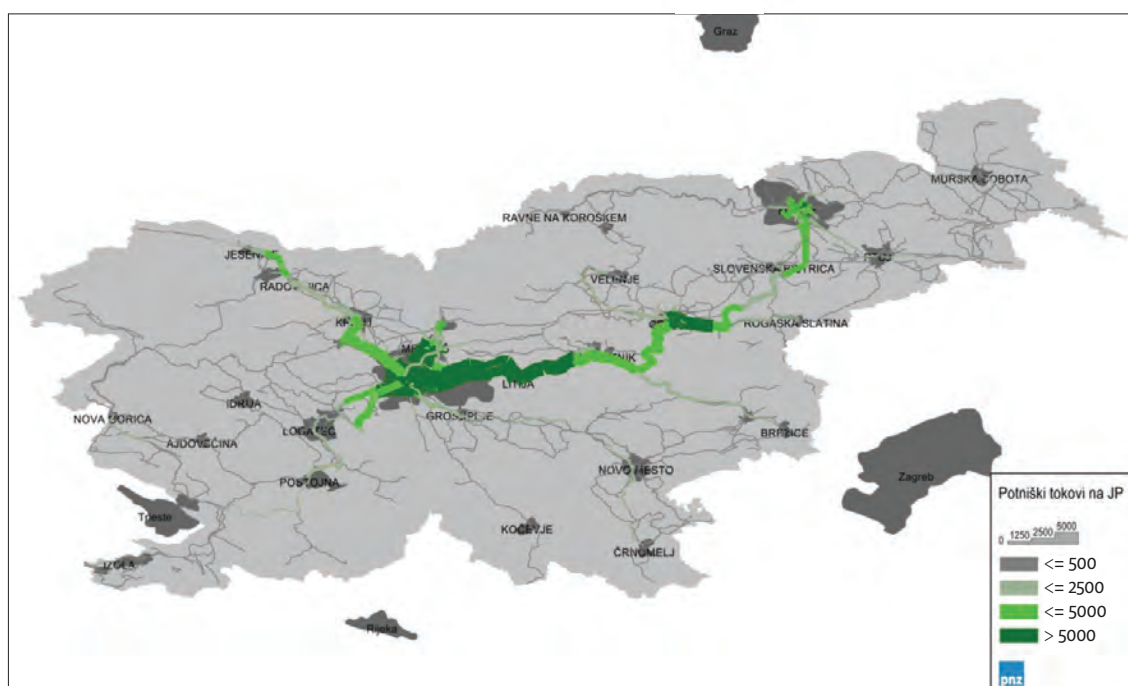
Prometne obremenitve v okolici Ljubljane ne zaostajajo dosti za prometnimi obremenitvami okoli bližnjih večjih mest (Dunaj, München, odsek Benetke–Trst). Ljubljana je sicer manjša, a ima dobro geostrateško lego, ki močno privlači tudi mednarodni promet, zlasti proti sredozemskemu koridorju.

Javni potniški promet

Na splošno je več javnega prometa na območjih okoli večjih urbanih aglomeracij, v bližnji soseščini okoli Dunaja, Münchna, območje Benetke–Trst ipd. V Sloveniji je potniškega javnega prometa precej manj, največ ga je okoli Ljubljane.

Na sliki 27 so prikazane razmere v obstoječem (železniškem in avtobusnem) javnem prometu. Na avtobusih je približno toliko potnikov, kolikor jih je na vlakih, toda avtobusni potniki so razpršeni po vsem omrežju, medtem ko so železniški zgoščeni na nekaj koridorjih. Tu je v ospredju zlasti vseh pet železniških koridorjev proti Ljubljani, najizraziteje pa smer Zidani Most–Ljubljana. Več prometa je še na relacijah Šentjur–Celje in Laško–Celje ter Pragersko–Maribor.

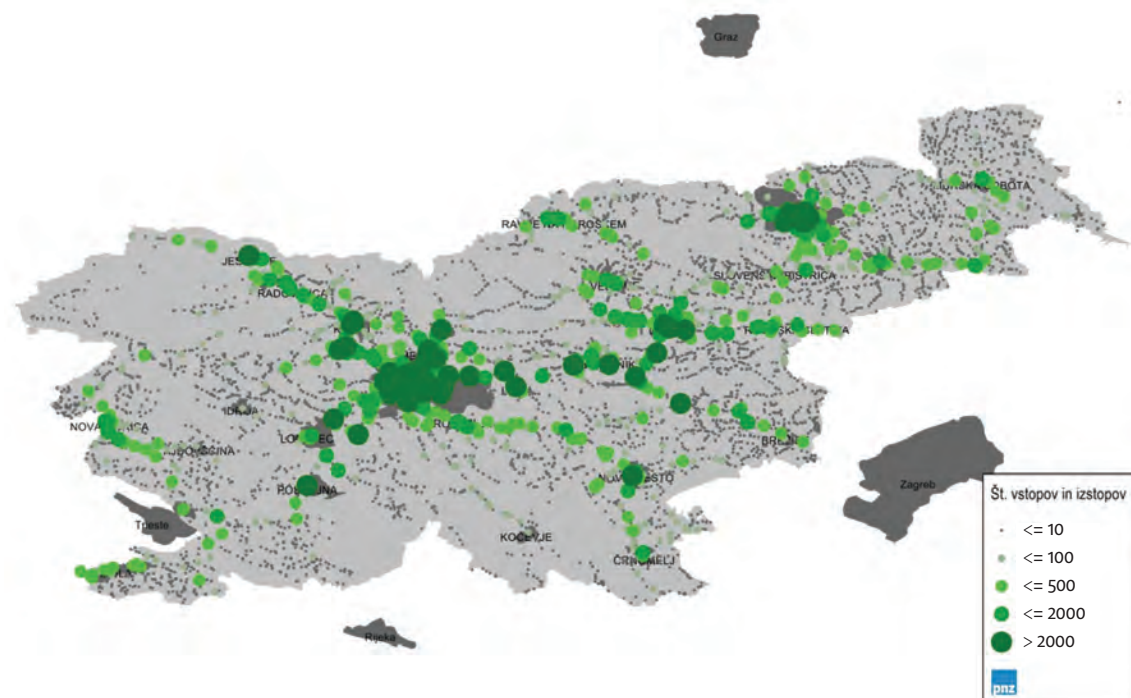
Slika 27.
Obremenitve javnega
potniškega prometa
(potnikov/delovni dan),
leto 2011



Na sliki 28 je prikazano število vstopov in izstopov na postajah in postajališčih. Po tem prednjačijo Ljubljana in Maribor, kraji okoli Ljubljane (Vrhnika, Borovnica, Kranj, Medvode, Domžale, Grosuplje idr.) ter Celje, Zidani Most, Zagorje, Litija, Ptuj idr.

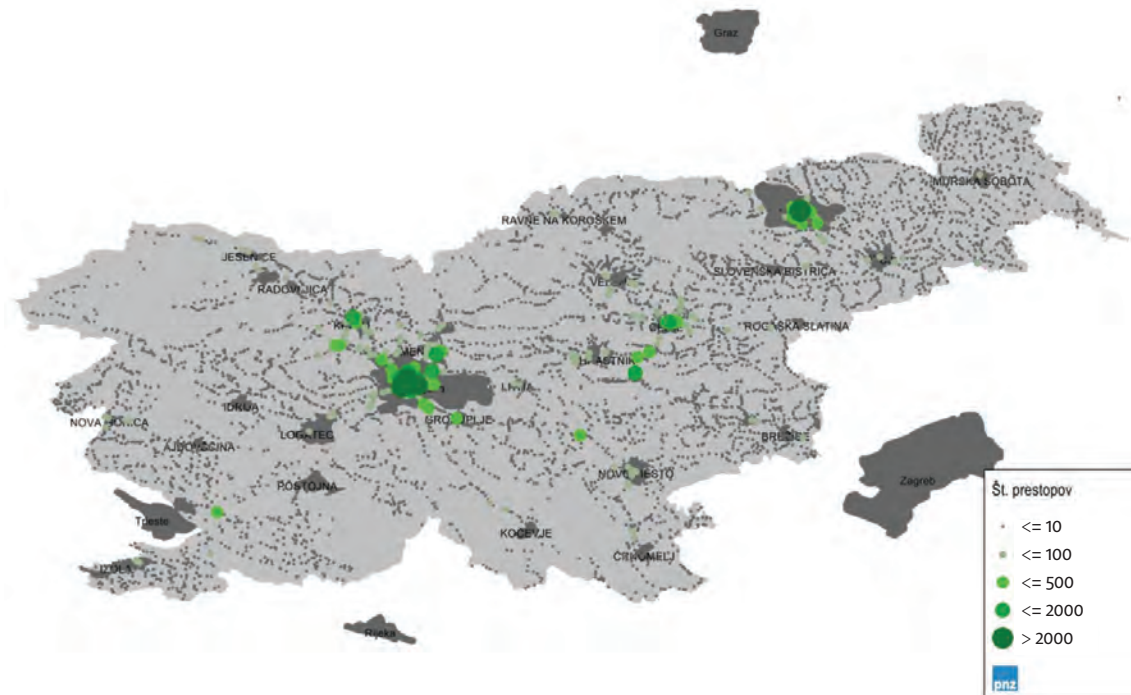
Slika 28.

Število vstopov in izstopov v javnem prometu (vstopi in izstopi/delovni dan), leto 2011



Slika 29.

Število prestopov v javnem prometu (vsi prestopi/delovni dan), leto 2011



4.3 Prometni model

4.3.1 Uvod

Prometno vrednotenje je narejeno po nacionalnem prometnem modelu, ki ga sestavljata modela CETRA in PRIMOS. Slovenski prometni model je orodje za razmeroma objektivno vrednotenje učinkov strategij prihodnje prometne ureditve na ravni države. Izidi napovedi, ki temeljijo na tem modelu, so podlaga za prometno, okoljsko in gospodarsko vrednotenje različic.

Ob tem (poleg prometnega modela) bo treba pri končnem predlogu rešitev, s katerimi naj bi dosegli namen in cilje te strategije, upoštevati zakonodajni in politični okvir (domači in EU).

4.3.1.1 Podatki za razvoj in vrednotenje prometnega modela

Kakovost prometnega modela je precej odvisna od kakovosti vhodnih podatkov. Zato so bili uporabljeni kolikor mogoče zanesljivi in verodostojni podatki.

Uporabljeni sta bili dve vrsti podatkov:

- podatki za razvoj modela:
 - potovalne zakonitosti za razvoj modela povpraševanja potniškega prometa,
 - proizvodnja in poraba, uvoz in izvoz dobrin ter logistični sistem za povpraševanje blagovnega prometa,
 - raba površin in socialnoekonomske količine za modeliranje povpraševanja;
- podatki za umerjanje in vrednotenje modela:
 - podatki za model motorizacije,
 - podatki za model potniškega prometa,
 - podatki za model blagovnega prometa.

Podatki za razvoj modela so med ključnimi podlagami za ta razvoj, podatki za umerjanje in vrednotenje pa za fino uravnavanje modela in potrditev njegove verodostojnosti.

4.3.1.2 Podatki za razvoj modela

4.3.1.2.1 Potovalne zakonitosti za razvoj modela potniškega prometa

Podatki za modeliranje generacijskih faktorjev, izbire prometnega sredstva, distribucije in zasedenosti vozil:

- Anketa razodete preference po gospodinjstvih, raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije, PNZ, Ninamedia, URBI, 2003.
- Anketa razodete preference po gospodinjstvih v Republiki Sloveniji, DRSC, 1999–2000.
- DATELINE – Design and Application of a Travel Survey for European Long-distance Trip Based on an International Network of Expertise, Trias Consulting S. A. & Partners, 2003.
- Mobilität in Deutschland, Bundesministerium für Verkehr, Bau in Stadtentwicklung, 2008.
- Eurostat, EU.

Podatki za določanje občutljivosti za spremembo (verjetnostne in uporabnostne funkcije):

- Raziskava dodatnih elementov izbire prometnega sredstva z anketo izražene preference, UL PTI, 2009.
- Anketa izražene preference na vlakih in bencinskih servisih v Sloveniji, PNZ, UL PTI, 2012.
- Vrednost časa za udeležence v prometu, anketa izražene preference, UL PTI, 2007.

Podatki za modeliranje zunanjega prometa:

- Anketa na cestnih mejnih prehodih, DRSC, PNZ, 2003.
- Sledenje registrskih tablic na cestnih mejnih prehodih in kontrolnih točkah, DRSC, PNZ, 2006.

4.3.1.2.2 Podlaga za razvoj modela blagovnega prometa

Razvoj modela blagovnega prometa temelji na virih:

- Proizvodnja in poraba po blagovnih skupinah v Sloveniji, SURS, 2012.
- Izvoz in uvoz po blagovnih skupinah v Sloveniji, SURS, 2012.
- Izvoz in uvoz med evropskimi državami po blagovnih skupinah, statistični viri Eurostata, EU.

Sursovi podatki so podlaga za ugotovitev proizvodnje, porabe, izvoza in uvoza na ravni Slovenije. Te vrednosti so bile razčlenjene na prometne cone in so podlaga za izračun generacijskih faktorjev.

4.3.1.2.3 Socialnoekonomski podatki

Za razvoj modela sedanjega stanja so bili uporabljeni podatki:

1. Podatki o prebivalcih (za razvoj produkcije in atrakcije):

- Centralni register prebivalstva, MNZ, 2012.
- Število in struktura prebivalstva, Eurostat in statistični uradi sosednjih držav.
- Deleži zaposlenih, osnovnošolcev, srednješolcev in študentov, SURS, 2012.
- Število zaposlenih in njihova struktura, Eurostat.

Podatki so zanesljivi in redno obnovljeni na ravni občin.

2. Podatki o delovnih mestih (za razvoj produkcije in atrakcije):

- Delovna mesta po sektorjih in hišnih naslovih, AJPES, 2012.
- Anketa o zaposlenih po delovnih organizacijah, DRSC, 2012.
- Delovna mesta v evropskih državah, Eurostat, EU, statistični uradi sosednjih držav.

V Sloveniji so bile na podlagi ankete po delovnih organizacijah, ki imajo več kot 100 zaposlenih, določene natančne umestitve delovnih mest.

3. Podatki o prodajnih površinah, vpisnih mestih in tehničnih zmogljivostih (za razvoj atrakcije):

- Prodajne zmogljivosti v trgovinah na drobno 2001, SURS.
- Anketa o kvadraturi prodajnih površin in zaposlenih, DRSC, 2008.
- Prodajne zmogljivosti, Eurostat, EU.
- Vpisna mesta v osnovnih, srednjih in visokih šolah, MZIKS, 2012.
- Prenositvene zmogljivosti, prihodi in prenočitve turistov, SURS, 2012.
- Prenositvene zmogljivosti na evropski ravni, Eurostat, EU.

Za razvoj prihodnjega stanja so bili uporabljeni podatki:

- Napoved stopnje rasti bruto domačega proizvoda, UMAR, 2009.
- 2012 EU Reference Scenario modelling, Draft transport activity projections, EK, 2012.
- Napoved števila prebivalstva in njene starostne strukture po regijah, NUTS 2, Eurostat, 2011.
- Baza razvojnih območij slovenskih regij, UI RS, 2009.
- Baza slovenskih poslovnih con, JAPTI, 2010.

Podatki so večinoma dosegljivi na ravni držav ter območij NUTS 2 in NUTS 3. V Sloveniji so na osnovne baze GIS e-hiš za prebivalce podatki dosegljivi po hišah.

Delitev na manjše prostorske enote je narejena skladno z razpoložljivimi podatki in logiko prostora.

V Sloveniji je razporeditev delovnih mest, ki temeljijo na podatkih AJPEs, na podlagi ankete ustrezno popravljena, tako da so razporejena skladno s stvarnim stanjem. Ustrezno so bile popravljene tudi kvadrature prodajnih površin, da približno ustrezajo stvarnim razmeram.

Napoved stopnje rasti bruto domačega proizvoda, ki je potrebna za napoved motorizacije, mobilnosti in vrednosti časa, temelji na napovedi UMAR iz leta 2009 in najnovejši napovedi Evropske komisije za 28 evropskih držav.

4.3.1.2.4 Podatki za umerjanje in vrednotenje modela

Podatki za model motorizacije

Umerjanje in vrednotenje slovenskega modela motorizacije je narejeno po podatkih:

- Stopnja motorizacije po občinah, MNZ, 2011.
- Ažuriranje podatkov transportnega modela ljubljanske regije, UL PTI, 2003.

Nespornost modela je potrjena s primerjavo modelske in statistične vrednosti stopnje motorizacije po slovenskih občinah.

Podatki za prometni model

1. Statistični in drugi podatki:

- Statistični podatki o prebivalstvu, šolarjih in delovnih mestih, MNZ, SURS, AJPEs, 2011.
- Število in struktura prebivalstva ter delovna mesta po evropskih državah, Eurostat, EUEurostat, EU in statistični uradi evropskih držav.
- Delovno aktivno prebivalstvo po občinah prebivališča in občini delovnega mesta, 2011, SURS.
- Število zaposlenih in njihova struktura po državah, Eurostat, EU.
- Mobilität in Deutschland, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2008.
- Del podatkov Ankete razodete preference po gospodinjstvih, raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije, PNZ, Ninamedia, URBI, 2003.
- WebTAG 3.10.4 Variable Demand Modelling-Convergence Realism and Sensitivity, 2010.

2. Števnici podatki:

- Števnici podatki avtomatskih in ročnih štetij, DRSC, 2011.
- Auswertung und Darstellung der Ergebnisse der automatischen Straßenverkehrszählung, BMVIT, 2011.
- Verkehr und Zahlen, BMVIT, HERRY, 2011.
- Le Future TENT-T: Strumento di Crescita e Rilancio dell' Economia Europea, AISCAT, 2011.
- Trafico e Sicurezza, AISCAT, 2012.
- 2010. Evre vonatkozó keresztszámok, Magyar Köztársaság, 2011.
- Brojanje prometa na cestama, Hrvatske ceste, 2011.
- Štetje potnikov na vlakih, SŽ, 2011.
- Blagovni promet na vlakih, SŽ, 2011.
- Verkehrsprognose Österreich 2025+ Endbericht, Trafico & Partners, 2009.
- Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione del Trasporti, SIMPT 2, TPS & PTV, 2008.
- Štetje potnikov na medkrajevnih in primestnih avtobusnih linijah, PNZ, 2012.

V Sloveniji so na voljo podatki 648 števnih mest državnih cest, ki omogočajo podrobne analize (pretekli in sedanji tokovi po tipih cest in vozil, konične ure idr.).

Na Slovenskih železnica se potniki štejejo en teden v marcu. Na voljo so podatki na odsekih in postajah v enoti potnikov/dan.

Za potnike na avtobusih so podatki dostopni na kordonih okoli večjih mest in na izbranih prerezih.

4.3.2 Zasnova celotnega modela

4.3.2.1 Temeljne značilnosti

Prometni model sestavljajo notranji in zunanji prometni model ter modeli vplivov na okolje in prometno varnost. Vsi modeli so združeni v celoto in so strateški.

Notranji prometni model je razvit za osrednjeevropsko območje, ki sega od Atlantskega oceana do Črnega morja in od Baltskega do Sredozemskega morja. Sestavljen je iz dveh podmodelov: iz nacionalnega podmodela Republike Slovenije, ki temelji na predhodno izdelanem modelu PRIMOS, in podmodela preostalega območja notranjega modela. Nacionalni podmodel je podrobnejši ter vključuje vsa znotraj- in medconska potovanja, pa tudi znotraj- in medconske prevoze, podmodel preostalega območja notranjega modela pa vključuje samo medconska potovanja in meddržavne prevoze. Ta prometni model, ki zajema širše območje obdelave, se imenuje CETRA (CEntralnoevropski TRAnsportni model).

Zunanji promet, tj. promet, ki izvira in/ali ima cilj zunaj območja notranjega modela, je povzet iz vseevropskega prometnega modela TRANS-TOOLS 2. generacije. Ta model vključuje promet iz preostale Evrope, ki ni vključena v notranji model, in iz preostalega sveta.

Podmodel vplivov na okolje in prometno varnost je razvit samo za Slovenijo.

Modeliran je potniški in blagovni promet.

Notranji promet je po eni strani odvisen od razmer, na katere vplivajo slovenska regionalna središča v povezavi z gravitacijskim zaledjem, znotrajregionalni in medregionalni odnosi in posebne slovenske značilnosti, ter po drugi strani od globalizacijskih procesov, ki vplivajo tudi na Slovenijo. Slovenija kot ozemeljsko majhna država je bolj kakor druge odvisna od svojega okolja. Zato notranji prometni model vključuje njeno lastno območje in njeno neposredno vplivno območje.

Zunanji promet je odvisen predvsem od globalizacijskih procesov in evropskih značilnosti, ki jih zajema zunanji model.

Notranji in zunanji model sta strateška ter vključujeta soodvisnost med poselitvami, socialnoekonomskimi in prometnimi razmerami ter hkrati med elementi samega prometnega sistema. Omogočata tudi verodostojno modeliranje sprememb pri izbiri prometnega sredstva, in sicer za potniški in blagovni promet. Skladno z evropsko in slovensko prometno politiko se bo v prihodnje okrepila vloga javnega potniškega in železniškega blagovnega prometa.

Prometni modeli za potniški in blagovni notranji in zunanji promet so 4-stopenjski. Vključujejo tradicionalne stopnje: produkcijo in atrakcijo, distribucijo, izbiro prometnega sredstva in obremenjevanje. Popolnoma je izključena metoda faktorjev rasti in s tem tudi pogosto povezano subjektivno ocenjevanje. Model v celoti temelji na objektivnih podlagah in jasnih izhodiščih.

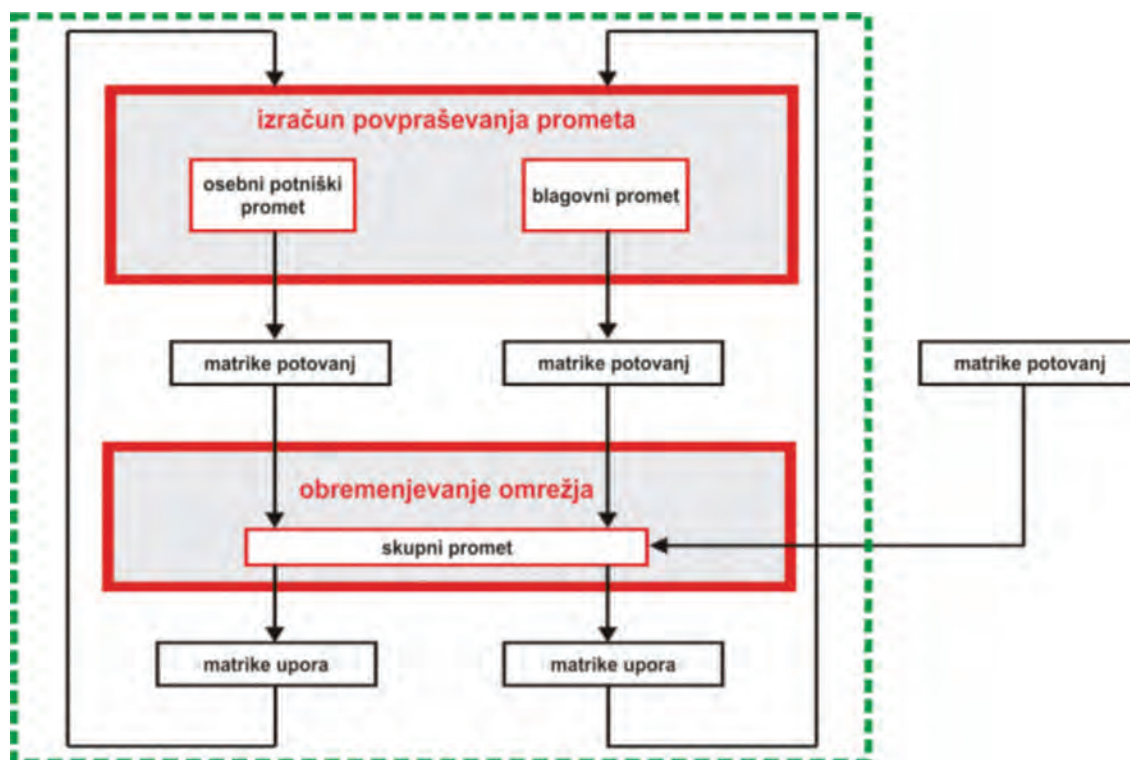
Tako njegov izid načelno ni odvisen od subjekta, ki z njim dela.

Kot je znano, se prve tri stopnje nanašajo na povpraševanje in zadnja na obremenjevanje. Povpraševanje je modelirano posebej za potniški in posebej za blagovni promet, obremenjevanje pa je skupno.

Skladno s projektno nalogo je modeliran promet na povprečni delovni dan in v popoldanskih koničnih urah. Osnovno leto je leto 2011, prognostični pa sta leti 2020 in 2030. Model je (za osnovno leto) umerjen in ovrednoten po mednarodnih merilih.

Model je razvit z uporabo programskega orodja VISUM 12.00.

Slika 30.
Zasnova celotnega
osrednjeevropskega
prometnega modela,
ki vključuje potniški in
blagovni promet



4.3.2.2 Sestava modela

Notranji in zunanji model skupaj vključujeta vsa bistvena prometna sredstva in vso bistveno infrastrukturno omrežje, in sicer:

1. Notranji model potniškega prometa

- Slovenija:
 - osebni avtomobil (vključno z javnimi parkirišči večjih mest),
 - javni potniški promet (vlak, linijski in nelinejski avtobus),
 - »parkiraj in se pelji« (osebni avtomobil, vlak, linijski avtobus),
 - letališče,
 - avtobusne in železniške postaje in postajališča (kot nujni del infrastrukturnega omrežja za učinkovito izvajanje JPP),
 - prestopne točke,
 - kolo in
 - peš;

- drugo osrednjeevropsko območje:
 - osebni avtomobil,
 - javni potniški promet (vlak, linijski avtobus),
 - letališča in letalske proge,
 - trajekti,
 - avtobusne in železniške postaje in postajališča,
 - prestopne točke.
2. Notranji model blagovnega prometa
- Slovenija:
 - vlak,
 - lahki tovornjaki (do 7,5 t), težki tovornjaki (nad 7,5 t),
 - pretovorne točke (vključno z Luko Koper);
 - drugo osrednjeevropsko območje:
 - vlak,
 - težki tovornjaki (nad 7,5 t),
 - ladje in trajekti,
 - pristanišča,
 - pretovorne točke.

3. Zunanji model potniškega prometa

- drugo območje Evrope in sveta:
 - osebni avtomobil,
 - javni potniški promet (vlak),
 - letališča in letalske proge,
 - ladje in trajekti,
 - železniške postaje in postajališča,
 - prestopne točke.

4. Zunanji model blagovnega prometa

- drugo območje Evrope in sveta
 - vlak,
 - težki tovornjaki (nad 7,5 t),
 - ladje in trajekti,
 - pristanišča,
 - pretovorne točke.

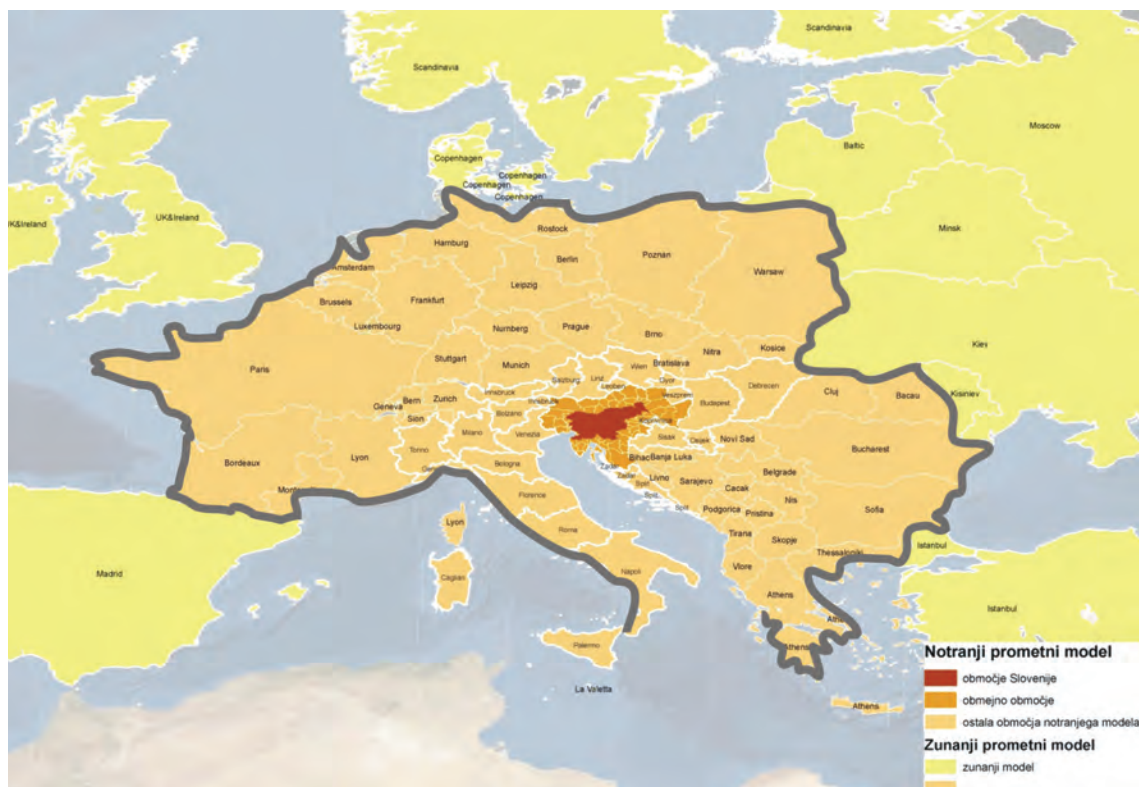
Na podlagi povpraševanja po potniškem in blagovnem prometu v notranjem prometnem modelu, ki vključuje produkcijo in atrakcijo potovanj in prevozov, njihovo distribucijo in izbiro prometnih sredstev ter povpraševanja po zunanjem prometu, so določeni skupni potniški in blagovni tokovi, ki se razporedijo po prometnih sredstvih in njihovih kombinacijah.

4.3.2.3 Območje obdelave

Jedro obdelave nacionalnega prometnega modela so prometne razmere v Sloveniji. Vendar pa na prometne razmere v naši državi vplivajo tudi zunanji dejavniki. Zato območje obdelave ne vključuje le Slovenije, temveč širši prostor. To je zlasti pomembno zaradi modeliranja blagovnega prometa.

Slika 31.

Notranji prometni model: 827 con (obrobjen z debelejšo črto); zunanji prometni model: 12 con (rumeno obarvano)



Notranji prometni model oziroma model CETRA obsega območje, ki sega od Atlantskega oceana do Črnega morja in od Baltskega do Sredozemskega morja. To območje vključuje dobrih 350 milijonov prebivalcev in okoli 150 milijonov delovnih mest. Zanimajo nas predvsem razmere v Sloveniji, zato je to območje podrobno obdelano na ravni države. Promet zunaj Slovenije je kot del nacionalnega modela obdelan le toliko, kolikor to vpliva na razmere pri nas. Na sliki 31 je območje notranjega modela, tj. območje, ki je modelirano v okviru te študije, obrobjeno z debelejšo črto.

Model je podrobno umerjen in ovrednoten glede na prometne razmere v Sloveniji. Prometne razmere zunaj nje so grobo preverjene, natančneje v zamejskem prostoru in bolj grobo na večji oddaljenosti od Slovenije.

4.3.3 Povpraševanje po notranjem potniškem prometu

4.3.3.1 Območje Slovenije

4.3.3.1.1 Model povpraševanja

Produkcija je za povprečni delovni dan izračunana po metodi enovitih izvorno-ciljnih skupin. Za povprečni delovni dan je vključenih 13 značilnih izvorno-ciljnih skupin oziroma namenov: dom-delo, dom-šola (osnovna, srednja, visoka), dom-nakup, dom-prosti čas, dom-drugo, delo-dom, šola-dom, nakup-dom, prosti čas-dom, drugo-dom, delo-drugo, drugo-delo in drugo-drugo.

Uporabljeni generacijski faktorji izhajajo iz slovenskih anket po gospodinjstvih.¹⁸

Poleg generacijskih faktorjev so podlaga za izračun generacij tudi socialnoekonomski podatki po conah, in sicer število prebivalcev, zaposlenih, šolarjev, dijakov in študentov ter ali imajo na voljo osebni avtomobil ali ne.

Potovanja, vezana na delo in šolo, imajo trde robne pogoje (dvakrat omejene) in drugi nameni mehke (enkrat omejene). Atrakcija zadnjih je tako odvisna tudi od ugodnosti prometnega položaja oziroma dostopnosti.

18: Anketa razodete preference po gospodinjstvih, raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije, PNZ, Ninamedia, URBI, 2003.

Atrakcija je v prvem koraku določena v razmerju do vseh delovnih mest, delovnih mest v terciarnem sektorju, šolskih mest, kvadrature prodajnih površin in prebivalcev. Sprememba produkcije potovanj je odvisna od rasti mobilnosti (vseh potovanj/osebo/dan) in stopnje motorizacije. Rast mobilnosti pa je odvisna od rasti BDP in določena z enačbo:

$$M_i = \eta * BDP_i,$$

pri čemer je:

M_i faktor rasti mobilnosti na območju i ,

BDP_i faktor rasti bruto domačega proizvoda na območju i ,

η faktor elastičnosti.

Koeficient elastičnosti je določen po metodi središčne ločne elastičnosti, ki se najpogosteje uporablja pri prometnih analizah.

Enačba ima obliko:

$$\eta = (\text{razlika količine } Q \text{ v } \%) \div (\text{razlika cene } P \text{ v } \%).$$

Središčna (ali linearna) ločna elastičnost:

$$\eta = \frac{Q_2 - Q_1}{(Q_2 + Q_1)/2} + \frac{P_2 - P_1}{(P_1 + P_2)/2} = \frac{(Q_2 - Q_1)(P_1 + P_2)}{(P_2 - P_1)(Q_1 + Q_2)}$$

pri čemer je:

η vrednost elastičnosti,

Q_1 povpraševanje pred,

Q_2 povpraševanje po,

P_1 cena oziroma storitev pred,

P_2 cena oziroma storitev po.

Za določitev stopnje motorizacije je razvit poseben model.

Na spremembo produkcije in atrakcije vplivajo tudi spremembe socialnoekonomskih značilnosti posameznih prometnih con.

Razporeditev in izbira prometnega sredstva sta določeni s simultanim modelom EVA.

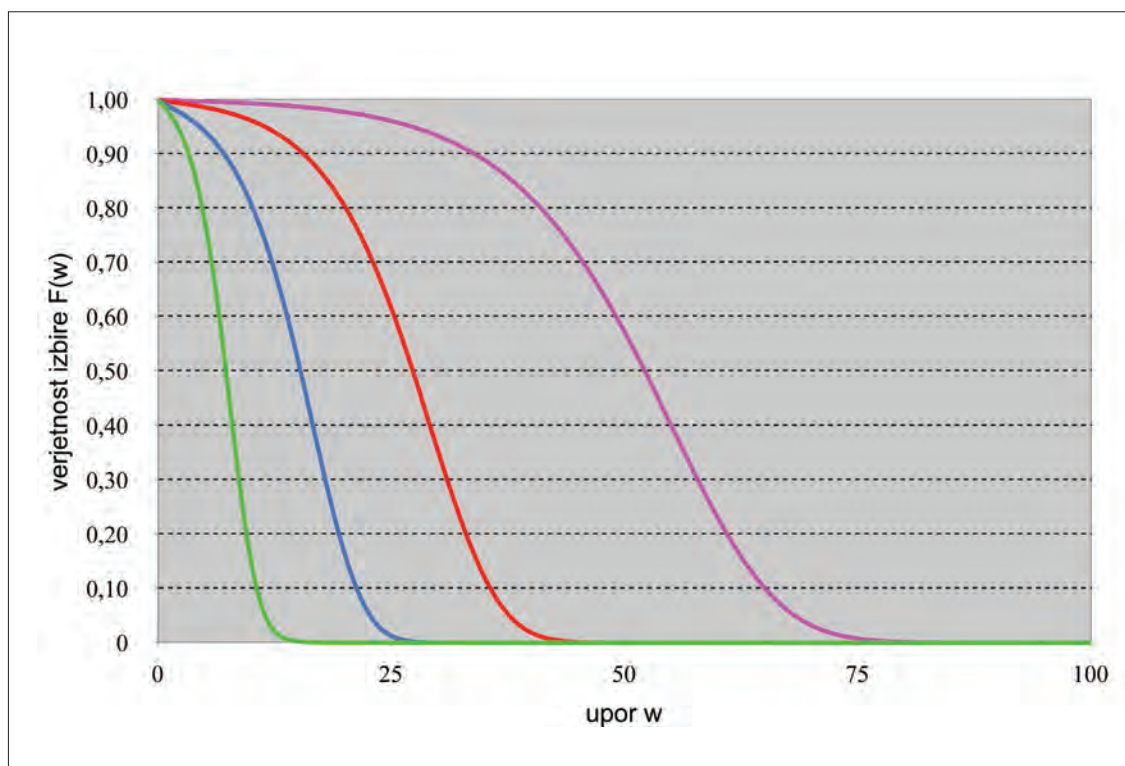
Gre za verjetnostne funkcije upora, ki so drugačne za različne izvorno-ciljne skupine, različna prometna sredstva in različne vrste upora. Te funkcije (poleg atrakcij) določajo, kateri potovalni cilj bo izbran z nekim prometnim sredstvom, in to hkrati.

Verjetnostne funkcije upora standardno vključujejo potovalni čas. V okviru tega modela sta dodani posebni funkciji, in sicer funkcija, občutljiva za razpoložljivost parkirišč, in funkcija, občutljiva za pogostnost voženj sredstev javnega potniškega prometa. Tako bo izbira prometnega sredstva določena verodostojneje, saj bodo upoštevani vsi najvplivnejši dejavniki.

Slika 32.

Verjetnostne funkcije
upora za različna
prometna sredstva

— peš
— kolo
— osebni avto
— javni promet



Potovalni čas predstavlja generalizirano ceno oziroma generalizirani čas. Eden ključnih dejavnikov, ki vplivajo na izbiro prometnega sredstva in cilj potovanja, je strošek potovanja. Ta je izražen v denarni (kot generalizirana cena) ali časovni (kot generalizirani čas) enoti. V obeh primerih je sestavljen iz denarnih in nedenarnih stroškov. Med drugim je treba poznati vrednost časa po namenih potovanja, da se denarni oziroma časovni stroški preračunajo v denar ali čas. Vrednost časa je različna za različne vrste potnikov. Ljudje, ki jim je čas zelo pomemben, so pripravljeni plačati več, da prej prispejo. Medtem ko so ljudje, ki jim čas ni tako pomemben, občutljivejši za ceno vozovnice ali parkirnine. Z rastjo življenjske ravni postaja čas vse pomembnejši in občutljivost za ceno vse manjša.

V modelih CETRA in PRIMOS so v Sloveniji uporabljene vrednosti časa, ki veljajo za slovenske razmere. Generalizirani čas, uporabljen v tem modelu, pomeni privlačnost prometnega sredstva in poti ter vključuje vse pomembnejše prvine uporabe, in sicer:

- osebni avtomobilski promet:
 - denarni stroški: gorivo in vzdrževalni stroški vozil, cestnina,
 - potovalni čas: dostop do parkirišča in od njega (čas hoje), potovalni čas v vozilu, postanek na meji;
- javni potniški promet:
 - denarni strošek: cena vozovnice,
 - potovalni čas: dostop do postaje ali postajališča in od njega (čas hoje), čakalni čas na postaji ali postajališču, čas vkrcavanja, čas prestopanja in potovalni čas v vozilu, postanek na meji,
 - stopnja neudobja zaradi gneče v vozilih javnega prometa.

Uporabljen generalizirani čas sestavljajo vse navedene prvine. Časi niso določeni matematično, temveč tako, kot jih ljudje dojemajo in občutijo (zaznavni čas, angl. *perceived time*). Na primer čakalni čas ljudje dojemajo manj ugodno od enakega časa vožnje.

Razpoložljivost parkirišč in cena parkiranja sta tako kot del funkcije uporabe s posebno funkcijo modelirani posebej.

Kot je prikazano v podpoglavju Struktura modela, je v Sloveniji posebno prometno sredstvo sistem »parkiraj in se pelji« (P + R), ki je tudi posebej modeliran.

Funkcija upora, občutljiva za razpoložljivost splošnih parkirišč

Upoštevana je razpoložljivost parkirišč, ki vključuje tudi ceno parkiranja. Upoštevana se število razpoložljivih parkirišč in povprečna cena parkiranja po prometnih conah.

Povprečna cena parkiranja po prometnih conah je izračunana na podlagi raziskave vseh razpoložljivih parkirnih mest v petih večjih slovenskih mestih. Parkirna mesta so v prometnem modelu razdeljena v tri osnovne skupine:

- javna neplačljiva,
- javna plačljiva (parkirna ploščad, parkirna hiša, ulično parkiranje, parkirišča P + R),
- zasebna parkirišča (poslovna in rezervirana za stanovalce).

Vrednost spremenljivke povprečna cena parkiranja je sestavljena iz: razpoložljivosti parkirišča (število parkirnih mest) ter resnične cene parkiranja po vrsti parkirišča in trajanju parkiranja.

Pri namenih delo in (visoka, višja) šola sta upoštevana resnična cena osemurnega parkiranja na plačljivih parkiriščih ter število parkirnih mest na neplačljivih in zasebnih parkirnih površinah. Pri preostalih namenih so upoštevani resnična cena enournega parkiranja in število parkirnih mest na plačljivih površinah ter število parkirišč na preostalih javnih površinah. Uporabljena je enačba obteženega povprečja.

Funkcija upora, občutljiva za pogostnost voženj javnega prometa

Poleg funkcije, občutljive za razpoložljivost parkirišč, je vključena posebna funkcija, občutljiva za pogostnost voženj javnega prometa. S tem je v kakovost ponudbe javnega prometa poleg potovalnega časa vključena tudi pogostnost voženj. Ni vseeno, ali so na primer na voljo trije vlaki na dan ali vsako uro.

Parametri funkcije EVA 2, ki je tudi tu matematična osnova za izračun, so določeni na podlagi v anketi izraženega dajanja prednosti.

Parametri so različni glede namenov potovanj. Na ravni celotne Slovenije so določeni za dva osnovna namena:

- namen 1 – potovanja zaradi službe in šole;
- namen 2 – potovanja za druge namene (nakup, prosti čas ...).

Na splošno so za pogostnost voženj bolj občutljivi morebitni uporabniki javnega prometa, ki potujejo z drugimi nameni kakor tisti, ki potujejo z namenom delo in šola. V obeh primerih pa se privlačnost javnega prometa močno zmanjša, če je na primer razmik med vlaki večji od 2 ur. Od tod naprej je verjetnost uporabe javnega prometa manj kot 10-odstotna. Tu uporabljena funkcija upora velja za medkrajevni in primestni promet.

S tema dvema dodatnima funkcijama so v model vključene vse bistvene prvine ponudbe osebnega avtomobilskega in javnega prometa. Tako je model postal primerno orodje za preizkus različnih prometnih politik.

Modeliranje sistema P + R

Sistem P + R je del potniškega modela, katerega namen je skrajšati dolžino poti, opravljene z osebnim avtomobilom, kar najbolj zmanjšati število avtomobilov v mestnih središčih in prevozne stroške, tako pa pospešiti razvoj javnega potniškega prometa. Gre za kombinacijo potovanja, ko se del poti opravi z avtomobilom, drugi del pa z javnim prometom. Vrstni red ni pomemben, le uporaba obeh prevoznih sredstev je obvezna.

19: Matrična konvolucija je postopek, pri katerem se z uporabo matrike mogočih prestopnih točk poišče minimum potovalnih časov dveh matrik (ene za osebni avto, druge za javni potniški promet), da se dobi matrika najmanjših potovalnih časov za sistem P + R.

Za modeliranje sistema P + R je vključena dodatna verjetnostna funkcija upora. V prvem koraku se s postopkom matrične konvolucije¹⁹ izračuna matrika upora za sistem P + R. Določena je na podlagi dveh matrik upora, in sicer osebnega avtomobilskega in javnega prometa. Na podlagi vseh parkirišč v sistemu P + R se za posamezni izvorno-ciljni par določi najugodnejše mesto prestopa med enim in drugim prevoznim sredstvom. Sledita hkratna distribucija in izbira prometnega sredstva (model EVA), izid česar so matrike potovanj po namenih in prometnih sredstvih. Matrika potovanj sistema P + R se na podlagi matrike najugodnejšega mesta prestopa razdeli in prišteje k matriki potovanj, opravljenih posebej z osebnim avtomobilskim in posebej z javnim potniškim prometom.

4.3.3.1.2 Model motorizacije

Glede na mnoge statistične in anketne raziskave doma in po svetu je ugotovljeno, da stopnja motorizacije neposredno vpliva na mobilnost prebivalstva in izbiro prometnega sredstva. Zato je model motorizacije, ki bo omogočal verodostojno napoved prihodnje stopnje motorizacije, zelo pomemben za določitev prihodnje mobilnosti in izbire prometnega sredstva. Večja stopnja motorizacije povzroči več potovanj na prebivalca, zlasti za nedelovne namene, ter večjo rabo osebnega avtomobila in manjšo rabo javnega prometnega sredstva.

Na podlagi podrobne analize je bilo ugotovljeno, da na ravni Slovenije ustreza t. i. urejeni model logit (angl. *ordered logit model*).

Urejeni model logit glede motorizacije je razvit:

- na ravni gospodinjstev in
- na ravni oseb.

Spremenljivke in podspremenljivke izhajajo iz ankete po gospodinjstvih iz leta 2003 za širšo ljubljansko regijo.²⁰ Spremenljivka je na primer starost, podspremenljivke pa so različni starostni razredi. Dodatno je bila analizirana državna anketa po gospodinjstvih iz let 1999–2001.²¹

20: Vir (1).

21: Anketa po gospodinjstvih v Republiki Sloveniji, DRSC, 1999/2000.

Na ravni gospodinjstev so obravnavane štiri možne verjetnosti:

- gospodinjstvo brez avtomobila,
- gospodinjstvo z enim avtomobilom,
- gospodinjstvo z dvema avtomobiloma,
- gospodinjstvo s tremi ali več avtomobili.

Na ravni oseb sta obravnavani dve možnosti:

- oseba ima avtomobil in
- oseba nima avtomobila.

Značilnost neodvisnih spremenljivk je vzorčno določena na ravni širše ljubljanske regije, in sicer posebej za območje Mestne občine Ljubljana in posebej za preostalo regijo. Statistična zanesljivost je določena s preizkusom linearne hipoteze. Tako določene neodvisne spremenljivke so sestavni del modela motorizacije Slovenije.

4.3.3.2 Drugo osrednjeevropsko območje

4.3.3.2.1 Model povpraševanja

Za celotno območje, vključeno v notranji prometni model, je razvit enoten model povpraševanja. Le v Sloveniji je ta podrobnejši, na območju preostalih 22 držav pa manj, saj nas zanima predvsem tisti promet z zunajslovenskega območja, ki lahko vpliva na slovenske prometne razmere.

Produkcija je prav tako računana po metodi izvorno-ciljnih skupin. Vendar nas tu zanima le medconski promet, znotrajconski pa se zanemari. Generacijski faktorji po državah so določeni na podlagi mednarodnih in domačih anket po gospodinjstvih. Delež medconskega prometa je prav tako določen po mednarodnih raziskavah.

Sprememba produkcije potovanj je tudi tu določena glede na rast mobilnosti in bruto družbeni proizvod ter stopnje motorizacije. Pričakovana rast bruto družbenega proizvoda in stopnja motorizacije je po državah (brez Slovenije) povzeta iz novejših mednarodnih virov.

Distribucija in izbira prometnega sredstva sta tudi tu določeni s simultanim modelom EVA. Za to območje, ki obsega predvsem daljinski promet, so razvite posebne funkcije EVA, ki se razlikujejo od slovenskih.

Verjetnostne funkcije upora tudi tu vključujejo potovalni čas, tj. generalni čas. Ta upošteva nedenarne in denarne stroške, podobno kakor pri slovenskem modelu. Ne upošteva pa dodatnih funkcij, občutljivih za razpoložljivost parkirišč in pogostnost voženj vozil javnega prometa. Sem prav tako ni vključen sistem P + R.

Na območju preostalih 22 držav je tako razvit model, ki zares vpliva le na prometne razmere v Sloveniji, saj nas v okviru tega modela zanima samo to območje.

Prometna modela CETRA in PRIMOST predstavljata slovenski model, ki podrobneje vključuje vplive neposrednega okolja. To pa pomembno učinkuje zlasti na natančnost in zanesljivost modeliranja blagovnih tokov.

Vsekakor bo dal ta model v obravnavanem prostoru bistveno bolj verodostojne, natančne in zanesljive izide kakor sedanji vseevropski model TRANS-TOOLS, ki se v srednji Evropi precej razlikuje od stvarnih razmer.

4.3.3.2 Model motorizacije

Rast stopnje motorizacije za 22 držav bo povzeta iz novejših mednarodnih napovedi, ki temeljijo na novejših napovedih bruto domačega proizvoda in drugih dejavnikov. V modelu povpraševanja bo stopnja motorizacije upoštevana tako kakor pri slovenskem modelu ter bo prav tako vplivala na mobilnost in izbiro prometnega sredstva.

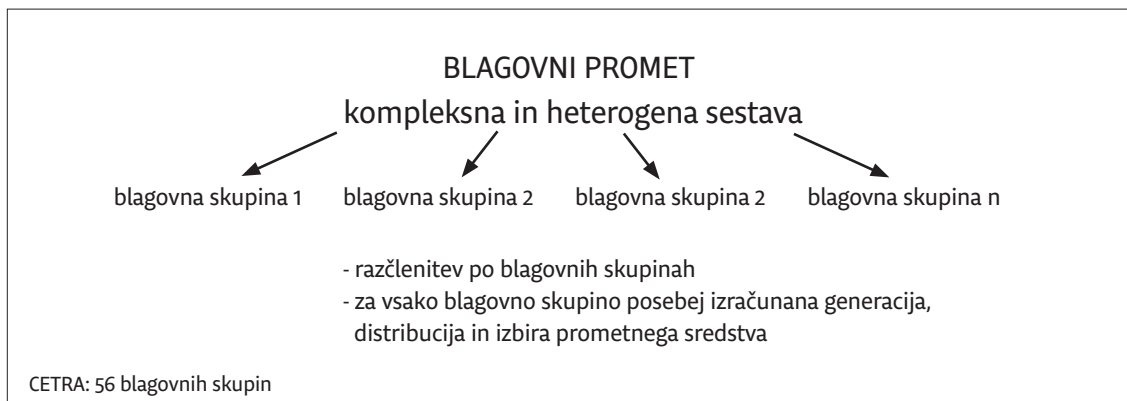
4.3.4 Povpraševanje po notranjem blagovnem prometu

Model blagovnih skupin

a. Blagovne skupine

Model blagovnih skupin je večplasten in raznovrsten.

Slika 33.
Model blagovnih skupin je razčlenjen na blagovne skupine, ki se posebej modelirajo



Bistvo tega modela je, da je razčlenjen na blagovne skupine ter da se za vsako od njih izračunajo generacija, distribucija in izbira prometnega sredstva. Model CETRA vključuje 56 blagovnih skupin in vsaka od njih se v fazi povpraševanja obravnava posebej, kajti vsaka ima svoje lastnosti, ki se razlikujejo od drugih.

Čim več je blagovnih skupin, tem bolj natančen in bližje stvarnosti je model. Med blagovnimi skupinami se kažejo velike razlike zlasti v fazi distribucije.

Vseh 56 blagovnih skupin je uvrščenih v 9 gospodarskih dejavnosti oziroma 9 vrst blagovnih skupin. Na seznam blagovnih skupin so vključene vse dobrine, bistvene za slovenski blagovni promet in promet med drugimi evropskimi državami, ki lahko vpliva na slovenske prometne razmere.

b. Logistični sistemi

Logistični sistemi so tiste blagovne skupine, ki imajo podobne ali sorodne zahteve glede blagovnega prometa, kar se kaže v rabi podobnih prometnih sredstev in v podobnih manipulativnih stroških.

Logistični sistemi so običajno razčlenjeni kot:

- razsuti tovor,
- zabojniki,
- tovor v vrečah,
- tekočina,
- pokvarljivo blago itd.

Izbira prometnega sredstva in poti je najbolj odvisna od prevoznih stroškov. Blagovne skupine z lastnostmi, podobnimi glede fizičnih značilnosti in možnosti prevoza, so pripisane nekaterim logističnim sistemom in vrstam stroškov. Različni prevozniki so določeni za logistične sisteme, prikazane v preglednici 3.4.

Preglednica 3.4:
Logistični sistemi

Logistični sistem	Razlaga
tekočina: surova nafta	prevoz surove nafte
tekočina: naftni proizvodi	prevoz naftnih proizvodov (npr. nafta)
tekočina: hrana	prevoz tekočih prehranskih izdelkov
razsuti tovor: surovine	prevoz suhih, nepakiranih materialov v veliki količini (npr. železova ruda)
razsuti tovor: gradbeni material	prevoz razsutega gradbenega materiala (npr. gramoza)
razsuti tovor: hrana in krma	prevoz suhih, nepakiranih kmetijskih in prehranskih izdelkov in pridelkov (npr. žito)
tovor v vrečah	prevoz dobrin v vrečah in vrečkah
zabojnik	prevoz dobrin v zabojnikih (npr. potrošne dobrine)
posebni tovornjaki	prevoz dobrin, ki zahtevajo posebna vozila (npr. stroji)
sveža hrana	prevoz pokvarljivih prehranskih izdelkov
zemeljski plin	prevoz zemeljskega plina

c. Stopnje modela blagovnega prometa

Postopek modeliranja ima pet stopenj:

1. generacija blagovnega prometa, ki se izrazi v količinah na prometno cono (t/leto);
2. distribucija blagovnega prometa, ki se izrazi kot tok med prometnimi conami (t/leto);
3. izbira prometnega sredstva, ki se izrazi kot tok med prometnimi conami s posameznimi prometnimi sredstvi (t/leto);
4. preračun na vozila, ki se izrazi kot prevoz med prometnimi conami s prometnimi sredstvi;
5. obremenjevanje, ki se izrazi kot prevoz po prometnih odsekih (vključno s praznimi vožnjami).

Na prvih treh stopnjah se promet računa na leto, v zadnjih dveh pa na delovni dan ali konično uro.

Posamezne stopnje se modelirajo zaporedno, toda povratni vplivi učinkujejo ponavljalno tudi na predhodne stopnje.

d. Generacija blagovnega prometa

Prva stopnja izračuna povpraševanja je izračun količine generiranega prometa za vsako cono in vsako blagovno skupino. To je narejeno za produkcijo in porabo. Osnovno izhodišče je, da je v državi vsota generirane količine prometa pri izvoru enaka vsoti generiranega prometa pri cilju, pri čemer količine pri izvoru sestavljata lokalna proizvodnja in uvoz, količine pri cilju pa vsota lokalne porabe in izvoz.

Glede na vrsto blagovne skupine ter glede na to, ali sta lokalna proizvodnja in poraba lahko izračunani, odločilno rabo površin določajo:

- prebivalstvo (podeželsko/mestno),
- zmožnost proizvodnih naprav,
- zaposleni po sektorjih.

Na ravni držav in celotnega območja notranjega modela se morata lokalna proizvodnja in uvoz izenačiti z lokalno potrošnjo in izvozom. Za vsako izmed 56 blagovnih skupin se izračunajo količine pri izvoru (produkcija) in pri cilju prevoza (atrakcija). Če je lokalne potrošnje več od lokalne proizvodnje, je potreben še uvoz. Če je lokalna potrošnja manjša od proizvodnje, se presežek izvozi. Seveda se upoštevajo stvarne razmere, saj se lahko nekaj izvozi tudi, če je potrošnja večja od proizvodnje ipd.

Pri izračunu generacije blagovnega prometa se upošteva proizvodni postopek. Na primer izkopu apnenca sledi izdelava žlindre, temu pa proizvodnja cementa ipd.

e. Distribucija

Kakor generacija je tudi distribucija računana ločeno za vsako blagovno skupino. Izračunana je z gravitacijskim modelom, s katerim se distribuirajo količine prometa med izvornimi in ciljnimi conami. Izid je tok v tonah na leto med prometnimi conami.

Distribucija je računana v dveh korakih:

1. izračun evalvacijskih matrik, ki temeljijo na uporih med prometnimi conami;
2. račun matrik blagovnih tokov (izraženih kot tok v tonah na leto), ki temeljijo na evalvacijskih matrikah ter na izvornih in ciljnih količinah.

Kot matrika upora je uporabljena matrika stroškov, izražena v denarju. Matrične vrednosti, izražene v evrih, so izračunane s funkcijo upora.

Tako se za vsako blagovno skupino izračuna lastna izvorno-ciljna matrika blagovnih tokov, izraženih v neto tonah na leto.

Sintetično je distribucija izračunana samo za znotrajslovenski promet. Za izvorno-ciljni in tranzitni promet (glede na Slovenijo) prihodnja distribucija temelji na obstoječi. Pretekle izkušnje z blagovnimi modeli distribucije tokov na zelo velike razdalje kažejo, da sintetični modeli slabo opisujejo stvarne razmere oziroma dosegajo zelo slabo medsebojno odvisnost glede na stvarne razmere. Zato distribucija za izvorno-ciljni in tranzitni blagovni promet ni določena s sintetičnim modelom.

Obstoječa distribucija je dobljena na podlagi Eurostatove in Sursove statistike ter podatkov severno-jadranskih pristanišč. Ti tokovi se po posebnem ključu, odvisnem od vseh delovnih mest in prebivalcev ter posebej od delovnih mest v kmetijstvu, gradbeništву in industriji, po blagovnih skupinah razdrobijo na raven prometnih con.

To pomeni, da so morebitne prihodnje spremembe v distribuciji izvorno-ciljnih in tranzitnih tokov odvisne le od sprememb pri generaciji, ne pa tudi od sprememb pri matriki uporov. Bodo pa spremembe pri matriki uporov vplivale na izbiro prometnega sredstva in poti. Ker imajo Slovenija in druge države že danes blagovno menjavo z vsemi drugimi 22 državami, se bodo morebitne prihodnje spremembe zadovoljivo upoštevale.

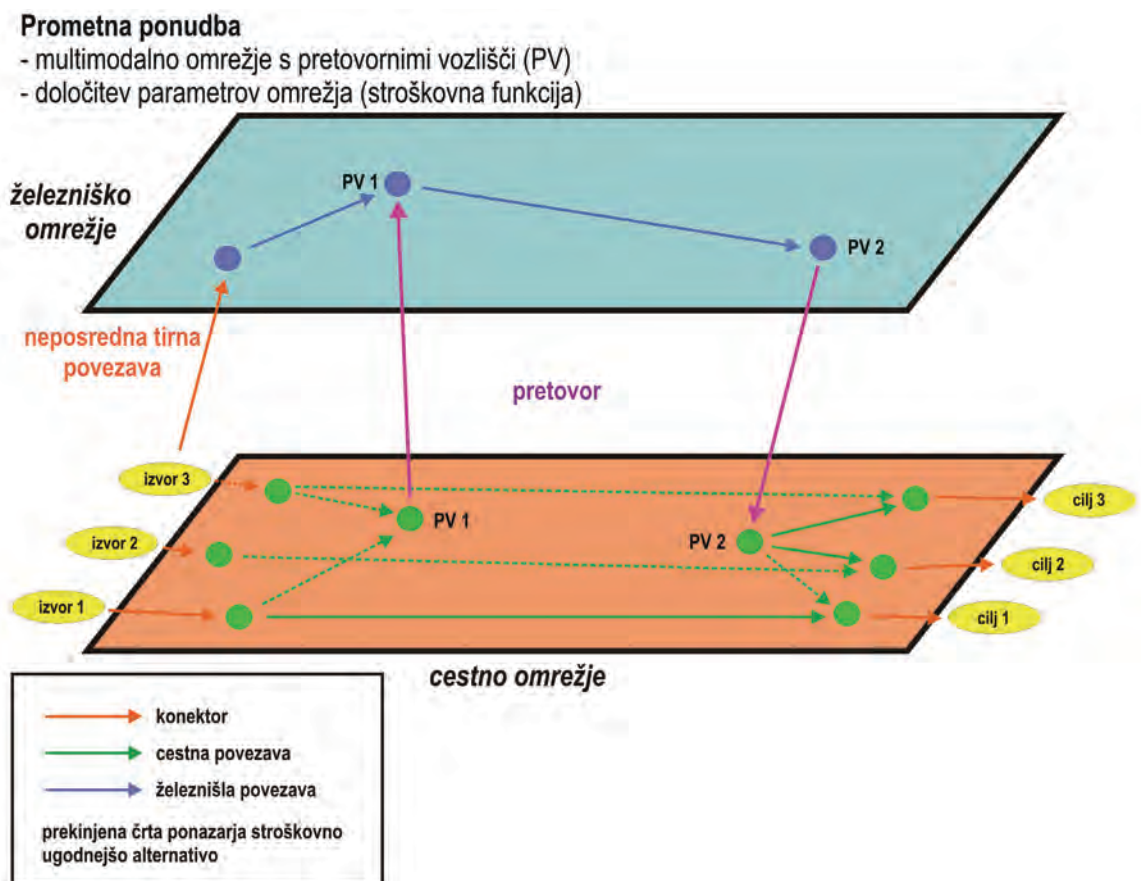
Generirana količina prometa pri izvoru in cilju prevoza je izražena v tonah na leto. V isti enoti je izražena tudi distribucija oziroma je izražen tok blagovnih skupin med prometnimi conami.

f. Izbira prometnega sredstva

Tako kakor generacija in distribucija je tudi izbira prometnega sredstva določena posebej za vsako izmed 56 blagovnih skupin.

Slika 34.

Določitev izbire prometnega sredstva ali kombinacije uporabljenih prometnih sredstev v fazi obremenjevanja



Izbira prometnega sredstva ali kombinacija med njimi je določena na podlagi obremenjevanja multimodalnega omrežja s posameznimi blagovnimi skupinami. Tu se hkrati izbirata pot in prometno sredstvo, ki temelji na generalizirani ceni.

Generalizirana cena oziroma generalizirani čas vključuje denarne in nedenarne stroške za cestni, železniški in ladijski prevoz ter logistični sistem. Tako vključuje stroške, vezane na čas, na prevoženo razdaljo in na logistična opravila.

V modelu so stroški določeni kot:

- časovni stroški: stroški glede na prometno sredstvo in izguba vrednosti blaga glede na blagovno skupino;
- stroški, vezani na razdaljo: stroški glede na prometno sredstvo;
- logistični stroški: stroški natovarjanja/raztovarjanja in pretovarjanja.

Prevozni stroški so pripisani prometnim odsekom na omrežju. Pri uporabi prevoznih sredstev se upoštevajo:

- značilnosti odsekov: dovoljena raba prometnega sredstva in transferni odseki;
- logistični sistem in alokacija blagovnih skupin.

Z matrikami tokov, izraženih v tonah, se za vsako blagovno skupino obremeni multimodalno omrežje po ponavljalnem ravnotežnem postopku. Izid je stroškovno najugodnejša pot in izbira prometnega sredstva za vsak izvorno-ciljni par.

Stroški so tako sestavljeni iz stroškov, odvisnih od prepeljane razdalje, prevoznega časa in pretovornih dejavnosti. Izbere se najugodnejša kombinacija prometnih sredstev.

g. Preračun na vozila

Prometni tokovi blagovnih skupin, izraženi v tonah na leto, se preračunajo v prevoz na dan ali uro. Pri tem se upoštevajo povprečna naloženost posameznih tipov vozil, prazne vožnje in sistem logistike.

Izid tega postopka so matrike voženj po prometnih sredstvih na delovni dan ali izbrano uro.

4.3.5 Povpraševanje po zunanjem prometu

Tudi napoved zunanjega prometa temelji na napovedi 4-stopenjskega modela, in sicer na podlagi vseevropskega modela TRANS-TOOLS, ki se v naši državi delno prilagodi posebnim slovenskim razmeram. Uporabljeno je orodje ArcGIS, Traffic Analyst 2.0.

V končni fazi so matrike notranjega in zunanjega prometa združene v enotne matrike po prometnih sredstvih in enotah obremenjevanja.

Take matrike zunanjega prometa skupaj z matrikami notranjega prometa so podlaga za obremenjevanje omrežja v izhodiščnem letu. Za napoved je uporabljena metoda »pivot point«, pri kateri se upoštevajo spremembe za posamezne izvorno-ciljne pare zunanjega prometa.

Združevanje notranjega in zunanjega modela

Model povpraševanja po zunanjem potniškem in blagovnem prometu je narejen z orodjem ArcGIS, Traffic Analyst 2.0, končno obremenjevanje po omrežju pa z orodjem VISUM. Tako so omrežja lahko obremenjena s skupnimi matrikami notranjega in zunanjega prometa.

4.3.6 Obremenjevanje

Cestni motorni promet je obremenjen z multimodalnim modelom po stohastični metodi učnega procesa. Hkrati se obremenjujeta osebni motorni in tovorni promet. Upoštevana je funkcija BPR obremenitev-zamuda, in sicer različna za različne vrste cest. Kolesarski in pešaški promet se obremenjujeta z istim modelom, javni potniški promet z intermodalnim modelom po metodi voznih redov, tovorni promet pa prav tako z intermodalnim modelom, ki vključuje vsa bistvena prometna sredstva in pretovorne točke.

Obremenjevanje se izvede po statični metodi, ki ustreza ravni nacionalnega modela.

Model obremenjevanja vključuje tudi zmogljivostne omejitve cest in javnega prometa, po katerih se ugotovijo zasičenost in zastoji na cestnem omrežju ter gneča na vozilih javnega prometa. Vse to vpliva na povpraševanje po conah, na izbiro prometnega sredstva ter razporeditev prometa po cestnem omrežju in omrežju javnega prometa.

Po postopku stohastičnega obremenjevanja se izbere najugodnejša pot, vendar pa se pri tem upošteva, da so posamezniki nepopolno in različno seznanjeni s prometnimi razmerami in stroški konkurenčnih poti, kar je bližje resničnosti. Tako je promet ustrezneje razporejen po omrežju.

Cestninjenje cest je vključeno v generalizirani čas potovanja. Cena cestnine po tipih vozil je glede na vrednost časa po namenih potovanja preračunana v generalizirani čas.

Cestninjenje cest vpliva na izbiro prometnega sredstva in poti.

Vpliv parkirne politike je s posebno funkcijo zajet neposredno v model povpraševanja, učinkuje pa na izbiro prometnega sredstva in cilja potovanja.

Hkrati so na podlagi generalizirane cene obremenjeni železniški in ladijski oziroma trajektni tovorni promet. Izid obremenjevanja tovrnega prometa je podoben kakor pri potniškem ter je izražen kot število lahkih in težkih tovornih vozil na cesti, število vlakov posamezne strukture na železnici in število ladij posameznega tipa. Vse je izraženo s številom vozil na delovni dan po prometnih odsekih.

4.3.7 Vplivi na okolje in prometna varnost

V prometnem modelu so razviti tudi podmodeli za izračun onesnaženja zraka, oddajanja hrupa in prometnih nesreč.

Onesnaženje zraka je za cestni motorni promet računano po emisijskih faktorjih HBEFA, ki jih za evropske razmere pripravlja švicarska družba Infras. Uporabijo se različni faktorji za različne tipe vozil, posebej za dizelske in bencinske motorje, za različne standarde izpuha EURO idr. Izračuna se tudi poraba goriva.

Izračunata se izpust plinov, ki vpliva na globalne podnebne spremembe: CO_2 , CH_4 in N_2O , ter izpust, ki vpliva na lokalne razmere: NO_x , SO_2 , $\text{PM}_{2.5}$, več komponent HC in drugo.

Izračun izpusta plinov je modul, vključen v orodje VISUM, zato je ta izračun mogoč neposredno s tem orodjem.

Oddajanje hrupa za ceste in železnico se izračuna na podlagi prometnih obremenitev na delovni dan za kazalnik Ldvn (dan, večer, noč). Vključene so avtoceste, hitre ceste in državne ceste ter železnica.

Analitični model za napoved prometnih nesreč je razvit za cestni promet. Za posamezna območja države so za različne kategorije cest na podlagi podatkov o preteklih nesrečah, prometnih obremenitvah in strukturi vozil razviti podmodeli in parametri podmodelov, ki omogočajo izračun prihodnjih nesreč. Model za napoved prometnih nesreč je vključen v prometni model.

4.3.8 Izhodišča za napoved prometa

4.3.8.1 Uvod

Napoved prometa je odvisna od dejavnikov, ki ga spodbujajo. Ti dejavniki so treh vrst: zunanji, notranji in dejavniki politik.

Zunanji dejavniki so število in starostna sestava prebivalstva, stopnja motorizacije, vzorec poselitve, zaposlenost, rast bruto družbenega proizvoda, število delovnih mest in njihova razporeditev, domača in mednarodna trgovina, domači in mednarodni turizem.

Poleg tega na napoved prometa vplivata predvidena rast pretovora v pristaniščih Koper, Trst in Reka ter pričakovano prihodnje število prepeljanih potnikov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana.

Obstaja več napovedi pričakovanih evropskih in slovenskih socialnoekonomskih in prometnih razmer. Pri napovedi prometa so glede socialnoekonomskih razmer upoštevane t. i. srednje napovedi, ki so večinoma spoznane in sprejete kot stvarne – zanemarjena sta scenarija bolj optimističnega in bolj pesimističnega razvoja, ker sta po splošni oceni manj verjetna. Izhodišča prihodnje prometne ponudbe so podobna kakor v predhodno izdelanih evropskih študijah.

4.3.8.2 Razvoj socialnoekonomskih razmer na osrednjeevropski ravni

Napoved povpraševanja po 4- oziroma 5-stopenjskem prometnem modelu temelji predvsem na prihodnjih evropskih socialnoekonomskih razmerah.

Napoved prometa na osrednjeevropski in slovenski ravni je narejena za leti 2020 in 2030.

22: TREND-forecast 2004, Eurostat.

Rast prebivalstva v EU 27 izhaja iz uradne napovedi Eurostata na ravni NUTS 2²². Leta 2005 je bilo v celotni Evropski uniji 491 milijonov prebivalcev. Leta 2020 jih bo 496 milijonov in do leta 2030 jih bo skoraj enako (495 milijonov). Torej bo število prebivalcev v Evropski uniji do leta 2030 približno nespremenjeno.

23: Population prospects, 2006 revision, UN population division.

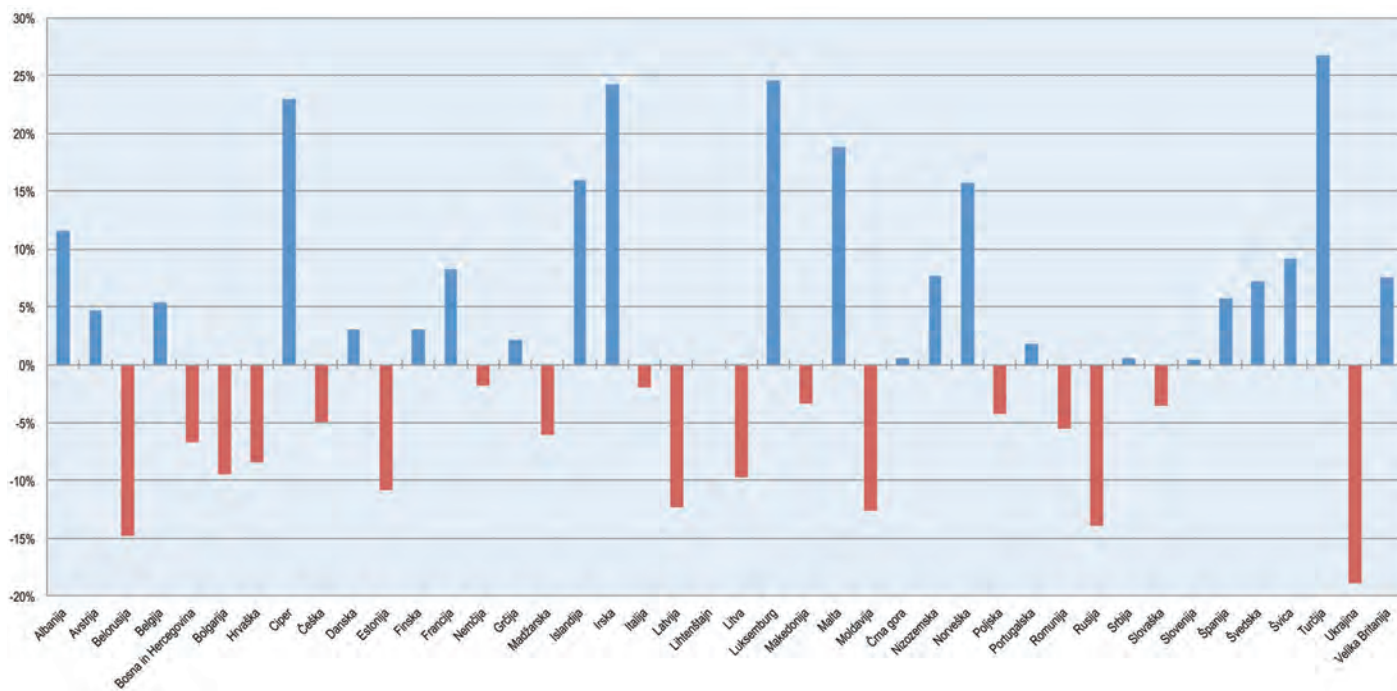
V EU 15 se pričakuje manjši prirast prebivalstva (s 387 milijonov na 399 milijonov), v EU 12 pa zmanjšanje (s 104 milijone leta 2005 na 96 milijonov leta 2030). Največji prirast se pričakuje na Irskem, v Luksemburgu in na Cipru, največji upad pa v Estoniji, Latviji in Litvi ter Bolgariji.

Zunaj Evropske unije napoved rasti prebivalstva izhaja iz napovedi Združenih narodov²³. Tu je največji prirast prebivalstva pričakovan v Turčiji, največji upad pa v Rusiji, Belorusiji in Ukrajini.

Prebivalstvo Evrope postaja vse starejše in skupina starejših od 64 let postaja prevladujoča. Zato se delež delovno aktivnega prebivalstva zmanjšuje in prehaja na območje delovno neaktivnega prebivalstva. V EU 27 bo do leta 2030 starostna skupina starejših od 64 let predstavljala že skoraj polovico vsega prebivalstva, starih do 18 let bo 14 odstotkov manj kakor leta 2005, skupina delovno aktivnega prebivalstva (18 do 64 let) pa se bo skrčila za 7 odstotkov.

Manj delovno aktivnega prebivalstva pomeni tudi manj zaposlenih, kar bo ena izmed prihodnjih težav Evrope.

Iz slike 35 je razvidno, da se do leta 2030 prirast prebivalstva pričakuje večinoma v razvitejših državah. Prirast delovno aktivnega prebivalstva se pričakuje samo na Cipru ter Irskem, v Luksemburgu, na Malti in Švedskem.

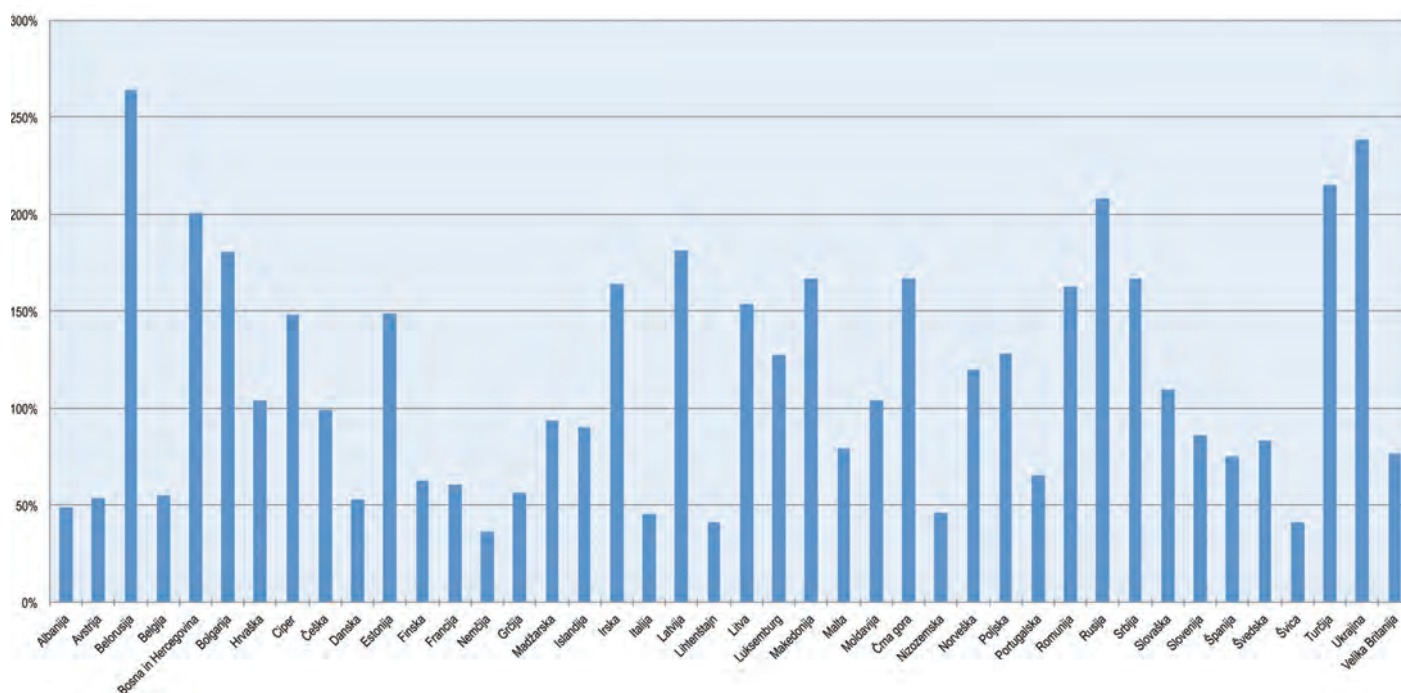


Slika 35.

Prirast prebivalstva v Evropi od leta 2005 do leta 2030

24: Long-term labour productivity and GDP projections for the EU 25 Member States, European Kommission, Directorate-General for Economics and Financial Affairs, No. 253, 2006.

Gospodarski razvoj do leta 2030 je ocenjen na podlagi poročila številka 253, ki ga je leta 2006 pripravil DG-ECFIN.²⁴ Gospodarski razvoj, izražen v bruto domačem proizvodu (BDP) na prebivalca, bo hitrejši v vzhodnem delu Evrope in počasnejši v zahodnem. Tak razvoj je bil zaznan tudi v preteklosti. V EU 15 je leta 2005 BDP na prebivalca znašal okoli 24.000 EUR in naj bi se do leta 2030 povečal na okoli 37.000 EUR (izraženo v stalnih cenah). V EU 12 je leta 2005 BDP na prebivalca znašal okoli 5.000 EUR, do leta 2030 pa naj bi narasel na 13.000 EUR. Razmerje vrednosti bruto domačega proizvoda na prebivalca med obema območjema naj bi se zmanjšalo s 4,7 na 2,9.



Slika 36.

Rast evropskega bruto družbenega proizvoda na prebivalca po stalnih cenah, obdobje 2005–2030

Glede turističnih zmogljivosti se upoštevajo samo postelje v hotelih. Leta 2005 so imeli največ turističnih zmogljivosti na voljo v Franciji (več kot 10 milijonov postelj) in Italiji (več kot 7 milijonov postelj). Ker ni bilo na voljo podatkov o prihodnjih turističnih zmogljivostih, so bile tudi za prihodnje stanje upoštevane obstoječe turistične zmogljivosti.

Preglednica 3.5:
Socialnoekonomске
razmere na evropski
ravni, leto 2005

V preglednicah v nadaljevanju je prikazan razvoj osnovnih socialnoekonomskih kazalnikov za 42 evropskih držav, ki so bili uporabljeni pri napovedi prometa.

Država	Prebivalci	Delovna mesta	Postelje v hotelih	BDP (v mio €)	BDP (v €)/preb.	Motorizacija
Albanija	3.135.000	925.998	80.727	6.582	2.099	58
Avstrija	8.236.100	3.734.414	1.280.779	245.330	29.787	499
Belorusija	9.800.300	4.379.997	252.363	24.265	2.476	181
Belgija	10.478.100	4.071.241	684.692	301.966	28.819	481
BiH	3.842.600	1.149.996	98.946	8.655	2.252	117
Bolgarija	7.739.600	2.800.457	241.335	21.883	2.827	330
Hrvaška	4.443.500	1.582.989	794.809	31.260	7.035	312
Ciper	757.800	315.320	99.520	13.659	18.025	472
Češka	10.235.800	4.762.860	634.266	100.320	9.801	385
Danska	5.419.300	2.740.510	711.596	207.756	38.336	369
Estonija	1.346.200	581.180	50.948	11.209	8.327	319
Finska	5.246.300	2.406.429	923.757	157.162	29.957	436
Francija	62.444.000	23.885.124	10.100.328	1.688.712	27.044	453
Nemčija	82.468.300	35.715.046	5.228.689	2.244.522	27.217	537
Grčija	11.104.000	3.948.892	873.170	198.609	17.886	380
Madžarska	10.087.100	3.845.899	259.740	88.914	8.815	289
Islandija	296.700	155.000	16.639	13.084	44.097	563
Irska	4.159.200	1.749.839	265.601	161.498	38.829	368
Italija	58.607.300	21.756.762	7.450.847	1.423.048	24.281	568
Latvija	2.300.600	996.486	47.389	13.012	5.656	245
Lihtenštajn	34.800	17.000	1.189	2.941	84.511	688
Litva	3.414.100	1.420.820	42.568	20.673	6.055	387
Luksemburg	457.300	188.230	118.571	30.032	65.673	656
Makedonija	2.035.200	544.999	52.406	4.676	2.298	124
Malta	403.500	196.000	38.016	4.756	11.787	636
Moldavija	3.600.400	1.050.000	92.713	2.399	666	81
Črna gora	623.000	196.378	16.042	1.815	2.913	191
Nizozemska	16.319.800	8.176.416	2.187.253	508.964	31.187	401
Norveška	4.623.200	2.293.198	830.826	242.935	52.547	413
Poljska	38.165.100	13.550.976	982.757	244.420	6.404	337
Portugalska	10.549.400	5.132.719	718.744	149.010	14.125	298
Romunija	21.634.300	9.767.548	349.868	79.587	3.679	168
Rusija	143.474.200	67.133.985	3.694.562	614.410	4.282	177
Srbija	9.497.200	2.498.617	249.925	23.093	2.432	156
Slovaška	5.386.900	2.111.110	253.544	38.480	7.143	236
Slovenija	2.000.400	922.379	51.507	28.252	14.123	479
Španija	43.398.600	16.240.669	4.563.328	908.450	20.933	438
Švedska	9.029.500	4.347.850	766.580	294.674	32.635	436
Švica	7.437.300	3.959.170	945.510	299.472	40.266	485
Turčija	72.064.800	21.790.993	3.307.972	290.503	4.031	80
Ukrajina	47.100.600	21.377.988	1.212.866	69.085	1.467	118
Velika Britanija	59.880.200	28.338.276	3.434.965	1.812.927	30.276	448
Vsota, povprečje	803.277.600	332.759.760	54.007.853	12.632.999	15.727	329

Stopnja motorizacije se bo še naprej večala, čeprav bo njena rast nekoliko upočasnjena. V EU 15 se bo povečala s 483 osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev leta 2005 na 553 leta 2020 in 594 leta 2030. V EU 12 bo stopnja motorizacije narasla s 337 leta 2005 na 402 leta 2020 in 447 leta 2030. Lastništvo avtomobila, izraženo v osebnih avtomobilih/1000 prebivalcev, je bilo ocenjeno po modelu, pri katerem je bilo to lastništvo odvisno od rasti bruto družbenega proizvoda. Model motorizacije je bil razvit na podlagi projekta TENconnect.²⁵

Država	Prebivalci	Delovna mesta	Postelje v hotelih	BDP (v mio €)	BDP (v €)/preb.	Motorizacija
Albanija	3.497.719	1.033.136	80.727	9.787	2.798	61
Avstrija	8.622.222	3.910.118	1.280.779	377.521	43.785	616
Belorusija	8.350.836	3.732.194	252.363	88.246	10.567	256
Belgija	11.040.516	4.287.085	684.692	469.287	42.506	595
BiH	3.585.530	1.073.062	98.946	26.013	7.255	164
Bolgarija	7.006.899	2.554.162	241.335	61.376	8.759	467
Hrvaška	4.069.357	1.449.704	794.809	63.881	15.698	394
Ciper	931.821	387.730	99.520	33.867	36.345	648
Češka	9.730.457	4.530.863	634.266	200.028	20.557	495
Danska	5.585.553	2.824.583	711.596	318.163	56.962	463
Estonija	1.200.394	518.233	50.948	27.897	23.240	452
Finska	5.407.418	2.489.172	923.757	255.299	47.213	555
Francija	67.564.652	25.843.802	10.100.328	2.716.665	40.208	555
Nemčija	80.998.908	35.173.141	5.228.689	3.069.207	37.892	647
Grčija	11.337.298	4.035.268	873.170	310.148	27.356	455
Madžarska	9.477.947	3.629.323	259.740	172.201	18.169	371
Islandija	344.132	179.779	16.639	24.855	72.225	867
Irska	5.167.568	2.168.767	265.601	425.882	82.414	569
Italija	57.472.116	21.403.102	7.450.847	2.064.614	35.924	690
Latvija	2.017.265	873.761	47.389	36.628	18.157	358
Lihtenštajn	34.800	17.000	1.189	4.163	119.638	804
Litva	3.082.160	1.282.678	42.568	52.391	16.998	545
Luksemburg	569.866	234.564	118.571	68.278	119.813	784
Makedonija	1.967.225	526.796	52.406	12.466	6.337	160
Malta	479.594	232.963	38.016	8.521	17.766	764
Moldavija	3.146.390	917.595	92.713	4.901	1.558	88
Črna gora	626.302	197.419	16.042	4.839	7.726	231
Nizozemska	17.577.197	8.805.577	2.187.253	742.116	42.220	479
Norveška	5.347.723	2.652.576	830.826	533.928	99.842	630
Poljska	36.552.060	12.938.184	982.757	558.003	15.266	451
Portugalska	10.732.068	5.210.654	718.744	246.864	23.002	363
Romunija	20.440.990	9.186.957	349.868	209.012	10.225	225
Rusija	123.502.591	57.788.932	3.694.562	1.891.255	15.313	251
Srbija	9.547.536	2.511.858	249.925	61.563	6.448	189
Slovaška	5.196.638	2.032.922	253.544	80.569	15.504	297
Slovenija	2.008.409	926.073	51.507	52.612	26.196	633
Španija	45.880.260	17.136.943	4.563.328	1.587.796	34.607	545
Švedska	9.682.340	4.665.364	766.580	540.948	55.870	583
Švica	8.118.519	4.321.808	945.510	423.941	52.219	567
Turčija	91.320.513	27.613.547	3.307.972	915.835	10.029	102
Ukrajina	38.203.297	17.339.687	1.212.866	233.946	6.124	160
V. Britanija	64.388.673	30.471.905	3.434.965	3.199.974	49.698	586
Povprečje	801.813.759	329.108.987	54.007.853	22.185.486	27.669	421

Slovenija je bila v tem okviru upoštevana tako kakor druge države, vključene v globalno napoved evropskih socialnoekonomskih razmer. Za Slovenijo se podatek o delovnih mestih razlikuje od stvarnih podatkov za leto 2005, zato je tudi napoved delovnih mest za leto 2030 previsoka. Napoved rasti bruto domačega proizvoda je (za vse države) prav tako razmeroma visoka, saj takrat še niso računali na krizo, ki je upočasnila razvoj v mnogih državah. Zato je previsoko ocenjena tudi napoved prihodnje stopnje motorizacije za Slovenijo.

Iz preglednic je razvidno, da bo leta 2030 v celotni Evropi približno toliko prebivalstva, kolikor ga je bilo leta 2005 (leta 2005 803.277.600, leta 2030 pa 801.813.759). Delovnih mest naj bi bilo v prihodnje nekoliko manj, bruto domači proizvod na prebivalca naj bi se povečal za 76 odstotkov, stopnja motorizacije pa za 28 odstotkov.

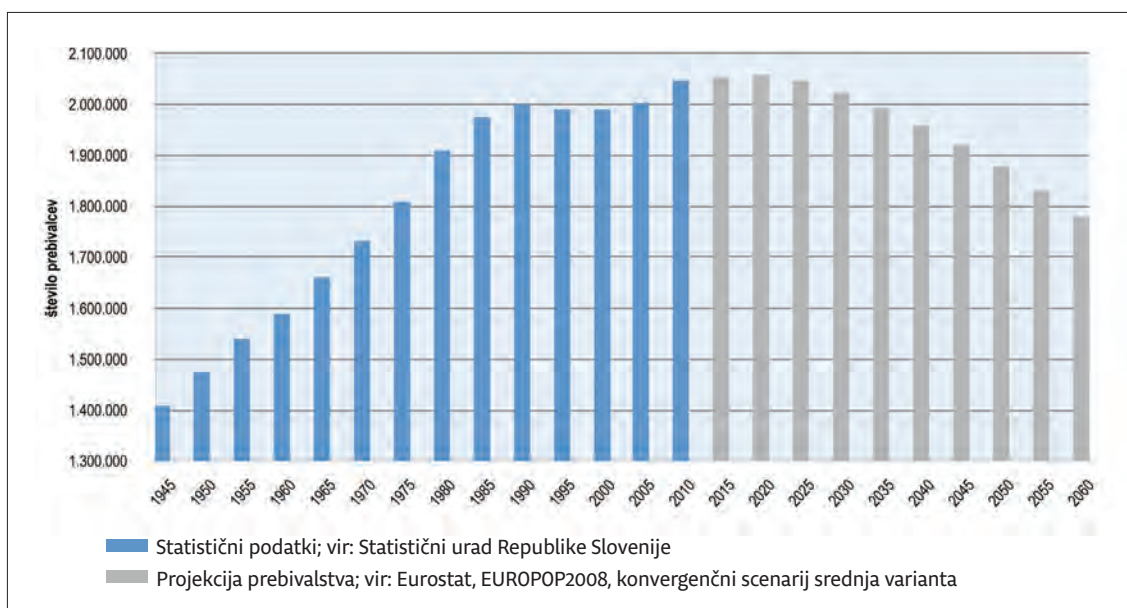
4.3.8.3 Napoved socialnoekonomskih razmer v Sloveniji

Ocena prihodnjih slovenskih socialnoekonomskih razmer večinoma temelji na napovedi rasti prebivalstva in njegove starostne sestave, objavljene na Eurostatu (Europop 2008 – srednja različica).²⁶ V tej napovedi so poleg naravnega prirasta upošteevane preselitve. Pri njeni izdelavi poleg drugih sodelujejo demografski strokovnjaki posameznih držav (tudi slovenski).

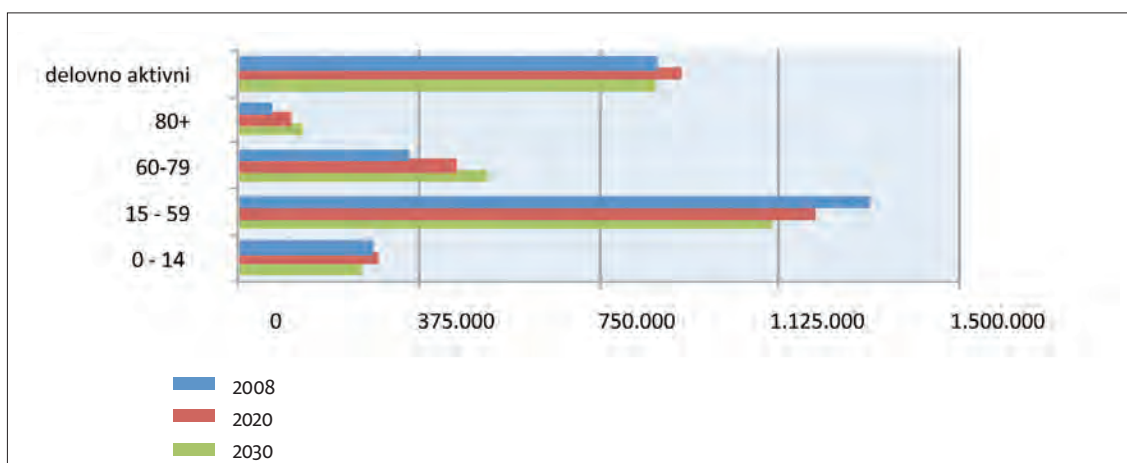
Leta 2011 je bilo v Sloveniji (stalno in začasno prijavljenih) 2.052.496 prebivalcev. V Eurostatovi projekciji za leti 2020 in 2030 je narejena napoved posebej za vzhodno in posebej za zahodno kohezijsko regijo Slovenije. Po globalni napovedi so napovedi prikazane za vso Slovenijo skupaj, napovedi po prometnih conah pa temeljijo na napovedih za ti dve regiji.

26: Eurostat, EU.

Slika 37.
Število prebivalcev
Slovenije po letih



Slika 38.
Starostna sestava
prebivalstva Slovenije
po letih



Po tej napovedi bo leta 2020 v Sloveniji 2.059.212 prebivalcev, tj. skoraj enako kot leta 2011, leta 2030 pa 2.022.751, tj. 1,45 odstotka manj kot zdaj. Število prebivalcev se v tem obdobju ne bo bistveno spremenilo, močno pa se bo spremenila njihova starostna sestava, zlasti delovno aktivnega in prebivalcev nad 60 let. V poznejšem obdobju, na primer do leta 2060, se bo v Sloveniji bistveno zmanjšalo število prebivalstva.

Prebivalcev, starih 6 do 19 let, je bilo leta 2011 280.967 ali 13,7 odstotka, leta 2020 jih bo okoli 25.000 več (304.934), leta 2030 pa okoli 10.000 manj (270.013) kot leta 2011. To pomeni, da bo leta 2030 tudi osnovnošolcev in srednješolcev manj kot zdaj.

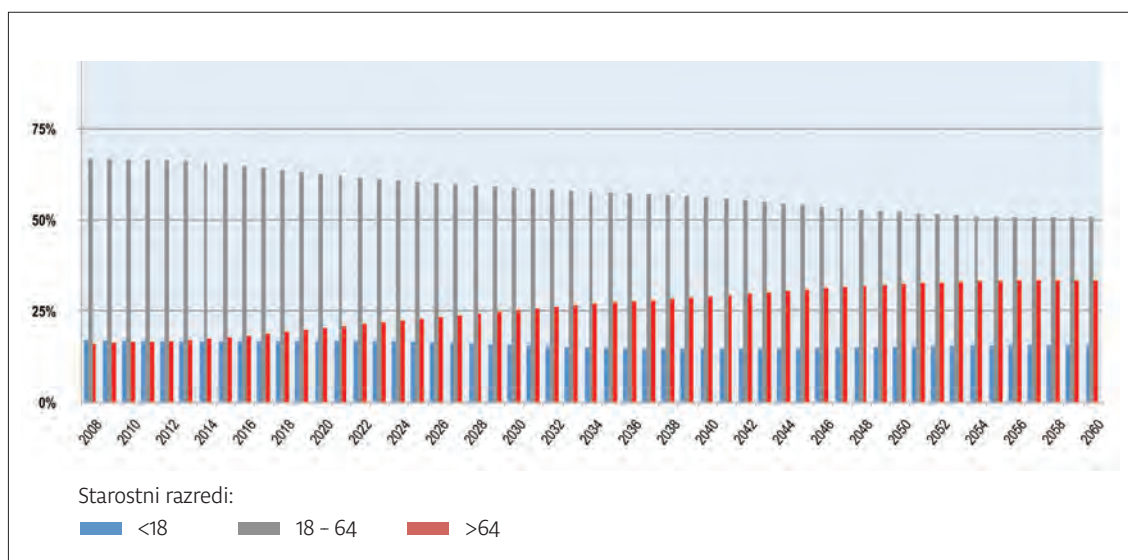
Kot že rečeno, bistveno se bo zmanjšala skupina delovno aktivnega prebivalstva, tj. starih od 20 do 59 let. Leta 2011 je bilo v tej skupini 1.216.309 prebivalcev, leta 2020 jih bo še 1.087.603 ali 128.000 manj kot leta 2011, leta 2030 pa jih bo le še 1.010.269 ali 206.000 manj kot leta 2011. Do leta 2020 se bo starostna skupina od 20 do 59 let skrčila za 10,5 odstotka, do leta 2030 pa celo za 16,9 odstotka, torej bo v tem starostnem razredu tudi manj zaposlenih. To bo v prihodnje zagotovo slovenska težava.

Starih 60 let in več je bilo leta 2011 431.503, leta 2020 jih bo že 566.008 ali 135.000 več, leta 2030 pa 654.213 ali že 223.000 več kot leta 2011. Leta 2011 je delež starih 60 let in več znašal 21,1 odstotka, leta 2020 jih bo 27,5 odstotka, leta 2030 pa že 32,3 odstotka ali skoraj eno tretjino prebivalstva. Delež starejših se torej večja.

Slika 39.

Gibanje delovno aktivnega prebivalstva in zaposlenih v Sloveniji

Vir: Eurostat, EUROPOP 2008 konvergenčni scenarij srednja varianta



Iz grafa na sliki 39 je razvidno, da se bo skupina delovno aktivnih (sivo obarvano) do leta 2050 nenehno zmanjševala, skupina starejših od 64 let (rdeče obarvano) pa povečevala. Delež mlajših od 18 let (modro obarvano) se bo prav tako krčil vse do leta 2050.

V prihodnje bodo ljudje morali delati dlje, drugače preprosto ne bo dovolj delovne sile. V to jih bo prisilila tudi pokojninska reforma. Zato se pri napovedi zaposlenih upošteva, da bodo ljudje povprečno delali pet let dlje kakor zdaj.

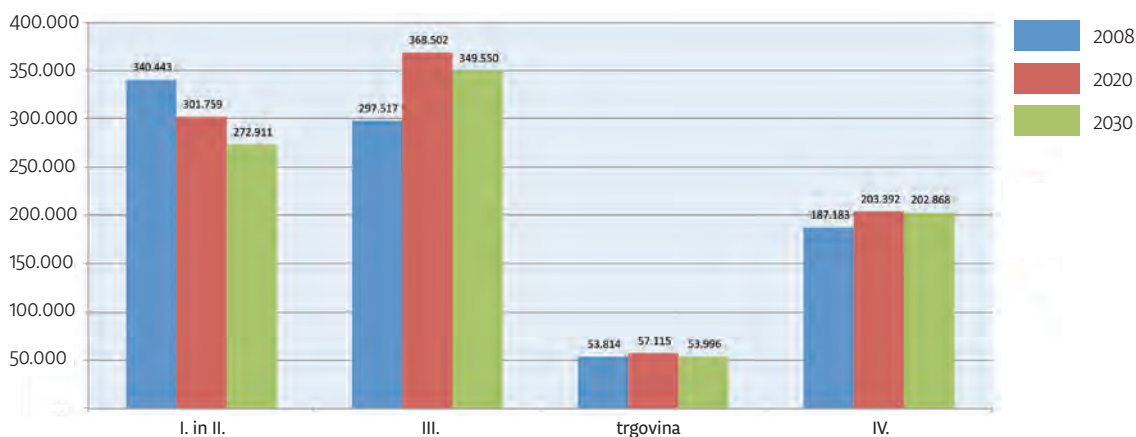
Leta 2011 je bilo v Sloveniji 824.162 zaposlenih prebivalcev. Če upoštevamo, da bo delež zaposlenih v skupini delovno aktivnih med 18 in 64 let ostal enak tistemu pred krizo ter da bodo ljudje delali pet let dlje, jih bo leta 2020 zaposlenih 921.707 ali 11,8 odstotka več kot leta 2011, leta 2030 pa 868.307 ali okoli 5,4 odstotka več kot leta 2011. Torej, zaradi podaljšanja delovne dobe bo leta 2030 nekoliko več zaposlenih kakor leta 2011.

To pomeni, da bo v prihodnje v Sloveniji število delovnih mest ostalo približno tako, kakršno je bilo pred nastankom krize, saj je njihovo število močno odvisno od števila zaposlenih in obratno.

Leta 2008 je bilo v Sloveniji 878.957 delovnih mest in leta 2011 824.553. Če upoštevamo, da bo razmerje med zaposlenimi in delovnimi mesti tudi v prihodnje nespremenjeno, bo leta 2020 v Sloveniji 930.768 ali 5,9 odstotka več delovnih mest, leta 2030 pa 879.325, kar je skoraj enako kot leta 2008 in več kot leta 2011. Torej, zaradi spremembe starostne sestave prebivalstva v naslednjih dvajsetih letih se ne bo zmanjšalo število delovnih mest, saj se bo podaljšala delovna doba.

Vsi segmenti delovnih mest ne bodo ostali taki kakor v letih 2008 in 2011. Že do zdaj je bil razvoj tak, da se je število delovnih mest v primarnem in sekundarnem sektorju zmanjševalo, povečevalo pa se je število mest v terciarnem in kvartarnem sektorju. Ta razvojna smer se bo nedvomno nadaljevala tudi v prihodnje. Zato se ta proces upošteva pri oceni prihodnje rasti delovnih mest po sektorjih, hkrati pa se upošteva prihodnje gibanje vseh delovnih mest. To je, da se bo po letu 2020 število vseh delovnih mest zmanjšalo.

Slika 40.
Število delovnih mest po
sektorjih v Sloveniji



Po letu 2020 bosta potrebna bolj premišljeno zaposlovanje in večja produktivnost, kajti po tem letu bo na voljo manj delovne sile, tudi v terciarnem in kvartarnem sektorju. V teh dveh sektorjih bo leta 2030 zaposlenih več kot leta 2008, toda manj kot leta 2020.

Ocenjuje se, da naj bi se kvadratura prodajnih površin v dvajsetih letih povečala minimalno. Danes je zasičenost s trgovinami že precejšna, zato ni mogoče pričakovati večjih premikov, razen proti večji racionalizaciji.

Število šolarjev določa starostna sestava prebivalstva po starostnih razredih. Število vpisanih mest bo seveda sledilo povpraševanju. Število osnovnošolcev in srednješolcev se bo leta 2020 nekoliko povečalo glede na leto 2011, do leta 2030 pa zmanjšalo, tako da jih bo takrat manj kot zdaj. Zlasti srednješolci so eni glavnih uporabnikov javnega prometa, torej bo v tem smislu dolgoročno manj povpraševanja po tem prometu.

Leta 2011 je bilo v Sloveniji v komercialnih počitniških objektih na voljo okoli 100.000 ležišč in okoli 50.000 v zasebnih počitniških objektih. Predvidevalo se je, da se število zasebnih počitniških objektov ne bo bistveno spremenilo. Pričakuje pa se povečanje števila ležišč v komercialnih objektih. Projekcij glede prihodnjih zmogljivosti turističnih objektov v Sloveniji ni. Toda če analiziramo dosednji razvoj, vidimo, da se je v zadnjih desetih letih število komercialnih ležišč povečevalo po malo več kot 2-odstotni letni stopnji. Predvidevamo, da se bo njihovo število povečevalo tudi v prihodnje, in sicer do leta 2020 po 1,5-odstotni letni stopnji, po letu 2020 pa po 1-odstotni letni stopnji. Po tej domnevi se bo število komercialnih ležišč do leta 2020 povečalo za 19.000, do leta 2030 pa za 31.000. Leta 2030 bo tako na voljo okoli 128.000 komercialnih in okoli 60.000 zasebnih ležišč, skupaj 188.000.

27: Dolgoročna projekcija rasti bruto družbenega proizvoda v Sloveniji, UMAR, 2009.

Rast bruto domačega proizvoda je povzeta po dolgoročnih projekcijah Umarja²⁷ in Eurostata ter popravljena za obdobje 2009–2011. Leta 2008 je v Sloveniji bruto domači proizvod na prebivalca znašal 17.688 EUR, leta 2020 bo znašal 21.143 EUR in leta 2030 24.863 EUR. Pariteta kupne moči je precej večja.

Preglednica 3.7:
Socialnoekonomski
podatki za razvoj
prognostičnega
prometnega modela na
ravni države za leta 2011,
2020 in 2030

Stopnja motorizacije je izračunana z modelom motorizacije, razvitim v tem projektu. Izračun je predstavljen v poglavju 8. Leta 2011 je bilo v Sloveniji 523 osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev, leta 2020 jih bo 568, leta 2030 pa 598. Stopnja motorizacije se bo do leta 2030 povprečno povečala za 14,3 odstotka. Takrat bo v Sloveniji približno taka, kakršna je zdaj v Italiji, Franciji ali Španiji, in precej manjša od denimo tiste leta 2006 v Luksemburgu (661) ali sedanje v ZDA (828).

V preglednici 3.7 so prikazani osnovni socialnoekonomski podatki na ravni države.

Kazalnik	Vrednost po letih		
	2011	2020	2030
število vseh prijavljenih prebivalcev	2.052.496	2.059.212	2.022.751
število zaposlenih (delovno aktivnih) prebivalcev	824.162	921.707	868.307
delež delovno aktivnih prebivalcev	40,20 %	44,76 %	42,93 %
število delovnih mest v primarnem sektorju	10.217	9.720	7.827
število delovnih mest v sekundarnem sektorju	272.294	312.505	251.653
število delovnih mest v storitvenem sektorju	270.771	321.455	313.201
število delovnih mest v trgovskih dejavnostih	50.561	56.973	53.869
število delovnih mest v turističnih dejavnostih	9.311	11.643	11.344
število delovnih mest v rekreacijskih dejavnostih	17.250	22.480	21.903
število delovnih mest v gostinskih dejavnostih	14.038	15.387	17.235
število delovnih mest v kvartarnem sektorju	180.111	180.605	202.293
število vseh delovnih mest	824.553	930.768	879.325
kvadratura prodajnih površin (m ²)	1.957.560	2.005.371	2.025.425
število oseb, starih 6–14 let	182.045	192.132	170.123
delež oseb, starih 6–14 let	8,90 %	9,30 %	8,40 %
število vpisnih mest v osnovnih šolah	177.062	185.538	164.284
število oseb, starih 15–19 let	98.922	112.813	99.890
delež oseb, starih 15–19 let	4,80 %	5,50 %	4,90 %
število vpisnih mest v srednjih šolah	97.254	107.058	94.794
število redno vpisanih študentov	76.777	76.159	74.810
delež redno vpisanih študentov	3,70 %	3,70 %	3,70 %
število vpisnih mest v terciarnem izobraževanju	80.548	89.705	88.116
turistične komercialne in zasebne zmogljivosti (število ležišč)	150.000	175.000	188.000
bruto domači proizvod na prebivalca, izražen kot pariteta kupne moči (EUR)	21.000 €	25.102 €	29.518 €
stopnja motorizacije (osebni avtomobilov/1.000 prebivalcev)	523	568	598

Vsi kazalniki, ki vplivajo na prometno povpraševanje, so razporejeni po prometnih conah, ki jih je v Sloveniji 687, v obmejnih državah 95 in v preostalih srednjeevropskih državah 45.

Napoved po prometnih conah temelji na demografski napovedi za dve kohezijski regiji: vzhodno in zahodno Slovenijo.

Ob tem se upošteva, da je vzorec poselitve v Sloveniji razmeroma stabilen in se tudi v prihodnje ne bo bistveno spreminjal. Na ravni nacionalnega modela se ne upošteva podrobnejša sprememba rabe površin, ki se bo večinoma zgodila znotraj prometnih con tega prometnega modela.

Napoved prihodnjih socialnoekonomskih razmer poleg demografske napovedi Eurostata za dve kohezijski regiji upošteva še analizo dosedanjega razvoja po statističnih regijah. Pri kohezijskih regijah se pri napovedi upošteva tudi dosednji razvoj.

Zato je tu prikazana in v prometnem modelu uporabljena napoved socialnoekonomskih razmer nadaljevanje dosedanje razvojne smeri. Tu se ne upoštevajo scenariji različnih političnih ukrepov, ki bi morebiti spremenili dosednji razvoj. Bo pa vpliv teh scenarijev mogoče preučevati v poznejših analizah prostorskih in socialnoekonomskih različic, če bo za to obstajalo zanimanje.

4.3.8.4 Gibanje BDP²⁸

28: Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti BDP, produktivnosti in zaposlenosti 2010–2060 je povzeta po publikaciji Evropske komisije The 2012 Ageing Report, Economic and budgetary projections for the 27 EU Member states 2010–2060 (EC, European Economy, 2/2012). Napoved povprečnih letnih stopenj rasti je dana po petletnih obdobjih od leta 2010 do leta 2060.

Preglednica povprečnih letnih stopenj rasti za obdobje 2010–2060 je navedena v nadaljevanju in vključuje vplivne države, in sicer:

- Avstrijo,
- Češko,
- Nemčijo,
- Madžarsko,
- Italijo,
- Poljsko,
- Slovaško in
- Slovenijo.

Preglednica 3.8:

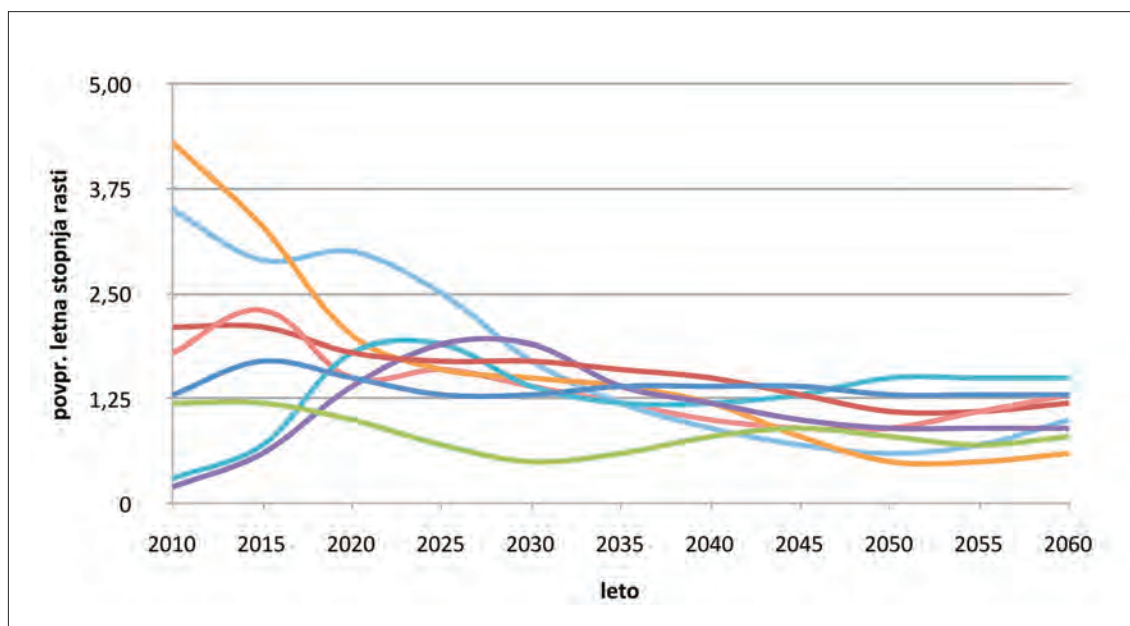
Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti BDP

	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Avstrija	1,3	1,7	1,5	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3	1,3
Češka	2,1	2,1	1,8	1,7	1,7	1,6	1,5	1,3	1,1	1,1	1,2
Nemčija	1,2	1,2	1,0	0,7	0,5	0,6	0,8	0,9	0,8	0,7	0,8
Madžarska	0,2	0,6	1,4	1,9	1,9	1,4	1,2	1,0	0,9	0,9	0,9
Italija	0,3	0,7	1,8	1,9	1,4	1,2	1,2	1,3	1,5	1,5	1,5
Poljska	4,3	3,3	2,0	1,6	1,5	1,4	1,2	0,8	0,5	0,5	0,6
Slovaška	3,5	2,9	3,0	2,5	1,7	1,2	0,9	0,7	0,6	0,7	1,0
Slovenija	1,8	2,3	1,5	1,6	1,4	1,2	1,0	0,9	0,9	1,1	1,3

Slika 41.

Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti BDP

- Avstrija
- Češka
- Nemčija
- Madžarska
- Italija
- Poljska
- Slovaška
- Slovenija



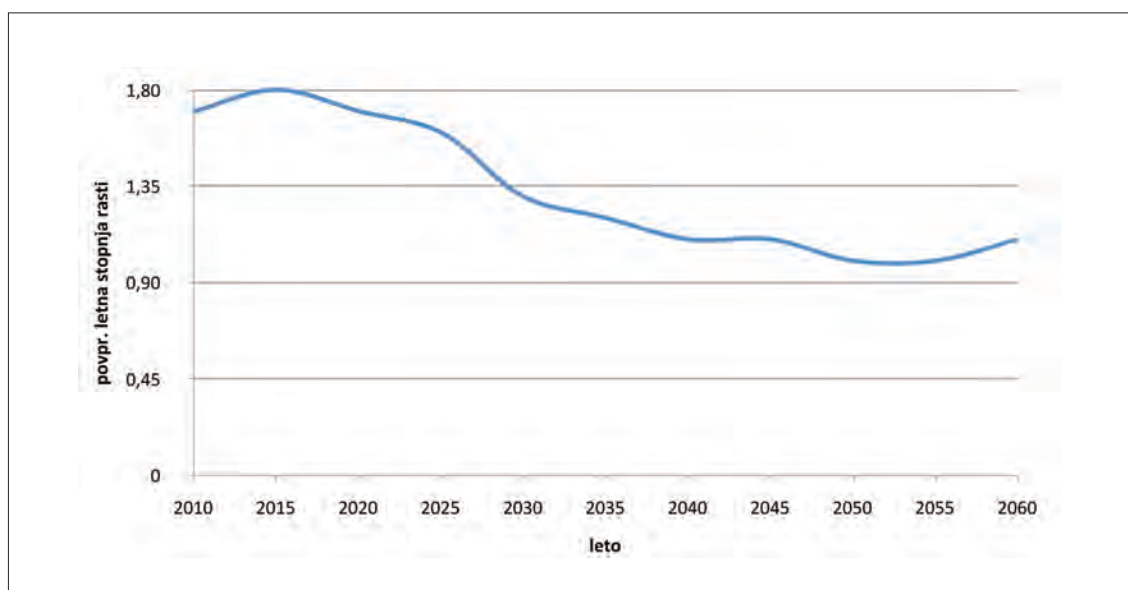
Kot je razvidno iz preglednice, je do leta 2060 napovedano postopno zmanjševanje gospodarske rasti v vseh zalednih državah, razen v Italiji in na Madžarskem. Gibanja povprečnih letnih stopenj rasti BDP so prikazana tudi v grafikonu v nadaljevanju.

Za Slovenijo in zaledne države so bile izračunane tudi povprečne utežene vrednosti povprečnih letnih stopenj rasti BDP. Za utež rasti BDP je bilo uporabljeno razmerje BDP na prebivalca v zalednih državah²⁹. Uteži so podatki OECD za zaledne države za leto 2012. V preglednici 3.9 so navedene utežene povprečne letne stopnje rasti BDP v Sloveniji in zalednih državah v obdobju 2010–2060.

Preglednica 3.9:
Povprečne stopnje rasti BDP v Sloveniji in zalednih državah v obdobju 2010–2060

	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
povprečje	1,7	1,8	1,7	1,6	1,3	1,2	1,1	1,1	1,0	1,0	1,1

Slika 42.
Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti BDP v Sloveniji



Kot je razvidno iz preglednice, bo povprečna letna stopnja gospodarske rasti v Sloveniji in zalednih državah v obdobju 2010–2060 padla z 1,8 odstotka v letu 2015 na 1,1 odstotka v letu 2060. Gibanje povprečnih stopenj rasti BDP je vidno tudi iz grafikona v nadaljevanju.

4.3.8.5 Gibanje produktivnosti

Preglednica 3.10:
Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti

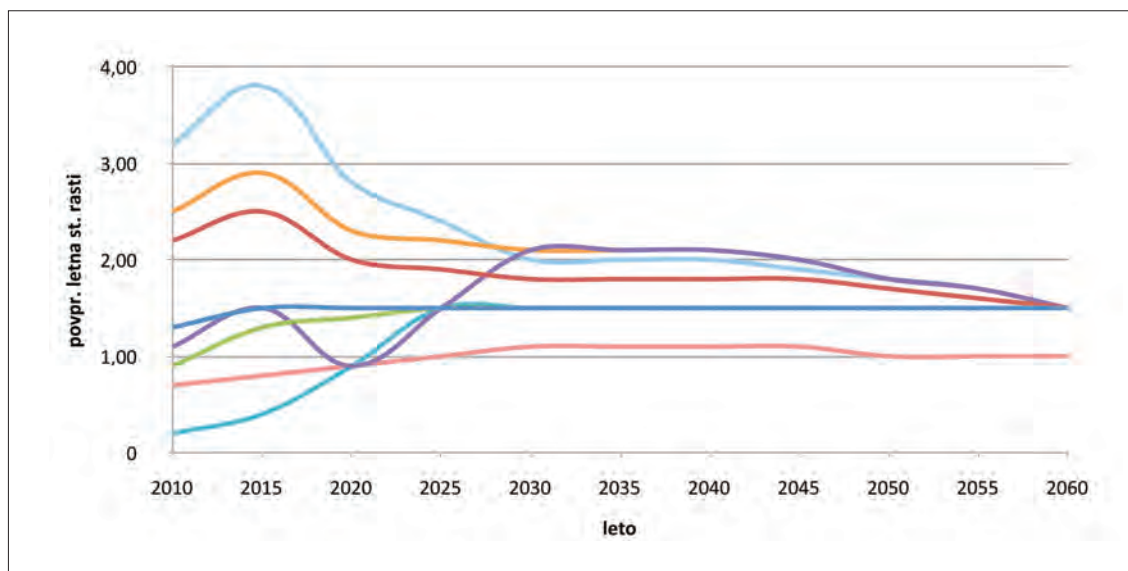
Kot je razvidno iz preglednice 3.10, je do leta 2060 napovedano postopno zmanjševanje rasti produktivnosti v vseh zalednih državah, razen v Italiji in na Madžarskem. Napovedana rast produktivnosti v letu 2060 v vseh državah znaša 1,5 odstotka letno, razen v Sloveniji, kjer znaša 1,0 odstotka letno.

	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Avstrija	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Češka	2,2	2,5	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,6	1,5
Nemčija	0,9	1,3	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Madžarska	1,1	1,5	0,9	1,5	2,1	2,1	2,1	2,0	1,8	1,7	1,5
Italija	0,2	0,4	0,9	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Poljska	2,5	2,9	2,3	2,2	2,1	2,1	2,1	2,0	1,8	1,7	1,5
Slovaška	3,2	3,8	2,8	2,4	2,0	2,0	2,0	1,9	1,8	1,7	1,5
Slovenija	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0

Slika 43.

Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti

Avstrija
Češka
Nemčija
Madžarska
Italija
Poljska
Slovaška
Slovenija



30: Labour productivity levels in the total economy.

Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti je prikazano tudi v grafikonu v nadaljevanju.

Preglednica 3.11:

Povprečne stopnje rasti produktivnosti v Sloveniji in zalednih državah v obdobju 2010–2060

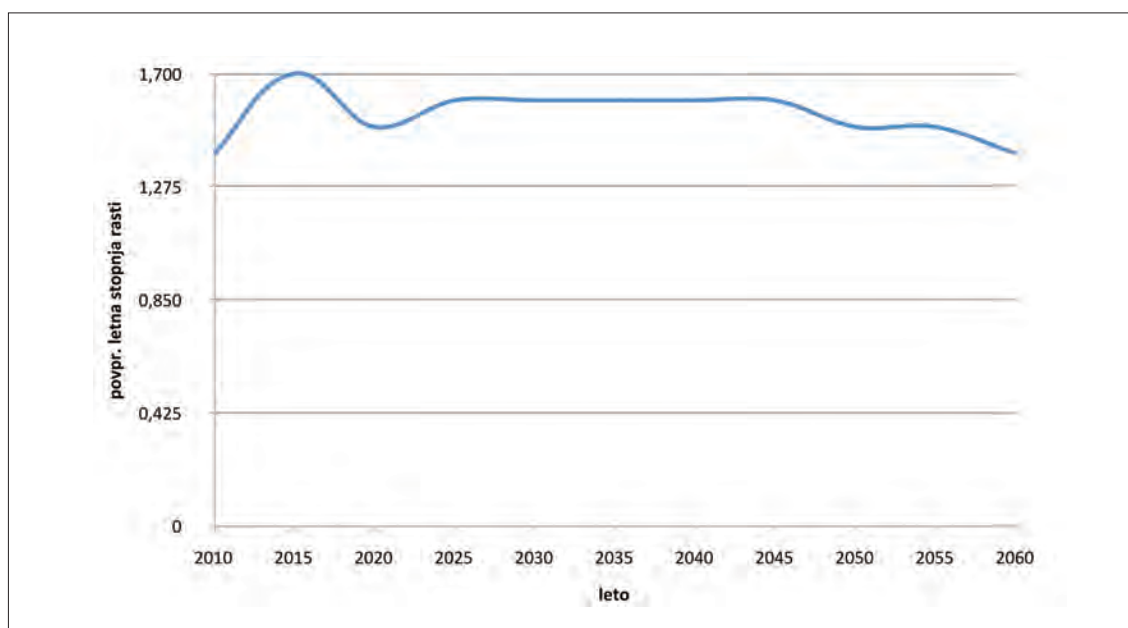
Za Slovenijo in zaledne države so bile izračunane tudi povprečne utežene vrednosti povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti. Za utež te rasti je bila uporabljena utež BDP/delovno uro³⁰. Uteži so podatki OECD za zaledne države za leto 2012. V preglednici 3.11 so navedene utežene povprečne letne stopnje rasti produktivnosti v Sloveniji in zalednih državah v obdobju 2010–2060.

	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
povprečje	1,4	1,7	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5	1,5	1,4

Slika 44.

Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti v Sloveniji

Povprečna letna stopnja produktivnosti v Sloveniji in zalednih državah v obdobju 2010–2060 bo padla z 1,7 odstotka v letu 2015 na 1,4 odstotka v letu 2060. Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti je razvidno tudi iz grafikona v nadaljevanju.



4.3.8.6 Gibanje zaposlenosti

Preglednica 3.12:
Projekcija povprečnih
letnih stopenj rasti
zaposlenosti

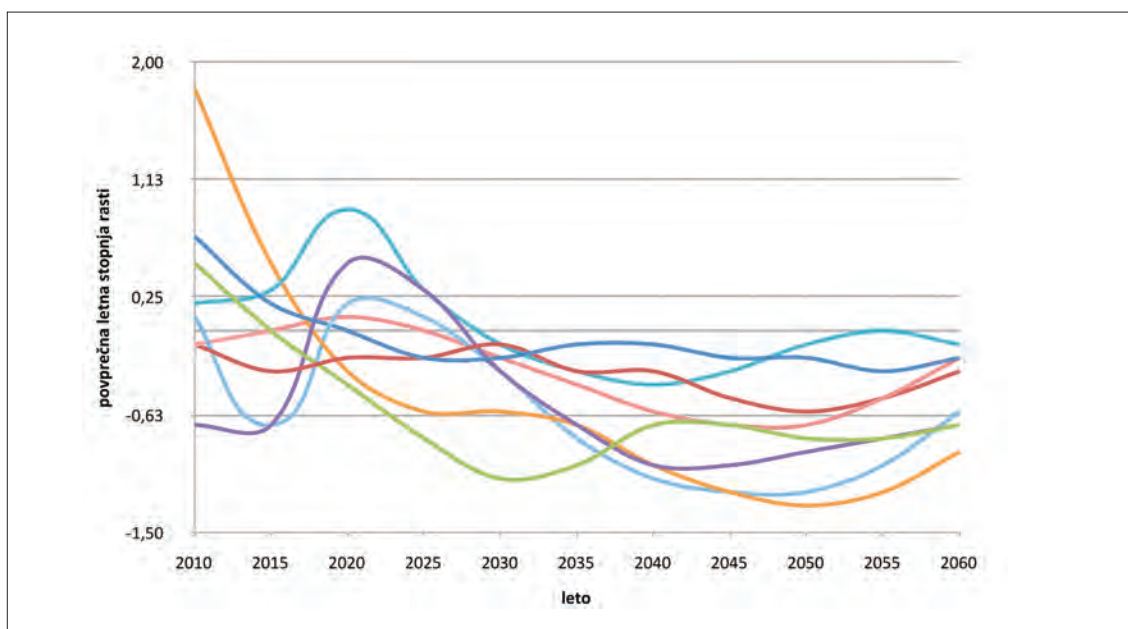
Iz preglednice 3.12 je razvidno, da je do leta 2060 napovedano postopno zmanjševanje zaposlenosti v vseh zalednih državah.

	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060
Avstrija	0,7	0,2	0,0	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,2
Češka	-0,1	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	-0,3	-0,3	-0,5	-0,6	-0,5	-0,3
Nemčija	0,5	0,0	-0,4	-0,8	-1,1	-1,0	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,7
Madžarska	-0,7	-0,7	0,5	0,3	-0,3	-0,7	-1,0	-1,0	-0,9	-0,8	-0,7
Italija	0,2	0,3	0,9	0,3	-0,1	-0,3	-0,4	-0,3	-0,1	0,0	-0,1
Poljska	1,8	0,5	-0,3	-0,6	-0,6	-0,7	-1,0	-1,2	-1,3	-1,2	-0,9
Slovaška	0,1	-0,7	0,2	0,1	-0,3	-0,8	-1,1	-1,2	-1,2	-1,0	-0,6
Slovenija	-0,1	0,0	0,1	0,0	-0,2	-0,4	-0,6	-0,7	-0,7	-0,5	-0,2

Gibanja povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti so prikazana tudi v grafikonu v nadaljevanju.

Slika 45.
Projekcija povprečnih
letnih stopenj rasti
zaposlenosti

— Avstrija
— Češka
— Nemčija
— Madžarska
— Italija
— Poljska
— Slovaška
— Slovenija



Za Slovenijo in zaledne države so bile izračunane tudi povprečne utežene vrednosti povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti. Za utež te rasti je bilo uporabljeno razmerje BDP na prebivalca v zalednih državah³¹. Uteži so podatki OECD za zaledne države za leto 2012. V preglednici 3.13 so navedene utežene povprečne letne stopnje rasti zaposlenosti v Sloveniji in zalednih državah v obdobju 2010–2060.

31: Breakdown of Gross Domestic Product per capita in its components.

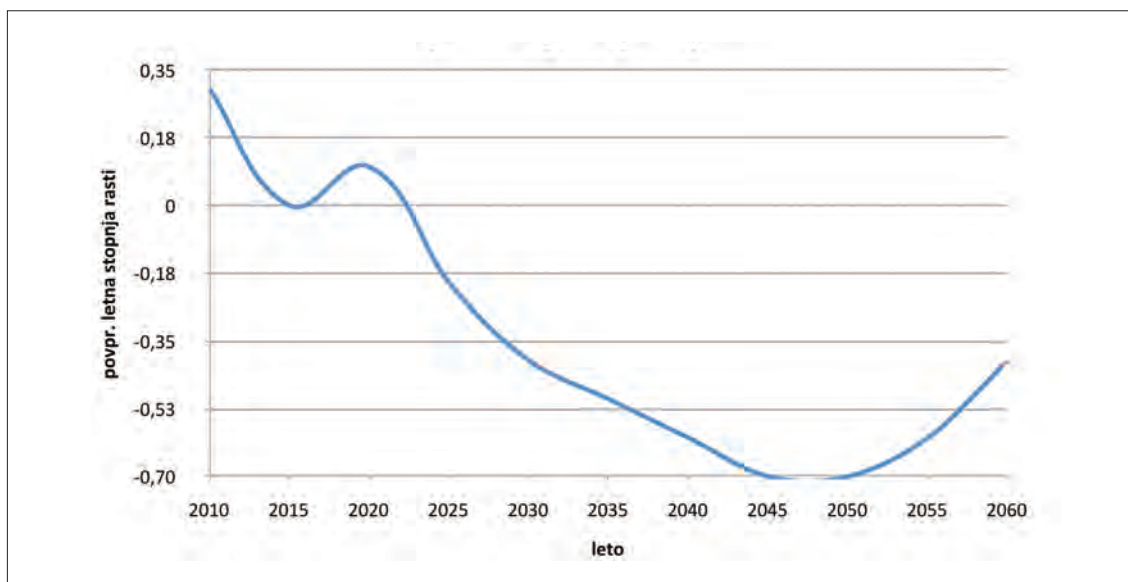
Preglednica 3.13:
Povprečne letne stopnje
rasti zaposlenosti v
Sloveniji in zalednih
državah v obdobju
2010–2060

2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060	
povprečje	0,3	0,0	0,1	-0,2	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,7	-0,6	-0,4

Kot je razvidno iz preglednice, bo povprečna letna stopnja rasti zaposlenosti v Sloveniji in zalednih državah v obdobju 2010–2060 padla z 0 odstotkov v letu 2015 na -0,4 odstotka v letu 2060. Gibanje povprečnih stopenj rasti zaposlenosti je razvidno tudi iz slike 46 v nadaljevanju.

Slika 46.

Gibanje povprečnih
letnih stopenj rasti
zaposlenosti



4.3.8.7 Napoved prometa v pristaniščih Koper, Trst in Reka ter na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana

Pristanišča Koper, Trst in Reka

Količina pretovora severnojadranskih pristanišč je neposredna podlaga za oceno kopenskega tovornega prometa, vezanega na pristanišča. Zato je tudi povpraševanje po tem prometu, ki ima izvor ali ponor v pristaniščih, določeno z enačbo, ki vključuje rast pretovorjenega blaga in faktor elastičnosti.

Napoved pretovora izhaja iz študije vseevropske napovedi, narejene z modelom TRANS-TOOLS, in iz študije, ki jo je pripravila NAPA (*North Adriatic Ports Association*), torej Združenje severnojadranskih pristanišč.^{32,33} Združenje vključuje pristanišča Koper, Reka, Trst in Benetke.

Napoved, ki zadeva količino prometa v koprskem pristanišču, je narejena za leta 2015, 2020 in 2035. Promet v vmesnih obdobjih je bil določen z linearno interpolacijo.

32: Summary of Market study on the potential cargo capacity of the North Adriatic ports system in the container sector (NAPA), Final Report, MDS Transmodal Limited Study, januar 2012.
33: Feasibility study for the new Divača–Koper railway line, Section Divača–Črni Kal, Section Črni Kal–Koper, DRI, januar 2012.

Vrsta tovora	2010	2015	2020	2025	2030	2035
zabojniki	4.302.543	7.335.000	10.800.000	13.200.000	15.600.000	18.000.000
splošno blago	1.445.651	1.805.000	2.175.000	2.426.667	2.678.333	2.930.000
vozila	533.300	740.000	1.145.000	1.196.667	1.248.333	1.300.000
tekočine	2.727.014	3.500.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000
razsuti tovor	5.504.963	8.030.000	9.320.000	9.703.333	10.086.667	10.470.000
skupaj	14.513.471	21.410.000	27.440.000	30.526.667	33.613.333	36.700.000

Preglednica 3.14:

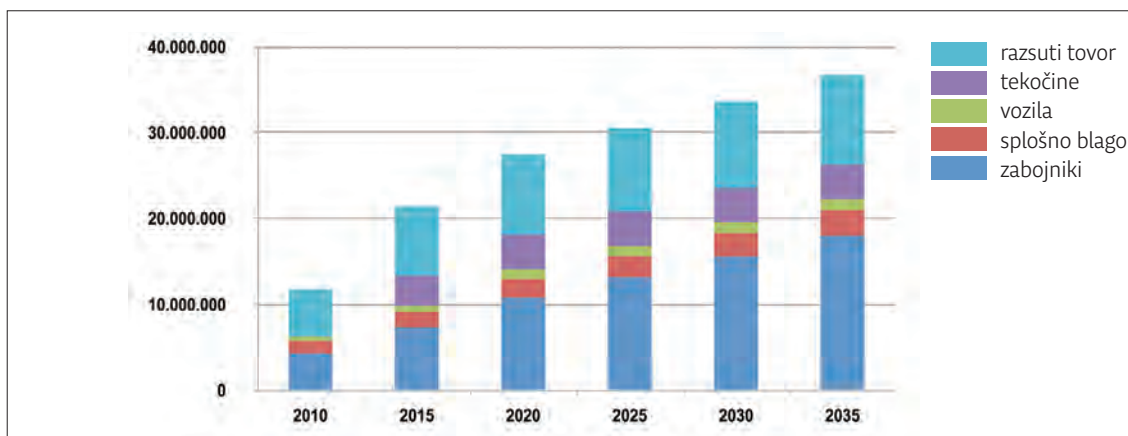
Napoved količine
pretovora v koprskem
pristanišču (neto ton/leto)

Vir: NAPA in Luka Koper.

Leta 2008 je bilo v koprskem pristanišču pretovorjenih 16.050.448 ton blaga. V letih 2009 in 2010 se je količina pretovorjenega blaga zmanjšala, potem pa je spet začela hitro rasti. Do leta 2020 se bo ta količina povečala za okoli 70 odstotkov, do leta 2030 pa več kot podvojila. Najbolj se bo povečala količina blaga, prepeljanega z zabojniki.

Slika 47.

Napoved vsega
pretovora v koprskem
pristanišču (neto ton/
leto)



Velika rast pretovora je utemeljena s cenejšimi in hitrejšimi prevozi do severnojadranskih pristanišč in srednje Evrope v primerjavi s severnoatlantskimi pristanišči. V samem koprskem pristanišču bo visoka rast omogočena s predvideno posodobitvijo in dograditvijo pristanišča.

Povečani obseg pretovora bo vplival tudi na rast kopenskega tovornega prometa. Upoštevan je faktor elastičnosti 1,00.

V pristanišču Trst se pretovarjajo vse vrste tovarov (leta 2008 48 milijonov ton), toda prevladuje tekoči tovor (nad 80 odstotkov vsega pretovora). To je najpomembnejše severnojadransko pristanišče za pretovor surove nafte. Od tržaškega pristanišča do Ingolstadta poteka naftovod, ki s stranskimi vejami povezuje Italijo, Avstrijo in Nemčijo. Tako se nafta distribuira do srednjeevropskega prostora.

Na podlagi navedenih napovedi je ocenjeno, da bo pretovor v Trstu rasel s podobno stopnjo kakor v Kopru. To je, do leta 2020 se bo povečal za okoli 70 odstotkov, do leta 2030 pa podvojil. Ker bo večino tovarov še naprej sestavljali tekoči tovor, ki bo večinoma transportiran po naftovodih, bo tržaški pretovor tudi v prihodnje manj obremenjeval železniško in cestno infrastrukturo.

Reško pristanišče je po količini pretovora šibkejše od koprskega (leta 2008 12 milijonov ton). Tudi na Reki prevladuje tekoči tovor (okoli 50 odstotkov vsega pretovora), razmeroma šibak pa je pretovor zabojnikov. Reško pristanišče ni povezano z naftovodom, zato se tudi ta tovor prevaža po železnicah in cestah.

Ocenjeno je, da se bo količina pretovora v reškem pristanišču nekoliko bolj povečala, in sicer do leta 2020 za 85 odstotkov, do leta 2030 pa za 2,5-krat. Večji prirast gre pripisati zlasti povečanemu tovoru z zabojniki.

Pristanišči Benetke in Ravena imata gravitacijsko zaledje predvsem v severni Italiji, zato ne vplivata pomembneje na prometne razmere Slovenije in skladno s tem se njun vpliv na slovenski kopenski promet ni upošteval.

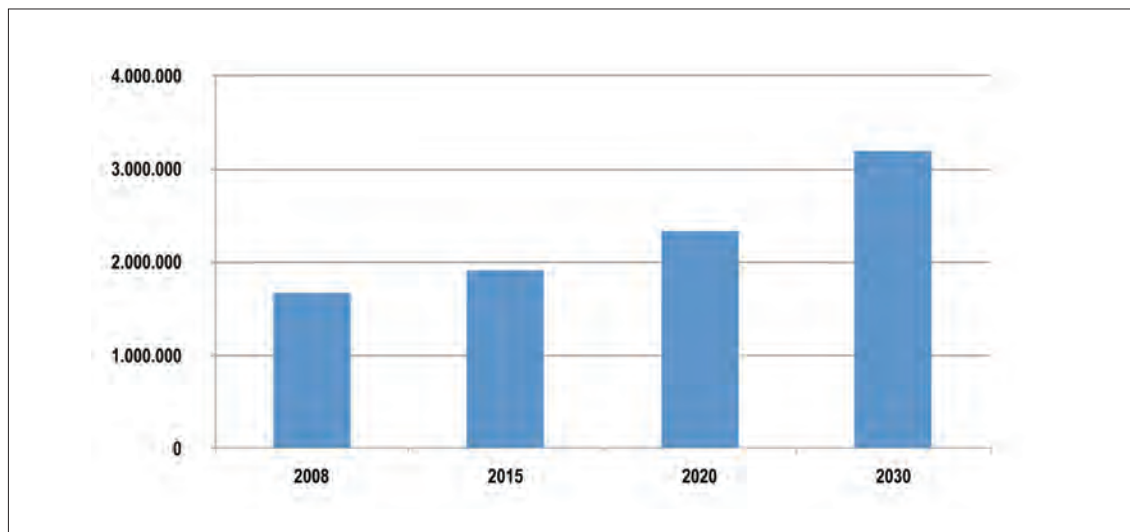
Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana

Avgusta leta 2010 je bil izdelan Glavni načrt (*Masterplan*) dolgoročnega razvoja Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana.³⁴ V tem okviru je predviden tudi dolgoročni razvoj potniškega in tovornega prometa.

Po letu 2008 se je letalski promet na letališču zmanjšal (leta 2009 za 14,4 odstotka), toda dolgoročno je predvidena njegova nadaljnja rast, ki naj bi se med letoma 2008 in 2030 skoraj podvojila. Razmeroma visoka nadaljnja rast prometa (npr. do leta 2040 po 3,35-odstotni povprečni letni stopnji) je predvidena predvsem zaradi ugodne geostrateške lege letališča.

34: Povzetek glavnega načrta Letališča Jožeta Pučnika, Aerodrom Ljubljana, HOCHTIEF Airport, avgust 2010.

Slika 48.
Napoved prepeljanih
potnikov na Letališču
Jožeta Pučnika Ljubljana



Preglednica 3.15:
Napoved prepeljanih
potnikov na Letališču
Jožeta Pučnika Ljubljana

Vir: HTA, Symbios. (Študija je bila izvedena pred letom 2008, zato je v preglednici tudi napoved za leto 2008; sicer pa je bilo v tem letu dejansko prepeljano približno enako število potnikov, kot je bilo napovedano.)

Leto	Prepeljani potniki
2008	1.673.050
2015	1.909.860
2020	2.330.848
2030	3.191.805

Iz zgornje preglednice in slike je razvidno, da naj bi se do leta 2020 število prepeljanih potnikov povečalo za okoli 40 odstotkov, do leta 2030 pa za 90 odstotkov.

Predvideni rasti prometa naj bi sledila razširitev dejavnosti in dograditev naprav na letališču. Zgrajen naj bi bil nov potniški terminal v velikosti 36.275 kvadratnih metrov. Sledila naj bi gradnja manevrskih površin, letališke ploščadi, sistema za dostop, poslovno-logističnega središča Aeropolis Ljubljana, multimodalnega logističnega središča z železniško povezavo, parkirnih površin, tovornih zmogljivosti, hangarjev, GSE in sekundarnih letaliških zmogljivosti.

Gradnja multimodalnega logističnega središča in terminala z železniško navezavo na progo Jesenice–Ljubljana naj bi zelo pospešila rast tovornega prometa. Obseg zračnega tovornega prometa naj bi se s sedanjih 10.000 ton letno do leta 2040 povečal na 60.000 ton. Prevoz tovora po cesti naj bi se s sedanjih 7200 ton letno do leta 2040 povečal celo na 100.000 ton letno. Promet bi se tako do leta 2040 povečal za skoraj 14-krat.³⁵ To se pravi, do leta 2030 za okoli 10-krat.

V naslednjih dveh desetletjih naj bi razvoj letališča generaliziral več kot 4.500 delovnih mest, posredno pa še 5.000. Skupaj 9.500.

Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana naj bi se obetal zelo velikopotezen nadaljnji razvoj. Največja sprememba naj bi se zgodila v tovornem prometu. Vendar je tako intenziven razvoj do leta 2030 nekoliko sporen. Glede na pretekli razvoj je po naši oceni razvoj potniškega prometa v normalnih okvirih, razvoj tovornega pa verjetno pretiran ali vsaj nedosegljiv do leta 2030. Menimo, da je pretirana tudi napoved novih delovnih mest, saj leta 2030 na Gorenjskem ne bo na voljo bistveno več zaposlenih in delovnih mest, kot jih je bilo 2008.

Zaradi okrepljenega zračnega prometa se bo povečal tudi promet po cestah. Pri izračunu generacije potniškega prometa se za vse scenarije upošteva faktor elastičnosti 1,00, kakršen je ugotovljen tudi za pretekli razvoj. Izbira prometnega sredstva je določena modelsko. Enaka stopnja rasti, kot je ugotovljena za potniški promet, se v tej napovedi upošteva tudi za cestni tovorni promet.

35: Študija izvedljivosti Letališče Jožeta Pučnika kot logistično središče, Symbios, 2007.

4.3.8.8 Izhodišča prometne ponudbe za napoved prometa

V predhodnem poglavju so bile predstavljene predvidene spremembe socialnoekonomskih dejavnikov, ki spodbujajo promet. Nanj vplivajo tudi drugi dejavniki, zlasti prometni stroški, ukrepi prometne politike, omrežna prometna ponudba in politične spremembe.

Potovalni in prevozni stroški

V modelih CETRA in PRIMOS je ponudba prometnega omrežja izražena z generalizirano ceno oziroma generaliziranim časom. To je vsota denarnih in nedenarnih stroškov potovanja. Denarni stroški vključujejo izdatke, ki se plačajo neposredno iz žepa (gorivo, servis vozil, gume, cestnina, uporabnina, vozovnice v javnem prometu, stroški natovarjanja, raztovarjanja in pretovarjanja idr.), nedenarni pa potovalni in prevozni čas od vrat do vrat, potreben, da se potovanje opravi.

V tem poglavju so predstavljeni neposredni denarni stroški, ki jih je treba plačati, da se lahko opravi potovanje ali prevoz, in so vključeni v prognostični prometni model. Poleg tega je določena vrednost časa, prek katere se denarni stroški preračunajo v čas.

Preglednica 3.16:

V prometnem modelu uporabljeni prometni stroški (povečanje ali zmanjšanje glede na osnovno leto 2005)

Parametri potovalnih stroškov na osrednjeevropski ravni

Parametri potovalnih stroškov temeljijo na osnovnem scenariju (Baseline), ki je bil poleg drugih scenarijev leta 2009 analiziran v projektu TRANSvisions. Vrednosti, uporabljene v modelu, so prikazane v preglednici 3.16.

Parameter	Leto	
	2020	2030
cena vozovnice za avtobus in vlak	50 % rasti BDP	50 % rasti BDP
stroški goriva za osebne avtomobile	7 %	7 %
stroški cestnih tovornih vozil	4 %	4 %
stroški železniškega tovornega prometa	-10 %	-10 %
internalizacija zunanjih stroškov		
potniški promet	0	0
tovorni promet	stroški za hrup, onesnaženje zraka in gnečo	stroški za hrup, onesnaženje zraka in gnečo

Vrednost časa za potniški promet je določena glede na predvideno rast bruto domačega proizvoda v Evropi.

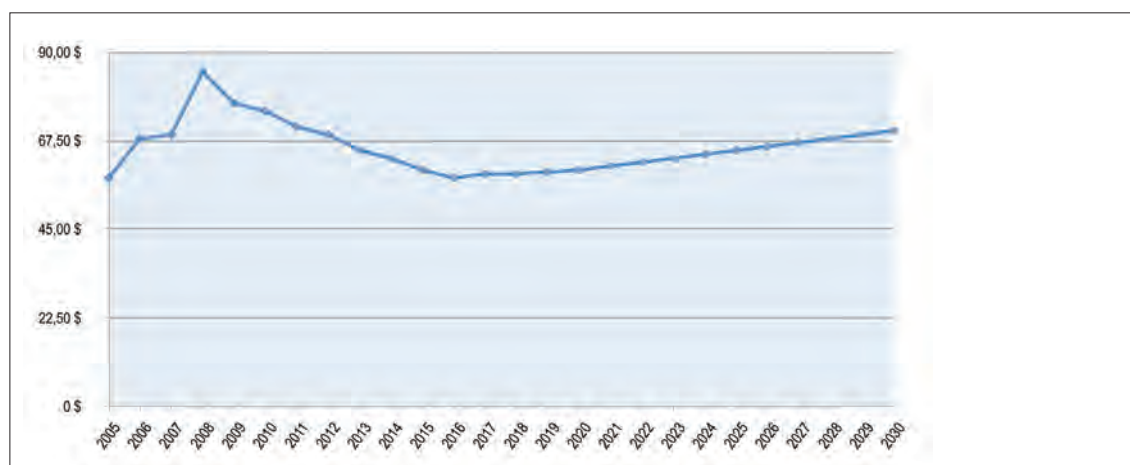
Cena goriva je določena na podlagi napovedi pričakovane cene goriva, ki jo je leta 2008 pripravila ameriška vlada.³⁶

36: US Energy Information Administration, 2008.

Slika 49.:

Napoved gibanja cen nafte po US Energy Information Administration, 2008

Vir: EIA, napoved v letu 2008 (cene 2006)



Po tej napovedi je do leta 2016 predvideno znižanje cene, po tem obdobju pa počasna rast. Tako naj bi bila leta 2030 cena goriva približno 20 odstotkov večja kakor leta 2005. Ker pa je predvideno, da se bo zaradi učinkovitejših avtomobilskih motorjev in drugih ureditev poraba goriva letno zmanjševala za 0,5 odstotka, naj bi se v resnici povečala le za 7 odstotka (izraženo v cenah 2005).

Predvideva se, da bo leta 2030 zelo malo vozil, ki bodo prosta emisij. Zato so tudi za ta vozila predvideni enaki stroški kakor za vozila, ki povzročajo emisije.

Obratovalni stroški vozil za težka tovorna vozila sestavljajo različni stroški – za gorivo, mazivo, servis vozil, plačo voznika, zavarovanje in druge stroške. Okoli dve tretjini stroškov je vezanih na vozni čas, preostala tretjina pa na prevoženo razdaljo. Zaradi tehnološkega razvoja vozil, učinkovitega načrtovanja uporabe vozil in precejšnje konkurence je predvidena manjša rast na prevoženo razdaljo vezanih stroškov, in sicer za 4 odstotke do leta 2030 (po stalnih cenah).

Neposredni denarni stroški vključujejo tudi cestnine in druge stroške. Cestnina je po Evropi zelo različna. V nekaterih državah se plačuje pavšalna cestnina z vinjetami, ponekod drugače za osebna vozila in drugače za tovorna vozila, ponekod pa cestnine ni. Na splošno se ne plačuje na Finskem, Švedskem, Danskem, v Nemčiji, Beneluksu, Veliki Britaniji in baltskih državah. Predvideva se, da bo leta 2030 enaka ureditev cestninjenja, kakršna je bila leta 2005.

Med letoma 1999 in 2006 se je cena železniških vozovnic v EU 25 povečala za 9 odstotkov (po stalnih cenah), cena avtobusnih vozovnic pa za 17 odstotkov. V istem času se je BDP prav tako povečal za 17 odstotkov. Ker naj bi imel v prihodnje železniški javni potniški promet pomembnejšo vlogo, je po modelu TRANS-TOOLS napovedano, da se do leta 2030 cena vozovnice javnega prometa ne bo povečala za več, kolikor znaša 50-odstotni prirast bruto domačega proizvoda. Povsem zgornja meja povečanja cene vozovnic pa znaša 30 odstotkov glede na leto 2005.

Za leto 2020 so v modelu upošteevane enake vrednosti parametrov kakor za leto 2030.

V generalizirani ceni blagovnega prometa so v obeh prognostičnih obdobjih upošteevani taki stroški, kakršni so zdaj.

Internalizacija zunanjih stroškov v okviru te napovedi ni upošteevana.

Parametri potovalnih in prevoznih stroškov v Sloveniji

Predvidena velikost parametrov potovalnih in prevoznih stroškov temelji na podobnih domnevah kakor pri evropskem prometnem modelu.

Vrednost časa za leti 2020 in 2030 je določena glede na predvideno rast bruto domačega proizvoda v Sloveniji, in sicer s faktorjem elastičnosti 1. Taka je prevladujoča praksa v razvitejših evropskih državah, čeprav o tem obstajajo tudi drugačna mnenja.

V poznejšem obdobju naj bi v Sloveniji opustili vinjetno cestninjenje osebnega avtomobilskega prometa in prešli na cestninjenje v prostem prometnem toku. To se seveda upošteva v prometnem modelu.

Za potniški promet se v letih 2020 in 2030 upošteva tudi parkirna politika, ki pomembno vpliva na izbiro prometnega sredstva.

Prihodnja cena goriva in vozovnic javnega prometa ter drugih stroškov je določena tako kakor na osrednjeevropski ravni, tj. na podlagi gibanja cen nafte, ki jo je pripravila ameriška vlada, in na podlagi domneve, da se bo cena vozovnic javnega prometa v prihodnje podražila

Preglednica 3.17:

Prometni stroški za leti 2020 in 2030, uporabljeni v prometnem modelu, cene 2009 (absolutna vrednost ali kot delež povečanja oziroma zmanjšanja glede na leto 2008, izražen v %)

razmeroma manj. Za izračun generalizirane cene blagovnega prometa so tudi tu upoštevani taki stroški, kakršni so zdaj.

Parametri potovalnih stroškov v Sloveniji, uporabljeni v prometnem modelu, so predstavljeni v preglednici 3.17.

Parameter	Leto	
	2020	2030
Vrednost časa		
poslovni namen potovanja	9,56 €/h	13,64 €/h
vsi drugi nameni potovanja	3,14 €/h	4,09 €/h
Cena vozovnice		
vlak	0,080 €/km	0,093 €/km
avtobus	0,134 €/km	0,155 €/km
Strošek goriva in vzdrževalni stroški osebnih vozil	1 %	14 %
Strošek cestnih tovornih vozil		
lahki tovornjaki	6 %	21 %
težki tovornjaki	4 %	13 %
Cestnina v prostem prometnem toku		
osebna vozila	0,050 €/km	0,050 €/km
avtobusi	0,137 €/km	0,137 €/km
lahki tovornjaki	0,090 €/km	0,090 €/km
težki tovornjaki	0,199 €/km	0,199 €/km
Cena parkirnine v večjih mestih	0 do +5 %	0 do +25 %

V poznejšem obdobju bo na avtocestah in hitrih cestah predvidoma uvedena cestnina v prostem prometnem toku. Na enoto se upošteva taka višina cestnine, kakršna je bila v veljavi pred uvedbo vinjetnega cestninjenja. Predvideva se, da se do leta 2030 realna cena cestnine ne bo spreminjala.

Na izbiro prometnega sredstva potniškega prometa močno vplivata tudi razpoložljivost parkirišč in cena parkiranja.

Omrežna in politična izhodišča

Na osrednjeevropski ravni se upoštevata predvidena novogradnja in nadgradnja železniškega omrežja, in sicer:

železnica:

- v Italiji se upošteva nadgradnja proge Benetke–Palmanova/Trst;
- v Avstriji se upošteva nadgradnja oziroma novogradnja proge Beljak–Celovec–Gradec–Dunaj in Linz–Dunaj–Bratislava;
- na Madžarskem se upošteva sedanje stanje;
- na Hrvaškem se upošteva sedanje stanje;

ceste:

- v vseh okoliških državah se upošteva sedanje stanje, kajti avtocestni sistem je večinoma že povsod zgrajen.

Upoštevano je, da bo do leta 2030 članica Evropske unije tudi Srbija. Vstop Srbije v EU je zelo pomemben, ker bo to poenostavilo obmejne postopke ter okrepilo privlačnost prometnih potekov za romunske, bolgarske, turške in druge prometne tokove.

4.4 Analiza ničelne (»0«) alternative – »ničesar narediti« – ugotovitev problemov in predlog ukrepov

4.4.1 Uvod

Da bi utemeljili potrebo po ukrepanju pri prometu in prometni infrastrukturi, so bile narejene analize ničelne alternative: kaj bi pomenilo za Republiko Slovenijo, če na tem področju ne ukrepa (t. i. alternativa »ničesar narediti«, angl. *do nothing*) in če vzdržuje obstoječe stanje (in se to vsaj ne poslabšuje).

Torej, analizirane so prometne razmere in njeni učinki na sedanjem prometnem omrežju. Izidi analize so sedanje in pričakovane težave kot podlaga za oblikovanje ukrepov, ki te in druge težave odpravljajo.

Na podlagi tega smo v nadaljevanju določili možne ukrepe za razvoj prometa in prometne infrastrukture v RS.

Slika 50.
Zasnova in vrednotenje
alternativ



Oblikovanje ukrepov in sklopov ukrepov je torej zasnovano na temeljnih ciljih, ki jih želimo doseči (in so bili določeni v predhodnih fazah priprave), na ugotovljenih sedanjih in pričakovanih problemih, ki pomenijo odmik od ciljev, in na ukrepih, ki rešujejo nastale probleme.

Problemi so večinoma določeni z nacionalnim prometnim modelom CETRA, in sicer na podlagi analize stanja pri sedANJI prometni ureditvi v letih 2011 in 2030. Nekateri problemi so bili določeni na podlagi predhodnih študij in poročil deležnikov (kolesarske poti, prometna varnost, Luka Koper, letališča).

Ukrepi, ki rešujejo ugotovljene probleme, so večinoma določeni alternativno. Torej, za rešitev enega problema je določenih več ukrepov. Nekateri si nasprotujejo, nekateri pa se dopolnjujejo.

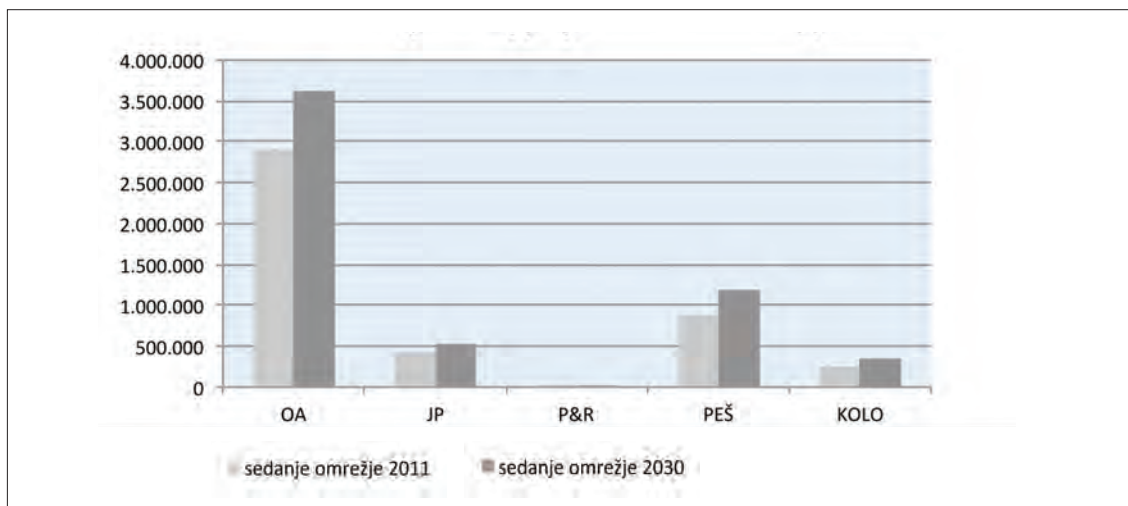
4.4.2 Izbira prometnega sredstva

4.4.2.1 Potniški promet

V Sloveniji se zdaj opravi 69 odstotkov potovanj z osebnimi avtomobili, 8 odstotkov z javnim potniškim prometom, 5 odstotkov s kolesom in 18 odstotkov peš. Če bi v prihodnje prometna ureditev ostala nespremenjena, bi se leta 2030 z osebnim avtomobilom opravilo 68 odstotkov potovanj, z javnim potniškim prometom 7 odstotkov, s kolesom 5 odstotkov in peš 20 odstotkov. Izbira prometnega sredstva se torej ne bi bistveno spremenila. Število potovanj bi se povečalo, toda približno enakovredno v vseh prometnih sredstvih, kot je razvidno iz slike 51.

Slika 51.

Število potovanj v letih 2011 in 2030 na ravni Slovenije



Nacionalni prometni model CETRA, s katerim je vrednotena strategija, je zelo celovit ter vsebuje vse pomembne vplive, mednarodno sprejeta socialnoekonomska in druga izhodišča, vključuje območje celotne Slovenije in bistvenega dela Evrope. Izidi modela so popolnoma neodvisni od subjektivnih ocen, zato menimo, da so napovedi v stvarnih okvirih.

Preglednica 3.18:

Sprememba upoštevanih socialno-ekonomskih kazalnikov in izračunane rasti prometa

To potrjujejo tudi verodostojne napovedi sosednjih držav, ki so istega velikostnega reda kakor naše, čeprav so bile dobljene povsem neodvisno druga od druge.

V preglednici 3.18 so navedeni podatki o rasti socialnoekonomskih kazalnikov in prometa v obdobjih, obravnavanih v posameznih prometnih modelih.

	Slovenija (2011–2030)	Avstrija ³⁷ (2010–2025)	Nemčija ³⁸ (2010–2030)
Število prebivalcev	–1,4 %	+0,6 %	–2,4 %
BDP	+40,6 %	+34,6 %	+25,4 %
Potniški promet (skupaj) – pkm	+21,3 %	+16,1 %	+12,2 %
Motorizirani individualni promet – pkm	+21,1 %	+16,1 %	+9,9 %
Tovorni promet	+68,3 %	+42,7 %	+17,6 %

37: Bmvt, VERKEHRSPROGNOSE ÖSTERREICH 2025+, Endbericht, 6 Gesamtverkehr, 2009.

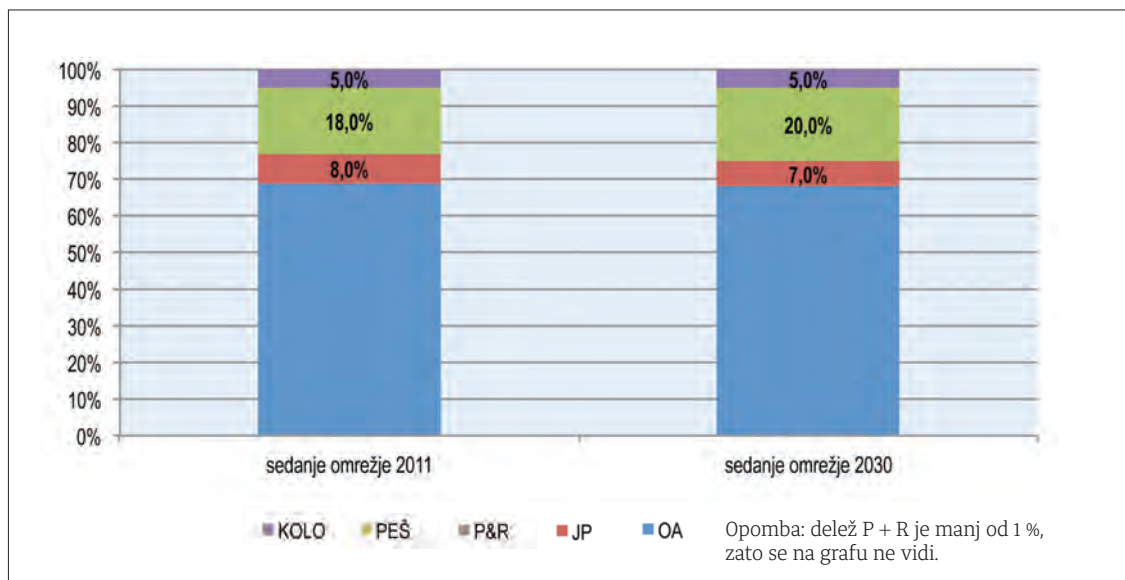
38: BMVI, Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Zusammenfassung der Ergebnisse, 2014.

Iz preglednice se lahko ugotovi, da so napovedi, uporabljene pri izdelavi strokovnih podlag za strategijo, primerljive z avstrijskimi in nemškimi. To velja za stagnacijo števila prebivalcev (minimalno povečanje oziroma zmanjšanje), rast BDP (nekoliko večja rast gospodarsko manj razvitih držav) in rast prometa. V Sloveniji in Avstriji promet raste nekoliko bolj, predvsem tovorni, saj gre za tranzitni državi. Poleg tega se je stopnja mobilnosti prebivalstva v Nemčiji verjetno približala končni.

V prilogi so prikazani prometni tokovi cestnega motornega, javnega potniškega in blagovnega prometa za t. i. ničelni scenarij za leto 2030.

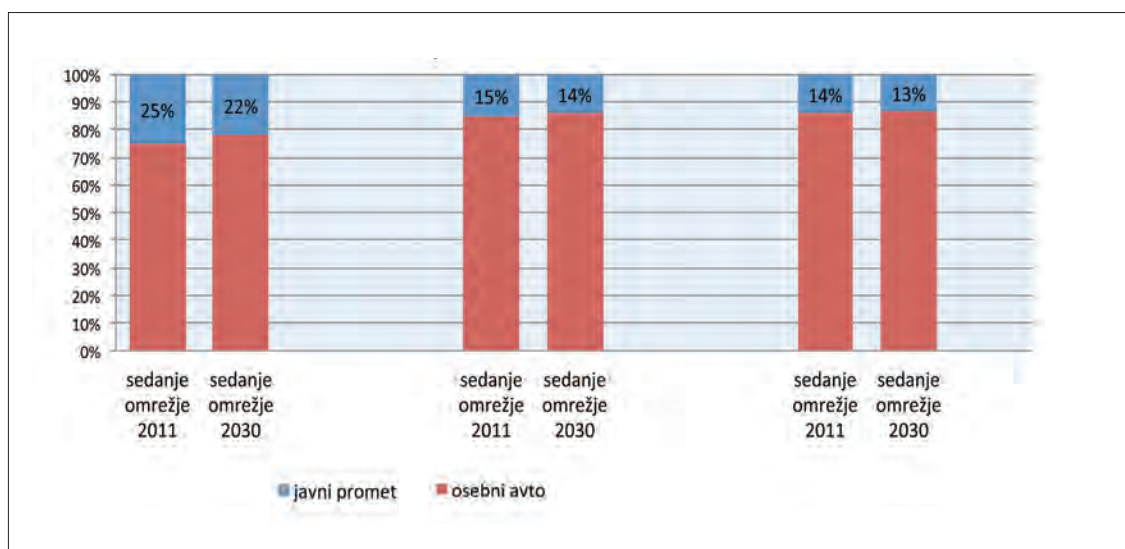
Slika 52.

Izbira prometnega sredstva na ravni Slovenije



Slika 53.

Izbira prometnega sredstva na uvozih v mesta



Analiza uvozov v večja mesta in izvozov iz njih kaže (slika zgoraj), da bi se delež potovanj z osebnimi avtomobili nekoliko povečal, z javnim potniškim prometom pa zmanjšal, če bi prometna ponudba ostala nespremenjena.

Želeno stanje:

- Resolucija o prometni politiki RS (2006) med drugim določa: povečata naj se obseg in kakovost javnega potniškega cestnega in železniškega prometa.
- Bela knjiga med drugim priporoča: do leta 2030 uravnotežena raba prometnih sredstev, večina potniškega prometa na srednjih razdaljah po železnici.
- Decembra 2013 sprejeta uredba TEN-T poudarja okolju prijaznejše načine prometa, vključno z javnim potniškim prometom.
- Enake cilje upošteva Strategija prostorskega razvoja RS (SPRS), poleg tega navaja, naj se usklajen razvoj prometnega omrežja in omrežja naselij, povezanost in razvoj prometnih vozlišč ter prometno-logističnih terminalov razvija predvsem zaradi zagotavljanja prometne povezanosti vseh območij, skladnejšega razvoja celotnega državnega ozemlja in zaradi povezovanja s širšim evropskim prostorom. Prometno omrežje se razvija kot celovit prometni sistem, ki povezuje vse oblike in vrste prometa.

Stvarno stanje:

- Spontana razvojna smer: vloga osebnega avtomobilskega, javnega potniškega in nemotoriziranega prometa bo na ravni Slovenije ostala nespremenjena, pri uvozi v večja mesta pa bi se vloga osebnega avtomobila celo nekoliko okrepila.

Ugotovitev:

- Izbira prometnega sredstva spontano ne bo sledila načelom trajnostnega razvoja, kot ga opredeljujejo evropski in slovenski strateški dokumenti ter zakonodaja. Zato se ta razvojna smer lahko označi kot problematična, saj ne bo prispevala k uresničevanju politik EU in posameznih držav.

Potrebni ukrepi za doseganje zelenega stanja:

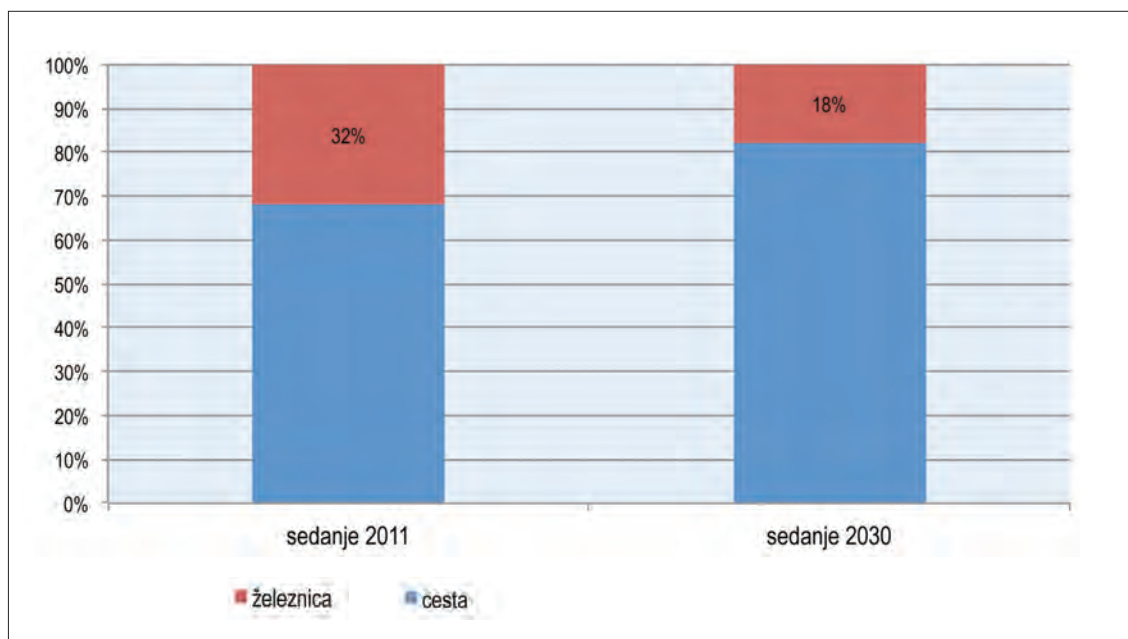
- uvedba integriranega javnega potniškega prometa z enotnim upravljavcem sistema,
- več javnega potniškega prometa na lastnem vozišču – t. i. rumeni pasovi (povečanje potovalne hitrosti);
- povečati pogostost voženj javnega potniškega prometa (v koničnih urah in zunaj njih) in uskladiti vozne rede;
- zagotoviti udoben in enostaven prestop med prevoznimi sredstvi JPP;
- restriktivna parkirna politika glede javnih parkirišč v večjih mestih in uvedba sistema P + R;
- ureditev udobnih in varnih kolesarskih poti in pešpoti;
- omejitev in umiritev motornega prometa na občutljivih naseljenih območjih;
- ozaveščanje prebivalstva, da spremeni potovalne navade;
- večja povezanost prostorskega in prometnega načrtovanja na vseh ravneh,
- prilagoditev ukrepov JPP značilnostim poselitve oziroma potrebam posebnih območij.

S temi ukrepi se bo izbira prometnega sredstva spremenila v korist javnega potniškega prometa in nemotoriziranih prometnih sredstev.

4.4.2.2 Blagovni promet

V Sloveniji se zdaj povprečno 68 odstotkov blaga prepelje po cestah in 32 odstotkov po železnici. Če bi prihodnja prometna ureditev ostala nespremenjena, bi se zaradi težav s prepustno zmogljivostjo železnic del blagovnega prometa preselil nazaj na ceste, del pa bi obšel Slovenijo. V tem primeru bi bilo leta 2030 po cesti prepeljanega 82 odstotkov blaga in po železnici le 18 odstotkov, kot je razvidno s slike 54.

Slika 54.
Izbira prometnega sredstva za blagovni promet na ravni Slovenije



Želeno stanje:

- Resolucija o prometni politiki RS (2006) med drugim določa: večinski delež blagovnega prevoza naj bo po železnici.
- Bela knjiga med drugim priporoča: do leta 2030 naj se s cest na železnico preseli 30 odstotkov in do leta 2050 50 odstotkov tovornega prometa pri razdaljah nad 300 kilometrov.
- SPRS določa, da se za povečevanje učinkovitosti prometnega pretoka spodbujajo intermodalne prometne povezave in razvoj železniškega omrežja, ki naj v prihodnosti prevzame večino daljinskega tovornega prometa. V Sloveniji se hkrati z zgraditvijo avtocestnega križa razvija obodni sistem prometnic glede na potrebe na regionalni ravni in posodablja železniško omrežje, ki se prilagaja večjim hitrostim za prevzem večine daljinskega tovornega prometa.

Stvarno stanje:

- Spontana razvojna smer: zaradi težav s prepustnostjo, zlasti železniškega sistema, se bo blagovni promet preselil na ceste.

Ugotovitev:

- Izbira prometnega sredstva ne bo sledila spontano načelom trajnostnega razvoja ter priporočilom evropskih in slovenskih dokumentov, temveč se bo razvijala v nasprotno smer od želene. Zato je ta razvojna smer problematična.

Potrebni ukrepi:

Na železnici je treba zagotoviti večjo konkurenčnost in kakovost prevozov. Zato je treba povečati zlasti prepustno zmogljivost in hitrost železniškega prometa, in sicer predvsem s:

- posodobitvijo jedrnega in celovitega omrežja TEN-T (uvedba ERTMS in povezljivosti);
- nadgradnjo ali novogradnjo jedrnega in celovitega omrežja z zagotovitvijo vsaj minimalnih standardov omrežja TEN-T (standard TSI V – M z minimalno hitrostjo 100 km/h);
- zgraditvijo logističnih središč.

4.4.3 Prometna učinkovitost

4.4.3.1 Železnica

Preglednica 3.19:

Tehnični parametri slovenskih glavnih prog³⁹
39: Zasnova strateškega načrta razvoja javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji, SZ, december 2014.

Železniški sistem je dotrajan in zastarel. To je posledica premajhnih preteklih vlaganj. Zato je že zdaj na meji prepustne zmogljivosti. Štirje odseki glavnih prog in vse regionalne proge so enotirne. Po koncu elektrifikacije proge Pragersko–Hodoš bo elektrificiranih skupaj 50 odstotkov železniških prog. Dovoljene hitrosti 100 km/h ali več so omogočene le na nekaterih posameznih odsekih glavnih prog. Osa obremenitev 22,5 t/os ni zagotovljena niti na celotnem omrežju glavnih prog.

Odsek proge	TSI- kategorija	Progovna hitrost	Svetli profil	Osa obremenitev	Dolžina vlaka	Elektrifikacija
Koper–Divača	V – M	60–80	GB	22,5	515/505	DA
(Trst)–d. m.–Divača	V – M	60–75	GB	22,5	600	DA
Divača–Borovnica	V – M	65–85	GB	22,5	600/590	DA
Borovnica–Ljubljana	V – M	75–100	GB	22,5	600	DA
Ljubljana–Zidani M.	V – M	65–120	GB	22,5	570	DA
Zidani Most–Dobova	V – M	75–120	GB	22,5	570	DA
Zidani Most–Pragersko	V – M	50–100	GB	20	597	DA
Pragersko–Maribor	V – M	80–120	GB	20	597	DA
Maribor–Šentilj–d. m.	V – M	80	GB	20	560	DA
Pragersko–Hodoš	V – M	80–100	GB	20	600	v izvedbi



Odsek proge	TSI- kategorija	Progovna hitrost	Svetli profil	Oсна obremenitev	Dolžina vlaka	Elektrifikacija
Ljubljana–Kranj	V – M	75–100	GB	22,5	< 600	DA
Kranj–Jesenice	VII – M	75–100	GB	22,5	515	DA
Pivka–Ilirska Bistrica	VII – M	70–75	GB	20,0	530	DA
Ormož–Središče	VII – M	80–100	GB	20,0	600	DA

Preglednica 3.20:
Največje voznoredne hitrosti tovornih vlakov in osna obremenitev baltsko-jadranskega koridorja v Republiki Sloveniji⁴⁰

40: Program omrežja Republike Slovenije za leto 2016, verzija 1.0 z dne 14. 12. 2014, Slovenske železnice – Infrastruktura, d.o.o.

Iz preglednice 3.1 je razvidno, da na nobeni progi na celotnem odseku ni omogočena vozna hitrost vsaj 100 km/h. S tem ni dosežen zahtevani standard jedrnih prog omrežja TEN-T za tovrne vlake. Še manj je dosežena želena hitrost za proge kategorije V – M, ki znaša 160 km/h za potniške vlake. To je poleg premajhne dovoljene osne obremenitve in zahtevane dolžine vlakov ena večjih težav slovenskega železniškega omrežja, ki ne omogoča ustrezne konkurenčne ponudbe.

V nadaljevanju so navedene voznoredne hitrosti tovornih vlakov in osna obremenitev po koridorjih.

Progovni odsek	Skupna dolžina [km]	Dolžina elektr. [km]	Največja voznoredna hitrost tovornih vlakov 100 km/h ali več				Osna obremenitev 22,5 ton/os (D3 ali D4)		
			od km	do km	razdalja v km	hitrost v km/h	od postaje	do postaje	razdalja v km
d. m.–Divača	12,9	12,9			0		d. m.	Divača	12,9
Koper tovarna–Prešnica	31,5	31,5			0		Koper tovarna	Prešnica	31,5
Prešnica–Divača	16,5	16,5			0		Prešnica	Divača	16,5
Divača–Ljubljana	103,7	103,7			19,1		Divača	Ljubljana	103,7
			586,6	574,4	12,2	100			
			573,5	566,6	6,9	100			
Ljubljana–Zidani Most	63,9	63,9			23,1		Ljubljana	Zidani Most	63,9
			564,5	561,9	2,6	120			
			561,9	558,5	3,4	115			
			558,5	556,4	2,1	100			
			550,1	543,3	6,8	110			
			541,4	538,7	2,7	100			
			534	528,5	5,5	110			
Zidani Most–Šentilj–d. m.	108,3	108,3			23,5				34
			533	540	7	100	Celje	Ponikva	18,4
			576,3	591,2	14,9	120	Pragersko	Maribor Tezno	15,6
			591,2	592,8	1,6	100			
skupaj (km)	336,8	336,8			65,7				262,5
deleži (%)	100	100			19,5				77,9

Preglednica 3.21: Največje
voznoredne hitrosti tovornih
vlakov in osna obremenitev
sredozemskega koridorja v
Republiki Sloveniji⁴¹

41: Program omrežja Republike
Slovenije za leto 2016, verzija
1.0 z dne 14. 12. 2014, Slovenske
železnice – Infrastruktura, d.o.o.

Progovni odsek	Skupna dolžina [km]	Dolžina elektr. [km]	Največja voznoredna hitrost tovornih vlakov 100 km/h ali več				Osna obremenitev 22,5 ton/os (D3 ali D4)		
			od km	do km	razdalja v km	hitrost v km/h	od postaje	do postaje	razdalja v km
d. m.–Divača	12,9	12,9			0		d. m.	Divača	12,9
Koper tovorna–Prešnica	31,5	31,5			0		Koper tovorna	Prešnica	31,5
Prešnica–Divača	16,5	16,5			0		Prešnica	Divača	16,5
Divača–Ljubljana	103,7	103,7			19,1		Divača	Ljubljana	103,7
			586,6	574,4	12,2	100			
			573,5	566,6	6,9	100			
Ljubljana–Dobova	114,7	114,7			54,9		Ljubljana	Dobova	114,7
			564,5	561,9	2,6	120			
			561,9	558,5	3,4	115			
			558,5	556,4	2,1	100			
			550,1	543,3	6,8	110			
			541,4	538,7	2,7	100			
			534	528,5	5,5	110			
			484,9	458,6	26,3	100			
			458,6	454,5	4,1	120			
			452,6	451,2	1,4	100			
Zidani Most–Pragersko	73,2	73,2			7				18,4
			533	540	7	100	Celje	Ponikva	18,4
Pragersko–Hodoš–d. m.	109,5	0			68,4				28,9
			1,1	39,5	38,4	100	Murska Sobota	državna meja	28,9
			38,8	44,1	5,3	100			
			44,5	69,2	24,7	100			
skupaj (km)	462	352,5 (462*)			149,4 (190,5*)				326,6 (407,2*)
deleži (%)	/	76,3 (100*)			32,3 (41,2*)				70,7 (88,1*)

Opomba: * Po nadgradnji in elektrifikaciji proge Pragersko–Hodoš.

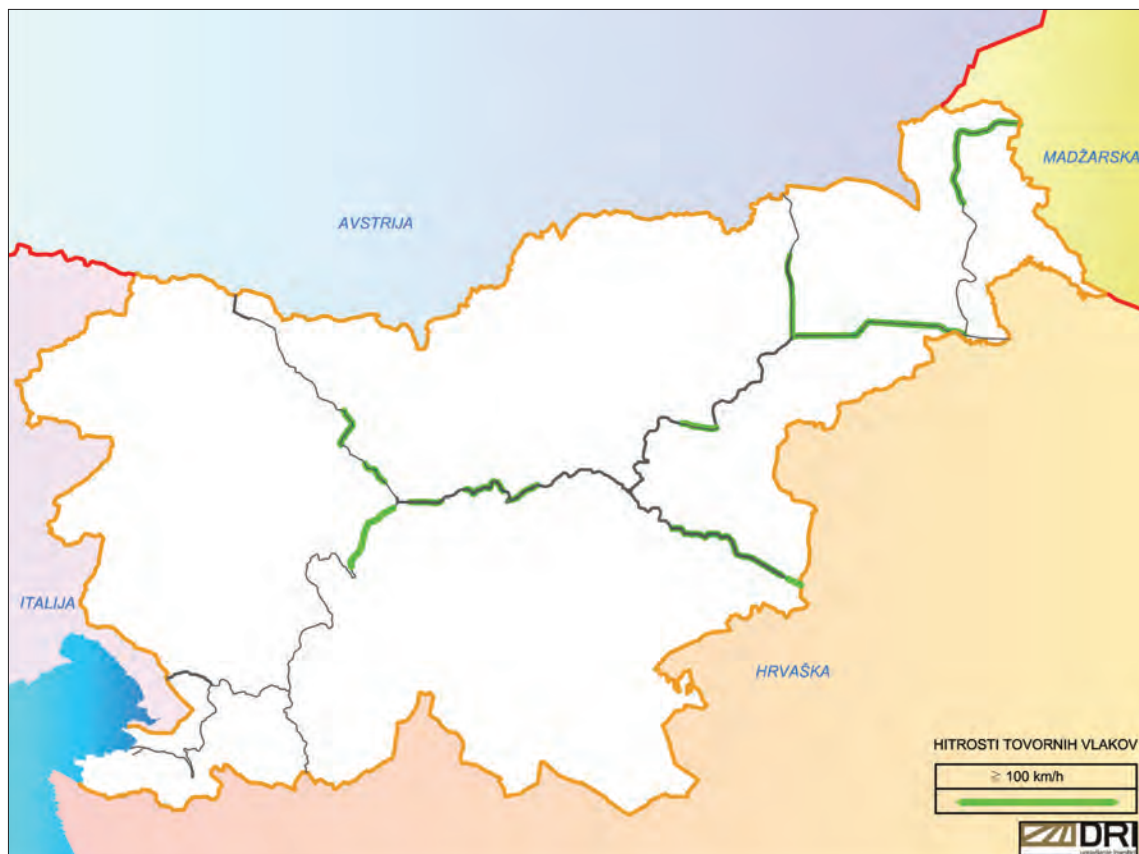
Preglednica 3.22:
Največje voznoredne hitrosti
tovornih vlakov in osna
obremenitev proge Ljubljana–
Jesenice–državna meja⁴²

42: Program omrežja Republike
Slovenije za leto 2016, verzija 1.0 z
dne 14. 12. 2014, Slovenske železnice
– Infrastruktura, d.o.o.

Progovni odsek	Skupna dolžina [km]	Dolžina elektr. [km]	Največja voznoredna hitrost tovornih vlakov 100 km/h ali več				Osna obremenitev 22,5 ton/os (D3 ali D4)		
			od km	do km	razdalja v km	hitrost v km/h	od postaje	do postaje	razdalja v km
Ljubljana–Jesenice–d. m.	70,9	70,9 (62,4 km 3 kV in 8,5 km 15 kV)			11,8		Ljubljana	Jesenice	62,4
			572,5	577,5	5	100			
			586,9	593,7	6,8	100			
							Jesenice	državna meja	8,5
skupaj (km)	70,9	70,9			11,8				70,9
deleži (%)	/	100			16,6				100,0

Slika 55.

Odseki železniških prog, na katerih je hitrost tovornih vlakov večja ali enaka 100 km/h



Na sliki 56 je prikazan delež tovornih vlakov na povprečni izbrani dan za sedanje stanje. Ugotovljeno je, da na večini glavnih prog prevladuje mešani promet, razen primorskega in prekmurskega kraka, na katerem je večina prometa tovornega. Posebej opazen je odsek Koper–Divača. Največji delež potniških vlakov je na regionalnih progah.

Slika 56.

Analiza pomena prog z vidika mešanega prometa, leto 2011



Na sliki 57 je prikazana dostopnost prebivalstva do železniških postaj (merilo je oddaljenost manj od 500 m do najbližje postaje). Razvidno je, da ima večina železniških postaj manj primerno mikrolokacijo, saj ne omogočajo dostopa peš večjemu številu prebivalcev. S tem se privlačnost uporabe železniškega javnega prometa manjša. To je tudi posledica neprimerne prostorskega načrtovanja v preteklosti. Podobna je slika pri dostopnosti do delovnih mest.

Rešitev je v integriranem javnem prometu, pri katerem je železnica hrbtenica, avtobusi in druga prometna sredstva (sistem P + R, kolo ...) pa so napajalne proge.

Slika 57.
Dostopnost do
železniških postaj



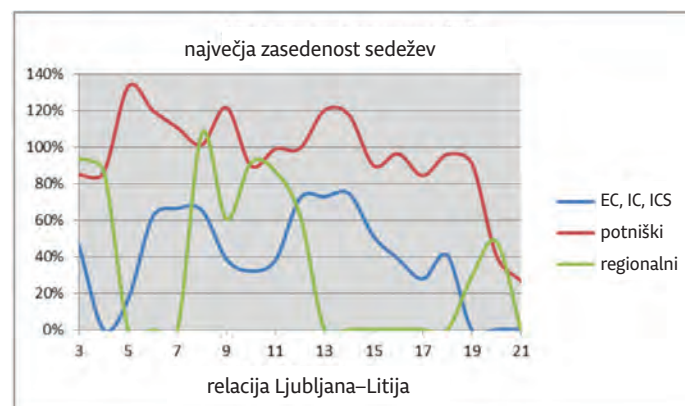
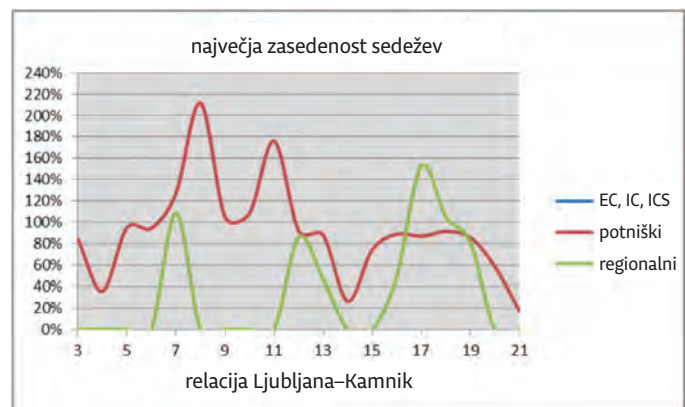
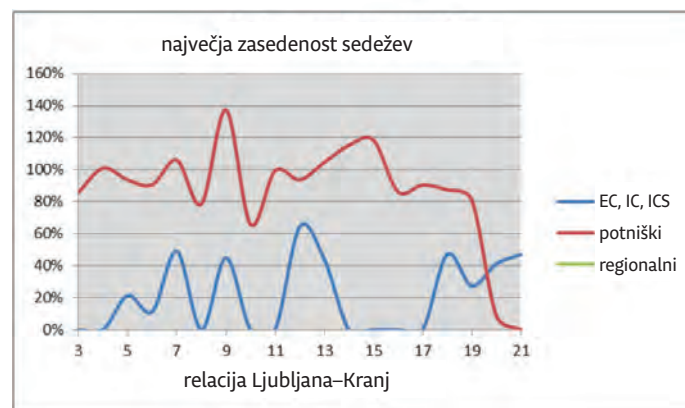
Na sliki 58 je prikazanih pet grafov, ki ponazarjajo zasedenost sedežev po urah dneva za posamezne vrste vlakov, in sicer na odsekih prog Ljubljana–Kranj, Ljubljana–Kamnik, Ljubljana–Litija, Ljubljana–Grosuplje in Ljubljana–Logatec. Iz grafov je razvidno, da je v koničnih urah v vseh smereh na vlakih več potnikov kakor sedežev, zlasti je tako na lokalnih in regionalnih vlakih. To pomeni, da je takrat raven udobja in storitev slabša, s čimer je ta prevoz manj privlačen.

Železniški sistem je problematičen za potniški in tovorni promet. Z gornje slike je razvidno, da je zlasti zunaj Ljubljane zaradi premajhne pogostnosti voženj udobnost nesprejemljivo nizka. Zato je tu železniški javni potniški promet manj privlačen.

Na sliki 59 je prikazana sedanja izkoriščenost zmogljivosti železniškega omrežja ob upoštevanju vseh potniških in tovornih vlakov. S slike se vidi, da je danes glede prepustne zmogljivosti najbolj problematična gorenjska proga (vključno z vozliščem Ljubljana), sledijo Koper–Divača, Pivka–Ljubljana in Pragersko–Hodoš, ki pa se posodablja in bo dokončana v letu 2015. Vse te proge spadajo h glavnim progam ali v omrežje TEN-T. Izmed regionalnih prog sta najbolj problematični del kamniške proge in skoraj celotna dolenska proga.

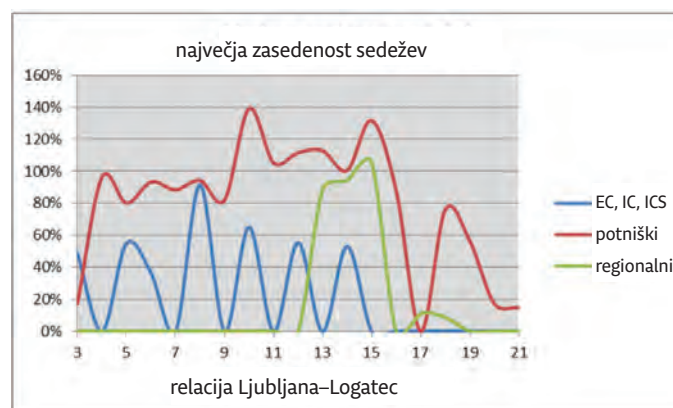
Slika 58.

Analiza kakovosti
sedanjega železniškega
javnega potniškega
prometa, leto 2011



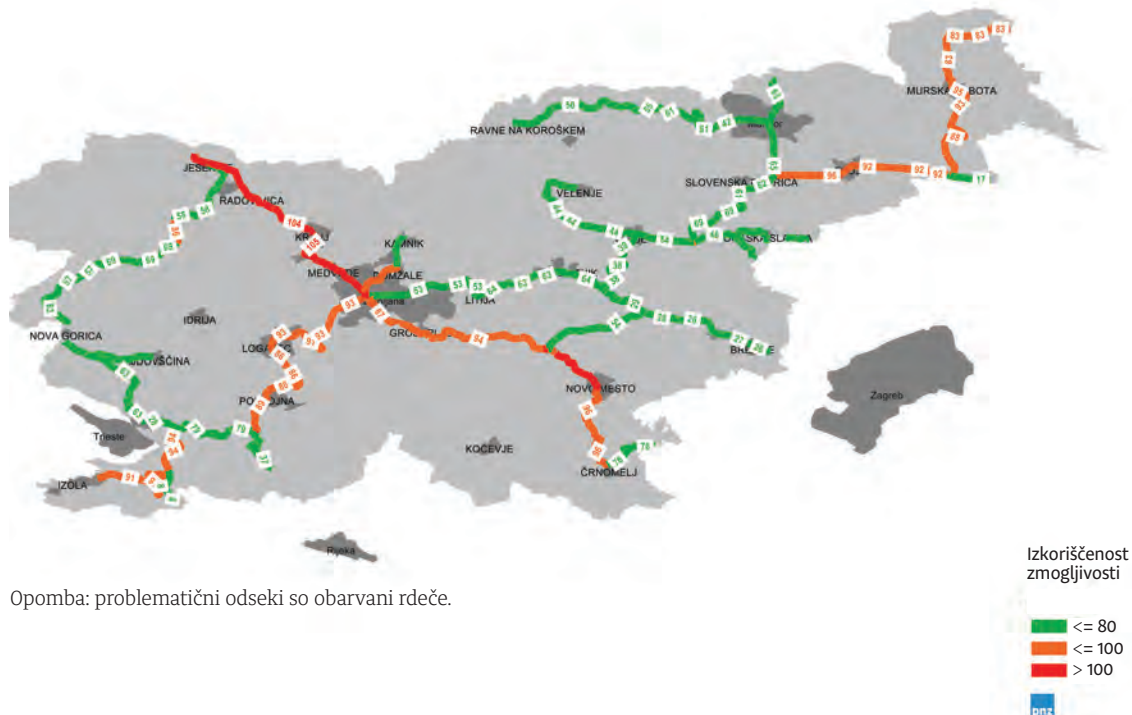
Opomba: na odsekih, na katerih je vrednost večja od 100 % (vijolično in temnordeče obarvano), je udobnost vožnje nesprejemljivo nizka.

Povprečna zasedenost vlakov



Slika 59.

Izkoriščenost
zmogljivosti sedanjega
železniškega omrežja,
leto 2011

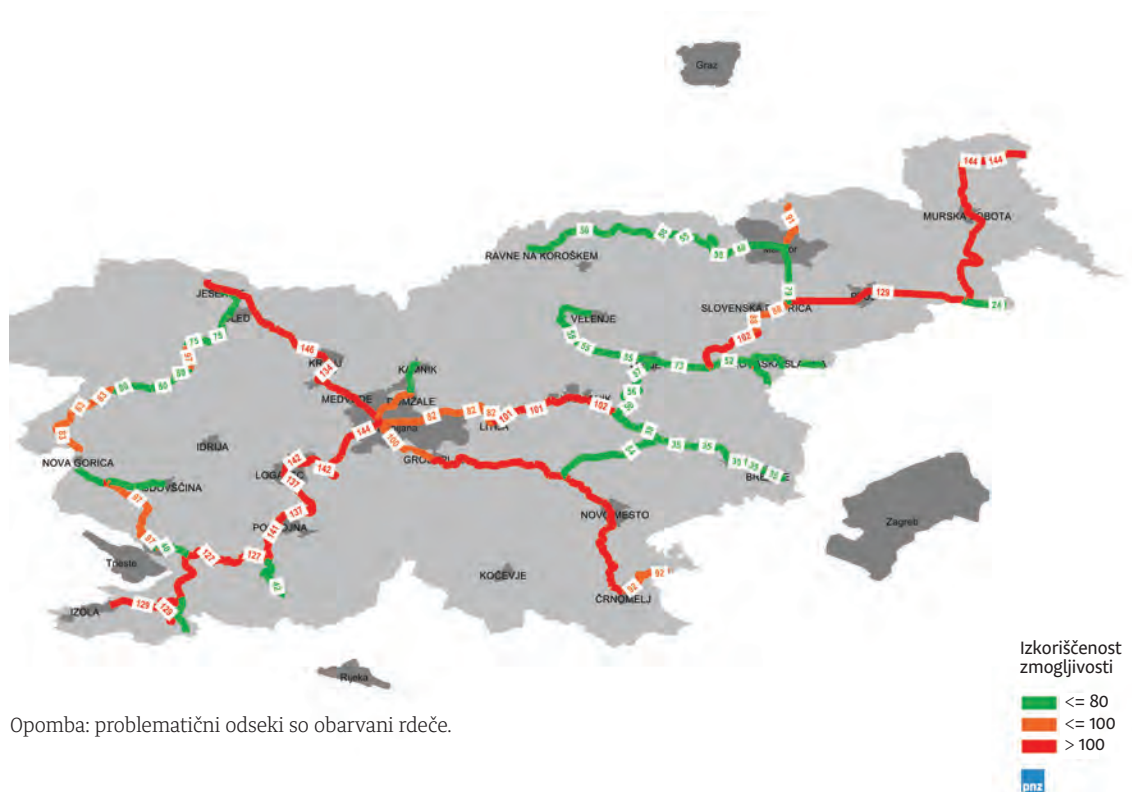


Opomba: problematični odseki so obarvani rdeče.

Količina prometa, zlasti blagovnega, se bo v vsakem primeru povečala. Zato bo ob nespremenjeni prometni ponudbi v prihodnje na večjem delu slovenskega železniškega omrežja prekoračena prepustna zmogljivost, čeprav bi precej tovarnega prometa obšlo Slovenijo in bi se njegov večji delež prepeljal po cestah.

Slika 60.

Izkoriščenost
zmogljivosti sedanjega
železniškega
omrežja leta 2030 ob
upoštevanju sedanje
prometne ureditve v
Sloveniji in okoli nje



Opomba: problematični odseki so obarvani rdeče.

Sprememba izbire prometnega sredstva in večja vloga železnice zahtevata zgraditev sodobnega železniškega sistema. Če upoštevamo, da bo v Sloveniji in okoli nje omrežje, ki je opredeljeno kot omrežje TEN-T, urejeno skladno s standardi, ki veljajo zanj, bo povpraševanje na slovenskem železniškem omrežju bistveno večje. V tem primeru bi bila v prihodnje presežena prepustna zmogljivost vseh prog tega omrežja in nekaterih regionalnih prog.

Slika 61.

Izkoriščenost
zmogljivosti sedanjega
železniškega
omrežja leta 2030
ob upoštevanju
morebitnega
povpraševanja, če bi
železniško omrežje v
Sloveniji in sosednjih
državah ustrezalo
standardom TEN-T



Če do leta 2030 ne bo nobenih vlaganj v izboljšanje storitev železniškega prometa, bo prepustna zmogljivost presežena na odsekih:

Glavne proge:

- Ljubljansko vozlišče, vozlišča Zidani Most, Divača, Pragersko,
- Koper–Divača (enotirna),
- Divača–Ljubljana,
- Jesenice–Ljubljana (enotirna),
- Pragersko–Hodoš (enotirna),
- Ljubljana–Zidani Most,
- Zidani Most–Pragersko,
- Pragersko–Maribor,
- Maribor–Šentilj (enotirna).

Regionalne proge:

- Ljubljana–Novo mesto,
- Prvačina–Sežana,
- Kamnik–Ljubljana,
- Dravograd–Maribor.

Slabše prepustne so torej vse glavne proge oziroma skoraj celotno omrežje TEN-T in še nekatere regionalne proge, ki naj bi imele pomembnejšo vlogo v potniškem prometu.

Skoraj celotno omrežje glavnih prog oziroma omrežja TEN-T ne omogoča hitrosti 100 ali več km/h. Hitrosti 100 km/h ali več so mogoče le na odsekih Pragersko–Maribor, Ljubljana–Litija, Sevnica–Dobova, Kranj–Ljubljana, Celje–Grobelno, Pragersko–Središče–d. m., Murska Sobota–Hodoš–d. m. in Borovnica–Ljubljana. Takih hitrosti ne omogoča niti celotno regionalno omrežje.

43: Poročilo o trenutnem stanju počasnih voženj na slovenskih železnicah, Slovenske železnice – Infrastruktura, d.o.o., Ljubljana, januar 2013.

V resnici so stvarne hitrosti bistveno manjše od deklariranih, saj so zaradi izrednih dogodkov, slabega stanja prog, okvar in idr. pogoste t. i. počasne vožnje. Na primer leta 2012 so bile uvedene počasne vožnje na 14 odsekih glavnih prog, kjer so bile hitrosti zmanjšane za 30–70 odstotkov⁴³.

Pomembni deli glavnih prog ali omrežja TEN-T ne omogočajo osne obremenitve 22,5 t/os, in sicer sta to odseka:

- Zidani Most–Celje,
- Maribor–Šentilj.

Nadgradnja odsekov Pragersko–Hodoš in Dolga Gora–Poljčane pa že poteka.

Seveda take nosilnosti ne omogoča tudi nobena regionalna proga (razen posodobljene kočevske proge do postaje Ribnica).

Z dokončanjem projektov bodo elektrificirane vse glavne proge oziroma proge omrežja TEN-T. Vse regionalne proge so neelektrificirane.

Razmere so že zdaj slabe in se še poslabšujejo, kar se kaže v naraščajočih zamudah in zmanjševanju potovalnih hitrosti, zlasti pri tovornem prometu. Pri potniškem prometu povprečne zamude znašajo okoli 2,8 minute na 100 vlakovnih kilometrov in potovalna hitrost znaša okoli 51 km/h. Pri potniškem prometu se te vrednosti za zdaj ne poslabšujejo niti ne izboljšujejo. Problematičen je tovorni promet, pri katerem so leta 2009 povprečne zamude znašale 39,6 minute na 100 vlakovnih kilometrov, leta 2010 pa že 78,8 minute na 100 vlakovnih kilometrov. V istem obdobju se je potovalna hitrost zmanjšala z 28,8 km/h na 24,4 km/h.

Slika 62.
Nosilnost železniških
prog



Opomba: premajhna nosilnost je označena z modro barvo.

Na sliki 62 je prikazana nosilnost železniških prog. Potrebna nosilnost 22,5 t/os ni zagotovljena niti na celotnem omrežju TEN-T (modro obarvano). To zmanjšuje prepustnost sistema in podaljšuje vozne čase.

Želeno stanje:

- Slovensko železniško omrežje, zlasti pa jedrno in celovito omrežje TEN-T, morata imeti tako prepustno zmogljivost, da se lahko zadosti prihodnjemu povpraševanju, ki temelji na izjemni zmogljivosti slovenskega prostora in ima vseevropski pomen.
- Jedrno omrežje TEN-T mora ustrezati minimalnim standardom tega omrežja, to je: elektrificirane vse proge, za tovrstne vlake mora biti omogočena dolžina vlakov 740 m, osna obremenitev 22,5 t/os in hitrost vsaj 100 km/h.

Stvarno stanje:

- pogostnost voženj in zato udobnost potnikov na bolj obremenjenih progah je nesprejemljivo nizka;
- skoraj celotno omrežje TEN-T ne omogoča potrebne prepustne zmogljivosti in ustrezne stabilnosti voznega reda;
- jedrno omrežje TEN-T bo s končanimi deli na odseku Pragersko–Hodoš v celoti elektrificirano; omogoča le delno uporabo 740 m dolgih vlakov; ne omogoča na vseh odsekih osne obremenitve 22,5 t/os in na večjem delu teh prog ne vozne hitrosti 100 km/h.

Ugotovitev:

- jedrno in celovito omrežje TEN-T v Sloveniji ne zagotavljata potrebne prepustne zmogljivosti in sprejemljive udobnosti potnikov;
- jedrno in celovito omrežje TEN-T v Sloveniji ne zagotavljata minimalnih standardov TEN-T in TSI.

Predlog ukrepov

Slovenski železniški sistem zahteva temeljito prenovo. Do leta 2030 je treba posodobiti in nadgraditi prav vse odseke omrežja TEN-T. Po potrebi se uresniči tudi novogradnje.

Na celotnem jedrnem omrežju TEN-T je treba zagotoviti zahtevane minimalne standarde. Za prihodnjo ureditev prog TEN-T naj se uveljavi standard TSI V – M, tako da se omogoči dolžina vlakov 740 m.

Uresničijo se ukrepi:

- elektrifikacija celotnega slovenskega železniškega omrežja;
- uvedba ERTMS (ETCS ravni 2) na celotnem glavnem omrežju oziroma omrežju TEN-T;
- posodobitve, nadgradnje in novogradnje omrežja TEN-T in regionalnega omrežja.

4.4.3.2 Ceste in parkirišča za tovornjake

Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času zgoščenega prometa med turistično sezono. Na ravni države je bilo ugotovljeno, da bo leta 2030 presežena prepustnost nekaterih cest tudi, če bi bil zgrajen sodoben in konkurenčen železniški sistem ter uveden kakovosten javni potniški promet, in sicer:

- zahodna, severna, južna in vzhodna ljubljanska obvoznica,
- avtocesta Ljubljana–Brezovica–Vrhnika–Postojna,
- avtocesta Ljubljana–Domžale,
- avtocesta Ljubljana–Grosuplje,
- Draženci–Gruškovje,
- Medvode–Ljubljana,
- Jagodje–Lucija,
- Lesce–Bled,
- Škofljica–Ljubljana
- zahodni del Maribora,
- območje Nove Gorice,
- Kranj–Mengeš,
- območje Kranja,
- Krško–Brežice,
- Dramlje–Šentjur,
- Koper–Dragonja,
- Velenje–Arja vas,
- Celje–Laško,
- območje Novega mesta,
- območje Murske Sobote,
- območje Ptuja in
- Postojna–Pivka (v turistični sezoni).

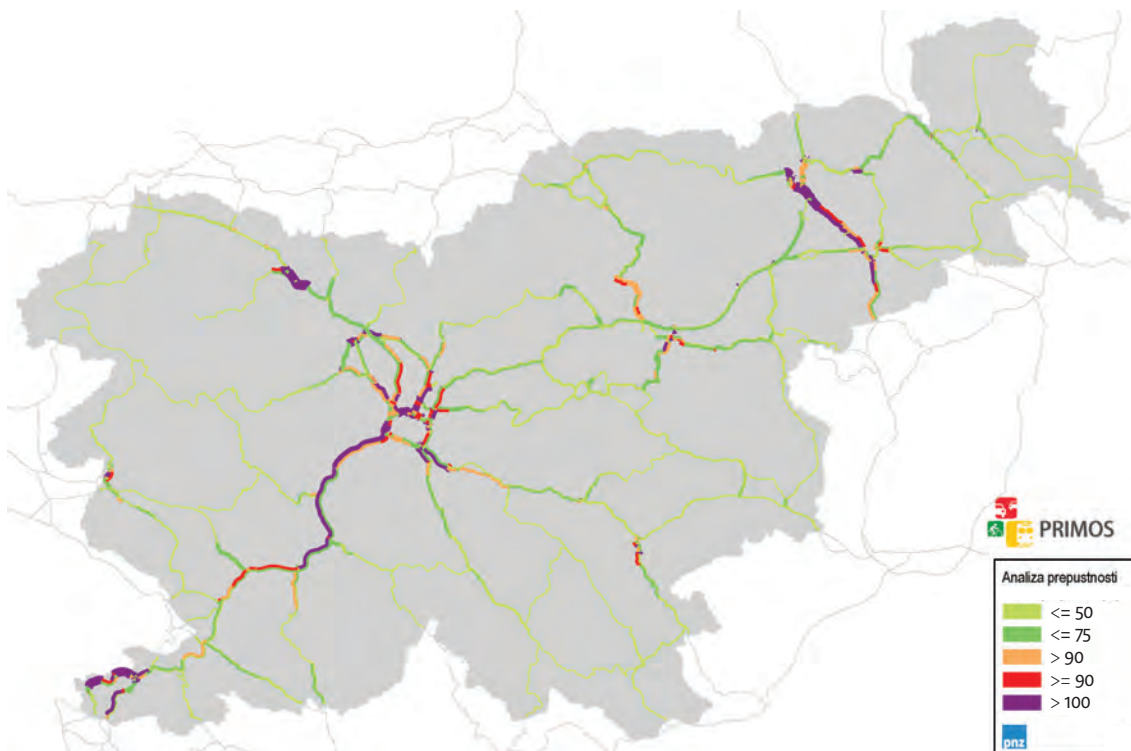
Slika 63.

Ceste s preseženo prepustnostjo v popoldanskih koničnih urah leta 2030 (vijolično obarvano)



Slika 64.

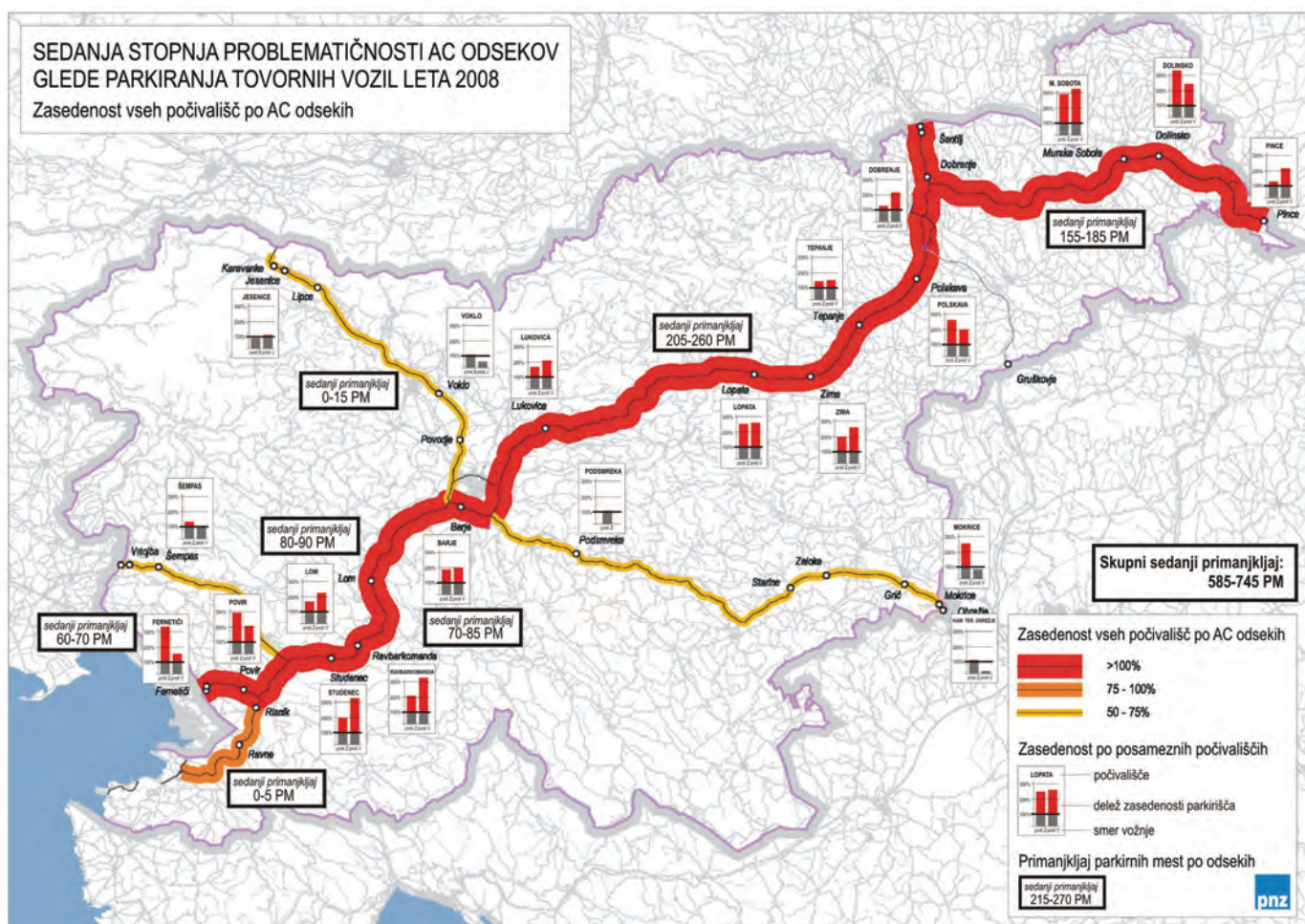
Ceste s preseženo prepustnostjo v času največjega turističnega prometa leta 2030 (vijolično obarvano)



Slika 65.

Primanjkljaj parkirišč na počivališčih za težka tovorna vozila leta 2008

Povsod, kjer je ugotovljena presežena prepustnost (vijolično obarvano), bo treba to povečati. Prepustnosti teh cest je presežena tudi ob poudarjeni vlogi železnice in javnega prometa.



44: Študija zagotavljanja parkirnih površin za tovorna vozila ob slovenskih avtocestah in hitrih cestah, PNZ, 2009.

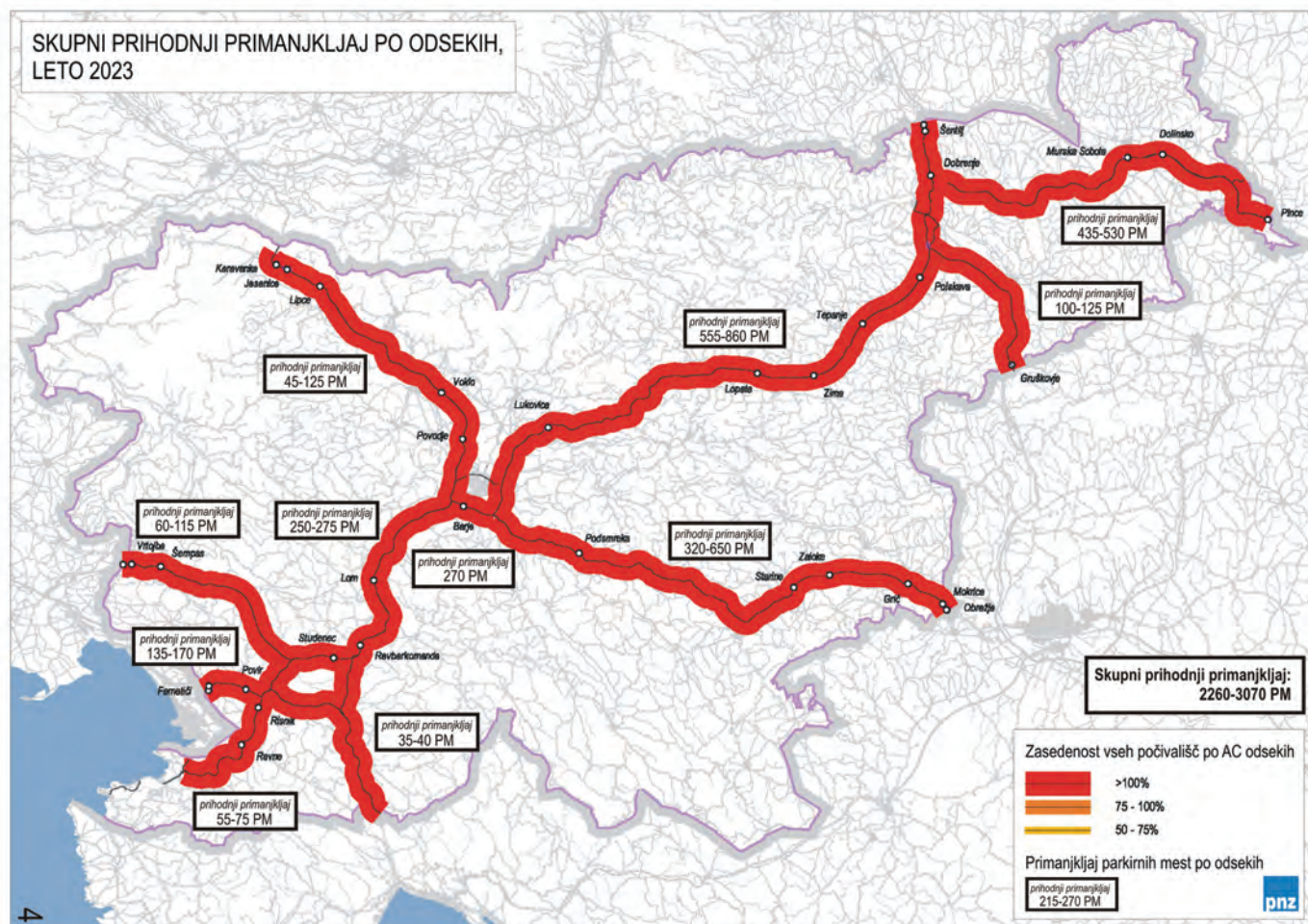
Slika 66.

Primanjkljaj parkirišč na počivališčih za težka tovorna vozila leta 2023

Ob slovenskih avtocestah obstaja velik primanjkljaj parkirišč za težka tovorna vozila.

Ugotovljeno je⁴⁴:

- Leta 2008 je primanjkovalo 600 do 700 parkirnih mest; skoraj ves primanjkljaj se kaže na sredozemskem koridorju Fernetiči/Koper–Ljubljana–Šentilj/Pince.
- Leta 2023 bo primanjkovalo 2.000 do 3.000 parkirnih mest, od tega okoli 75 odstotkov v sredozemskem koridorju.



Želeno stanje:

- Povpraševanje bi moralo biti manjše ali enako ponudbi ($v/c < 1$); ko je povpraševanje večje od ponudbe, na cestah nastanejo zastoji, ki pomenijo izgubo časa, denarja, več onesnaženja zaradi izpušnih plinov in več hrupa.
- Na voljo mora biti dovolj parkirišč, da lahko vozniki normalno opravljajo svoje potrebe, upoštevajo predpise o omejitvah prometa in varnosti cestnega prometa ter ne ogrožajo drugih udeležencev v prometu.

Stvarno stanje:

- V Sloveniji bo kljub posodobitvi in vzpostavitvi učinkovitejšega železniškega sistema ter organiziranju konkurenčnejšega javnega prometa in uveljavitvi sistema P + R leta 2030 na okoli 230 kilometrih cest presežena prepustnost.
- Tudi če bi se zaradi vlaganj v železnico spremenila izbira prometnega sredstva v korist železniškega prometa, bi ob avtocestah in hitrih cestah še vedno primanjkovalo najmanj 2.000 parkirnih mest.

Ugotovitev:

- Na slovenskem cestnem omrežju bo kljub uveljavitvi trajnostne prometne politike nastalo neskladje med povpraševanjem in ponudbo oziroma bodo nastajali slabše prepustni odseki

na pomembnejšem cestnem omrežju, kar bo povzročilo zastoje in z njimi povezane neugodne posledice. Zato je to stanje treba opredeliti kot problematično.

- Tudi na parkiriščih za tovorna vozila se bodo v prihodnje slabe razmere še poslabšale, problematičnost pa le še povečala.

Potrebni ukrepi

Na cestah je treba odpraviti odseke s slabšo prepustnostjo prometa in zastoje. Torej, treba je povečati prepustnost tistih cestnih odsekov, na katerih se pričakujejo težave.

Prepustnost bo povečana z ukrepi:

- uvedba ITS, predvsem na avtocestah, za boljšo izkoriščenost obstoječih cest;
- razširitev cest;
- zgraditev obvoznic in
- novogradnje.

Poleg tega je treba odpraviti pomanjkanje parkirišč za tovornjake. To se odpravi z:

- uvedbo sistema ITS, in sicer za zagotovitev enakomerne zasedenosti vseh parkirišč (1. ukrep ITS) in za intenzivnejšo izrabo parkirišč (2. ukrep ITS);
- vzpostavitev novih parkirišč.

S temi ukrepi bodo odpravljene težave na cestah in parkiriščih za tovorna vozila.

4.4.3.3 Javni potniški promet

4.4.3.3.1 Sistem javnega potniškega prometa v Sloveniji

Sistem javnega potniškega prometa v Sloveniji je razdrobljen in se ne vodi celovito. Deli se na tri glavne podsisteme:

1. medkrajevni avtobusni prevoz potnikov, ki ga kot gospodarsko javno službo izvajajo koncesionarji;
2. železniški prevoz potnikov, ki ga kot gospodarsko javno službo izvajajo Slovenske železnice;
3. mestni prevoz potnikov.

Vsak podsistem je organiziran drugače in ni enotnega upravljavca javnega potniškega prometa, ki bi ga vodil in usmerjal tako, da bi obvladoval vse prometne potrebe potnikov in jim prilagajal ponudbo javnega potniškega prometa ter obvladoval celotno finančno-tehnično področje (enotna elektronska vozovnica, finančni tokovi in poravnave med prevozniki ter nadzor nad izvajanjem sistema). Skupaj so v letu 2013 vsi prevozniki prepeljali 88,142 milijona potnikov. V letu 2013 se je pri vseh treh podsistemih število potnikov povečalo in tako se je ustavilo dolgoletno padanje njihovega števila. Iz javnih sredstev je bilo v letu 2013 zagotovljenih 51.529.254 milijonov EUR za izvajanje GJS železniškega prevoza potnikov, 20.679.108 milijonov EUR za nadomestilo za izvajanje GJS medkrajevnega prevoza potnikov z avtobusi in 18 milijonov EUR (ocena) za izvajanje mestnega prevoza potnikov.

Gospodarsko javno službo (GJS) v medkrajevnem cestnem prometu izvaja 36 koncesionarjev, ki so razen Javnega podjetja Ljubljanski potniški promet zasebna podjetja. Za izvajanje GJS podpišejo pogodbo z državo (ministrstvom, pristojnim za promet), ki temelji na številu prevoženih kilometrov in normiranih stroških na kilometer. Normirani stroški za kilometer vožnje so določeni na podlagi strokovnih analiz, ki upoštevajo stroške vozila, amortizacijo, stroške dela, stroške goriva, stroške podjetja in stroške financiranja, vključno z dobičkom, kot bi ga imelo dobro vodeno podjetje. Normirana cena se spreminja v skladu z gibanjem

stroškov ter pogajanji med koncesionarji in državo. Država zagotavlja koncesionarjem plačilo najvišjega mogočega nadomestila, ki je razlika med normiranim stroškom na kilometer in vsemi prihodki, zasluženimi s prevozi potnikov, vendar je navzgor omejena, v povprečju na 26 odstotkov od normirane cene. Prihodki, ki jih na trgu pridobijo koncesionarji, so zasebni (plačilo za prevoz potnikov in prtljage, plačilo za oglaševalske storitve na prevoznih sredstvih, pogodbe s podjetji) in javni (subvencije, ki jih uveljavljajo upravičenci do subvencioniranih prevozov dijakov in študentov, subvencije lokalnih skupnosti za ohranitev nedonosnih prog ali nadstandardne povezave).

Gospodarsko javno službo v notranjem železniškem prometu izvajajo Slovenske železnice po pogodbi z Ministrstvom za infrastrukturo. V letu 2013 so SŽ Potniški promet prepeljale 15,6 milijona potnikov. Naročnik GJS zagotavlja sredstva za izvajanje prevoza potnikov in jih sofinancira v višini 4,5291 EUR (z DDV) na opravljen vlakovski kilometer. V letu 2013 so bili realizirani prihodki po pogodbi z MZL v višini 40,6 milijona EUR (v višini 10,8 milijona EUR pa je bil plačan obrok za premalo plačana nadomestila za GJS za obdobje 2003–2009).

Mestni prevoz potnikov je v pristojnosti lokalnih skupnosti in se izvaja v 17 lokalnih skupnostih. V skladu z Zakonom o prevozih v cestnem prometu ga morajo organizirati in izvajati vse občine z več kot 100.000 prebivalci, druge lokalne skupnosti pa ga lahko organizirajo za izboljšanje mobilnosti prebivalstva. Najpomembnejši del tega podsistema je v Ljubljani, kjer Javno podjetje Ljubljanski potniški promet (LPP) opravlja javni prevoz potnikov kot obvezno gospodarsko javno službo, ki letno prepelje 42 milijonov potnikov. Podobno je urejen sistem v Mariboru (ki je bil v letu 2011 reorganiziran), medtem ko imajo druga mesta bistveno manjši mestni potniški promet, ki je povsod subvencioniran. Brezplačni mestni potniški promet imajo v mestnih občinah Murska Sobota, Nova Gorica in Velenje.

Cestni potniški prevoz

Javni linijski prevoz je prevoz potnikov v cestnem prometu med avtobusnimi postajami, pomembnejšimi avtobusnimi postajališči in avtobusnimi postajališči na neki progi po vnaprej določenem voznem redu, splošnih prevoznih pogojih in ceniku. Gre torej za prevoz potnikov, ki je pod enakimi pogoji dostopen vsem in se opravlja z določeno pogostostjo na vnaprej določenih razdaljah znotraj Slovenije, potniki pa lahko med potjo vstopajo in izstopajo na predhodno določenih postajališčih. Javni linijski prevoz potnikov, razen prevoza v mestnem prometu in prevoza učencev osnovnih šol, zagotavlja država kot javno dobro z gospodarsko javno službo.

Preglednica 3.23:
Cestni potniški prevoz
Slovenije v letih
2002–2011

Leto	Število prepeljanih potnikov (v 1000)	Letna rast števila prepeljanih potnikov (v %)	Potniški kilometri (v 1.000 km)	Letna rast potniških kilometrov (v %)
2005	39.759		862.015	
2006	37.964	−4,5	850.266	−1,4
2007	38.532	1,5	817.116	−3,9
2008	38.751	0,6	814.836	−0,3
2009	36.720	−5,2	776.737	−4,7
2010	34.720	−5,4	733.204	−5,6
2011	32.404	−6,3	702.384	−4,2
Povprečni letni prirast v %	/	−3,4	/	−3,2
Skupni prirast v %	/	−18,5	/	−18,5

Opomba: samo cestni javni linijski prevoz, brez mestnega prevoza in prevoza potnikov s taksiji.

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, junij, 2014. (Podatki za obdobje 2002–2011 so zbrani na podlagi stare metodologije.)

Preglednica 3.24:
Cestni potniški prevoz
Slovenije v letih
2011–2013

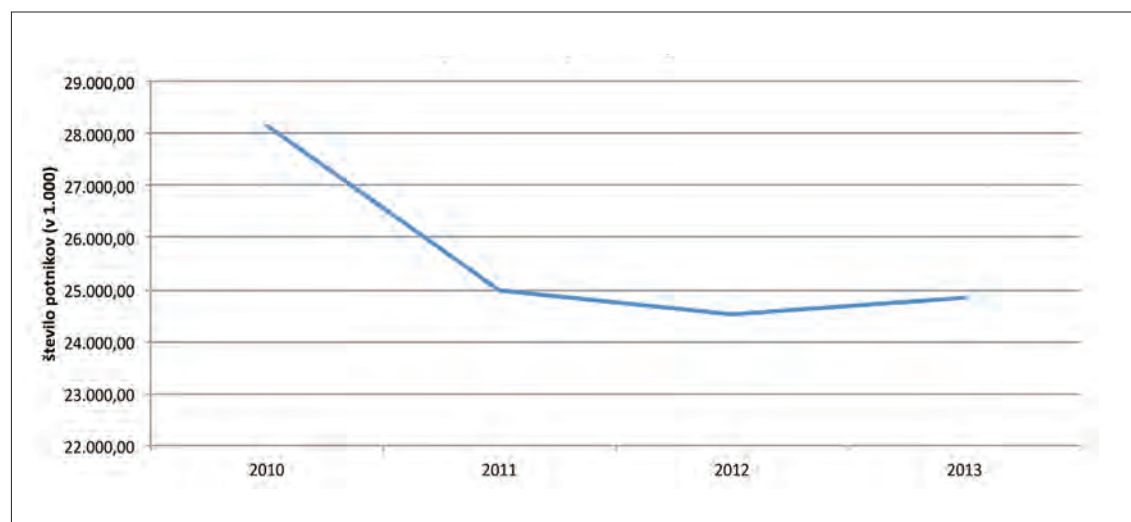
Število prepeljanih potnikov v cestnem javnem linijskem prevozu je med letoma 2005 in 2011 upadlo s 40 na 32 milijonov potnikov, kar znaša 18,5 odstotka. V enakem deležu (18,5 odstotka) so upadli potniški kilometri. V celotnem opazovanem obdobju se je nadaljevalo dolgoletno zmanjševanje števila potnikov javnega avtobusnega linijskega prometa, in sicer od 5 do 6 odstotkov letno. Padanje števila potnikov se je ustavilo v letu 2012, ko je bil uveden nov sistem subvencioniranega prevoza dijakov in študentov, ki je v letu 2013 zagotovil minimalno povečanje števila prepeljanih potnikov. Uvedba zelo ugodnih cen vozovnic za upravičence subvencioniranih prevozov je pokazala, da se z ustreznimi ukrepi pri cenovni politiki mesečnih vozovnic in minimalnimi uskladitvami voznih redov lahko ustavi stalno padanje števila potnikov ter postavijo temelji za reorganizacijo sistema javnega potniškega prometa.

Leto	Število potnikov (v 1.000)	Letna rast števila
2010	28.148	
2011	24.968	–11,3
2012	24.523	–1,8
2013	24.828	1,2

Opomba: samo cestni javni linijski prevoz, brez mestnega prevoza in prevoza potnikov s taksiji.

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, junij, 2014. (Podatki za obdobje 2011–2013 so zbrani na podlagi nove metodologije, ki upošteva število potnikov, vodenih v elektronskih sistemih.)

Slika 67.
Število prepeljanih
potnikov v
medkrajnem
avtobusnem prometu



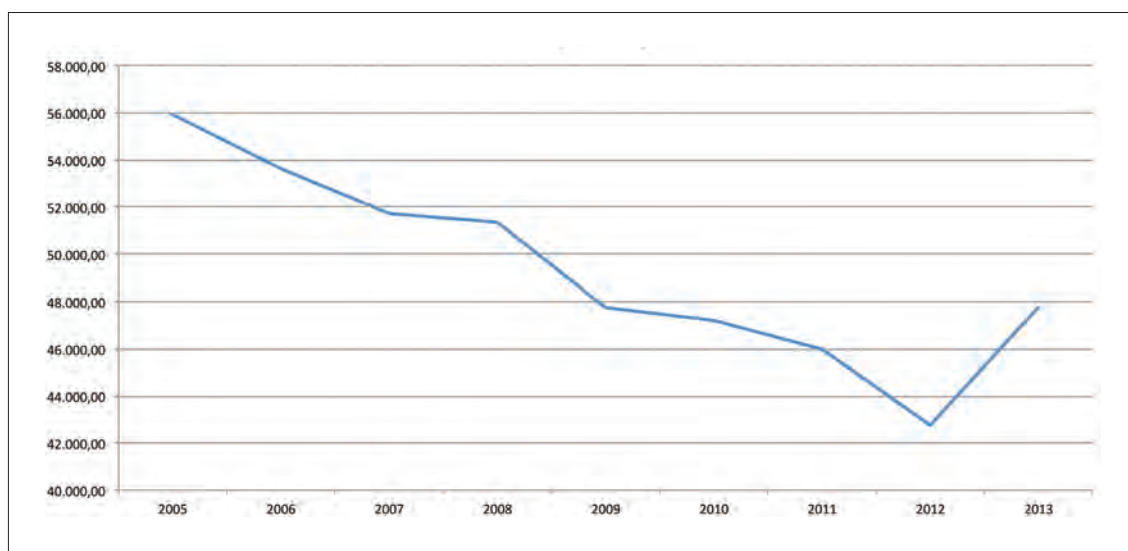
Število prepeljanih potnikov je v mestnem potniškem prometu v obdobju 2005–2013 prav tako upadalo. S 55,9 milijona se je zmanjšalo na 47,7, kar je 14,6-odstotni skupni upad. Povečanje števila potnikov v letu 2013 je posledica uvedbe spremenjenega sistema subvencioniranih vozovnic, ki omogoča tudi subvencioniranje vozovnic za mestni promet, če je potnik upravičen do prevoza v mestu zaradi oddaljenosti izobraževalne ustanove od avtobusnih ali železniških postaj oziroma postajališč, pa tudi urejanja celotnega področja z doslednejšim nadzorom, poročanjem in elektronskim štetjem potnikov. V letu 2013 se je ustavilo zmanjševanje števila potnikov in tudi ponudba se je povečala, saj je bilo prepeljanih za 19,1 odstotka več kilometrov kakor v predhodnem letu in več kakor katero koli leto v opazovanem obdobju. Večino kilometrov v mestnem prevozu opravi LPP, ki je v letu 2013 prevozil 1704 milijona kilometrov in prepeljal 47,7 milijona potnikov.

Preglednica 3.25:
Mestni potniški prevoz
v letih 2005–2013

Leto	Število prepeljanih potnikov (v %)	Letna rast prepeljanih potnikov (v 1000)	Prevoženi km (v 1.000 km)	Letna rast prevoženih km (v %)
2005	55.937		15.813	
2006	53.604	−4,2	15.778	−0,2
2007	51.745	−3,5	15.759	−0,1
2008	51.336	−0,8	16.291	3,4
2009	47.748	−7,0	16.518	1,4
2010	47.210	−1,1	16.370	−0,9
2011	45.980	−2,6	14.990	−8,4
2012	42.760	−7,0	14.307	−4,6
2013	47.751	11,7	17.044	19,1
Povprečni letni prirast v %	/	−1,8	/	1,2
Skupni prirast v %	/	−14,6	/	7,8

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, junij, 2014.

Slika 68.
Število prepeljanih potnikov (v tisoč) v mestnem potniškem prevozu v obdobju 2005–2013



Železniški potniški prevoz

Železniški potniški prevoz zagotavlja mobilnost prebivalstva po omrežju javne železniške infrastrukture, kjer je ob progah jedrnega omrežja konkurenčen cestnemu prevozu potnikov. Število prepeljanih potnikov po železnici se po odprtju novih avtocestnih odsekov ni tako drastično zmanjšalo kakor na medkrajevnih prevozech z avtobusi.

Preglednica 3.26:
Železniški potniški prevoz Slovenije v letih 2005–2013

Leto	Število prepeljanih potnikov (v 1000)	Letna rast števila prepeljanih potnikov (v %)	Potniški kilometri (v milijonih km)	Letna rast potniških kilometrov (v %)
2005	14.917		666,1	
2006	15.275	2,4	675,4	1,4
2007	15.232	−0,3	690,3	2,2
2008	15.753	3,4	712,7	3,2
2009	15.434	−2,0	717,5	0,7
2010	15.294	−0,9	679,5	−5,3
2011	14.838	−3,0	641,3	−5,6
2012	14.622	−1,5	614,0	−4,3
2013	15.563	6,4	635,7	3,5
Povprečni letni prirast v %	/	1,3	/	−0,1
Skupni prirast v %	/	4,3	/	−4,6

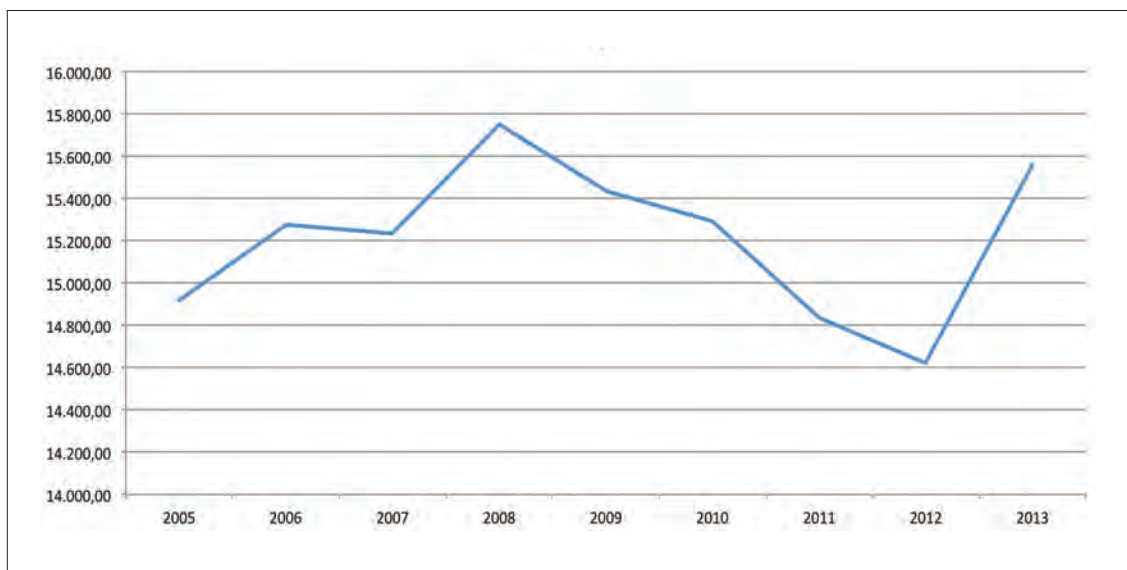
Vir: Statistični urad Republike Slovenije, junij, 2014. (Podatki so za notranji prevoz potnikov.)

Po številu prepeljanih potnikov so, prav tako kakor pri letnem številu potniških vlakov, najpomembnejše proge št. 10 d. m.–Dobova–Ljubljana, št. 30 Zidani Most–Šentilj–d. m. in št. 20 Ljubljana–Jesenice–d. m., na katerih je bilo na posameznih odsekih prepeljanih več kot 1 milijon potnikov.

Največ potnikov, več kot 5,3 milijona letno, je bilo v opazovanem obdobju prepeljanih na postajah proge št. 10 d. m.–Dobova–Ljubljana (proga vključuje postajo Ljubljana). Na postajah proge št. 30 Zidani Most–Šentilj–d. m. je bilo letno odpravljenih med 3,1 milijona in 3,3 milijona potnikov, na postajah proge št. 20 Ljubljana–Jesenice pa med 1,5 in 2,0 milijona potnikov.

Slika 69.

Število prepeljanih potnikov v železniškem notranjem prometu (v tisoč)



4.4.3.3.2 Vozna sredstva za javni potniški promet

V tem podpoglavju so prikazana vozna sredstva glede na te podsisteme:

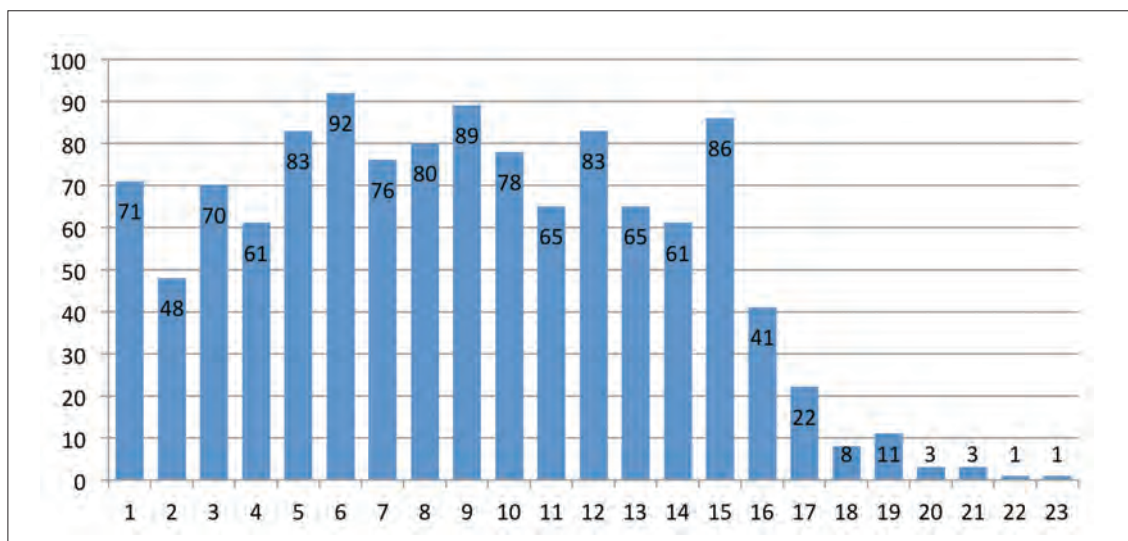
1. vozna sredstva za medkrajevni avtobusni prevoz potnikov,
2. vozna sredstva za železniški prevoz potnikov,
3. vozna sredstva za mestni prevoz potnikov.

Vozna sredstva za medkrajevni avtobusni prevoz potnikov

Medkrajevni prevoz potnikov izvaja 36 koncesionarjev s 1.198 vozili. V tem številu so vsa vozila, s katerimi prevoznik izvaja gospodarsko javno službo, in vozila, ki jih mora imeti v skladu s koncesijsko pogodbo v rezervi, da zagotovi dodatne vožnje, če je število potnikov pri posameznem odhodu večje od dovoljenega števila glede na homologacijo vozila in zakonodajo ali če nastanejo okvare ali drugačne težave, zato da izvajanje GJS poteka v skladu z voznim redom. Vozna sredstva, ki so jih za leto 2014 nominirali prevozniki, so razmeroma stara, saj je njihova povprečna starost 8,84 leta – med 40 in 90 vozil je starih od 1 do 16 let, 49 vozil pa je starejših od 16 let. Nad amortizacijsko dobo 12 let, ki se upošteva v stroškovni ceni za izračun nadomestil za izvajanje GJS, sta 302 vozili. Prikaz števila vozil po letih kaže, da so koncesionarji v zadnjih štirih letih (zlasti velja to za leto 2012) nadomestili manj vozil kakor v preteklih letih.

Slika 70.

Število vozil, s katerimi se izvaja medkrajevni avtobusni prevoz potnikov, po starosti v letih



Glede na pogonski agregat vozila obstaja 282 vozil, ki so okoljsko popolnoma nesprejemljiva, saj so to pogonski agregati iz skupin EURO 0, EURO 1 in EURO 2. Največ vozil ima pogonske agregate iz skupine EURO 3 in le 262 jih ima agregate EURO 5 ali EURO 5 EEV. V letu 2014 ni nominiranih vozil z agregati EURO 6 ali vozil na alternativna goriva (CNG ali električni avtobusi). Razmeroma velika starost vozil ni problematična le zaradi čezmernega obremenjevanja okolja, temveč tudi glede udobja in ustrezne ponudbe za potnike, ki uporabljajo javni potniški promet. Z vozilom za izvajanje GJS prevozi koncesionarji od 40.000 do 60.000 kilometrov letno, kar pomeni, da so v uporabi tudi vozila, s katerimi so prevozili že več kot 500.000 kilometrov.

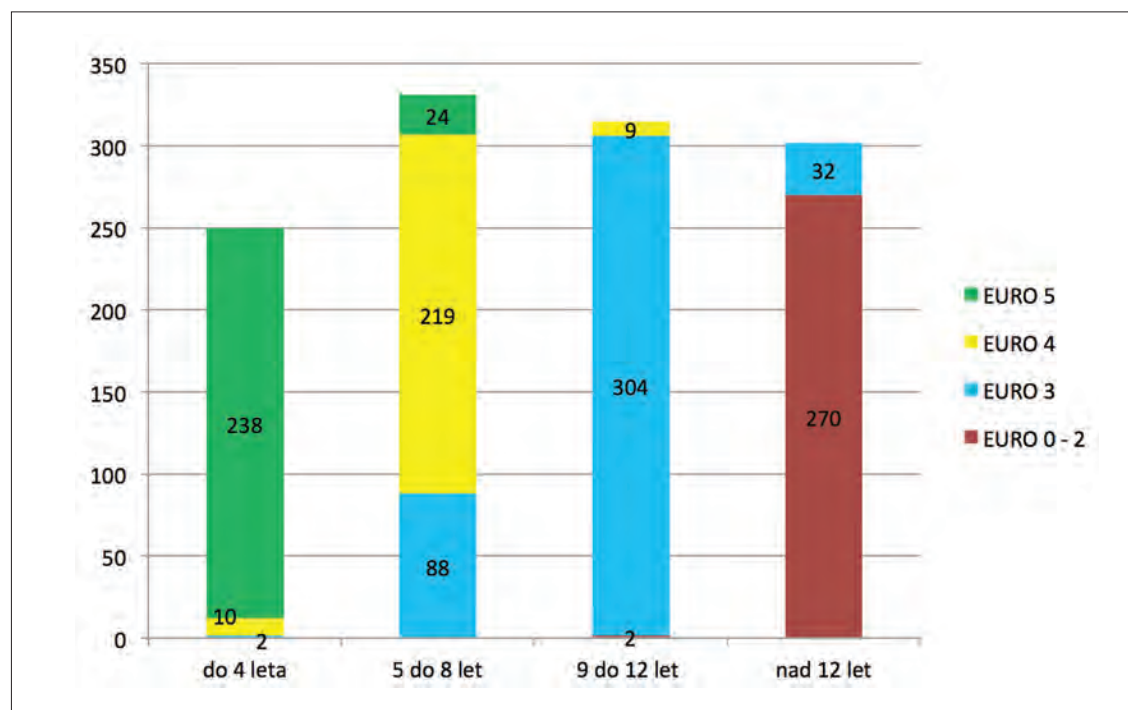
Preglednica 3.27:

Število vozil za medkrajevni linijski prevoz potnikov glede na starost in okoljske značilnosti pogonskih agregatov

Razredi EURO	Do 4 let	5 do 8 let	9 do 12 let	Nad 12 let	Skupaj
EURO 0–2			2	270	272
EURO 3	2	88	304	32	426
EURO 4	10	219	9		238
EURO 5	238	24			262
skupaj	250	331	315	302	1.198

Slika 71.

Prikaz števila vozil za medkrajevni linijski prevoz potnikov



V novem razpisu za podelitev koncesij je predvideno, da koncesionarji do leta 2020 zamenjajo vsa vozila s pogonskimi agregati EURO 3 in manj ter da najmanj 20 odstotkov voznih sredstev za GJS uporablja električni pogon ali CNG.

Vozna sredstva za železniški prevoz potnikov

Za zagotovitev konkurenčnega železniškega potniškega prevoza je sodoben, varen, varčen in zanesljiv vozni park nujni pogoj. Lokalnih potniških vlakov v ponudbi Slovenskih železnic je kar 88 odstotkov, regionalni vlaki imajo 3-odstotni delež, ICS in mednarodni vlaki pa še ne 5-odstotnega. Stanje voznih sredstev za lokalni železniški prevoz potnikov je zato ključno za ustrezno ponudbo. V letu 2011 je bilo v potniškem prometu 77,8 odstotka vseh prepeljanih potnikov delavcev, dijakov in študentov, torej dnevnih migrantov (vključno s potniki na regionalnih progah). Najbolje so zastopane skupine dijakov in študentov, ki so v letu 2011 predstavljale 39–52 odstotkov potnikov v notranjem prometu (medmestni in lokalni oziroma primestni promet, razen vlakov ICS), medtem ko so imeli delavci skoraj tretjinski delež.

V voznom parku ima SŽ – Potniški promet skupaj 223 vzdrževanih vozil, od tega 121 vlečnih vozil in 102 vagona. Nekaj več od polovice vozil je vlečnih, in sicer 8 električnih in 4 dizelske lokomotive ter 39 električnih in 70 dizelskih motornih garnitur. Od vagonov jih je 64 oziroma več od polovice vrste B (sedeži 2. razreda), 1 vagon je vrste A (sedeži 1. razreda), 30 vagonov oziroma slaba tretjina pa vagonov vrste AB (sedeži 1. in 2. razreda).

Preglednica 3.28:
Vozna sredstva SŽ –
Potniški promet

Vozna sredstva SŽ – Potniški promet	Število vozil	Življenjska doba vozila (leta)	Povprečna starost (leta)	Največja hitrost v (km/h)
VLEČNA VOZILA	121			
Lokomotive	12			
električne lokomotive 342	8	30	44	120
dizelske lokomotive 642 (premikalka)	4	25	43	80
EMG	39			
310	3	30	13	200
311	6	30	38	110
312	30	30	12	140
DMG	70			
711	6	20	43	120
713/715	25	20	29	120
813/814	39	20	39	100
VAGONI	102			
vrsta B (sedeži 2. razreda)	2+62			
vrsta A (sedeži 1. razreda)	1			
vrsta AB (sedeži 1. in 2. razreda)	30			
vrsta WR (jedilni vagon)	5			
vrsta D (prtljažni vagon)	2			
SKUPAJ VZDRŽEVANA VOZILA	223			

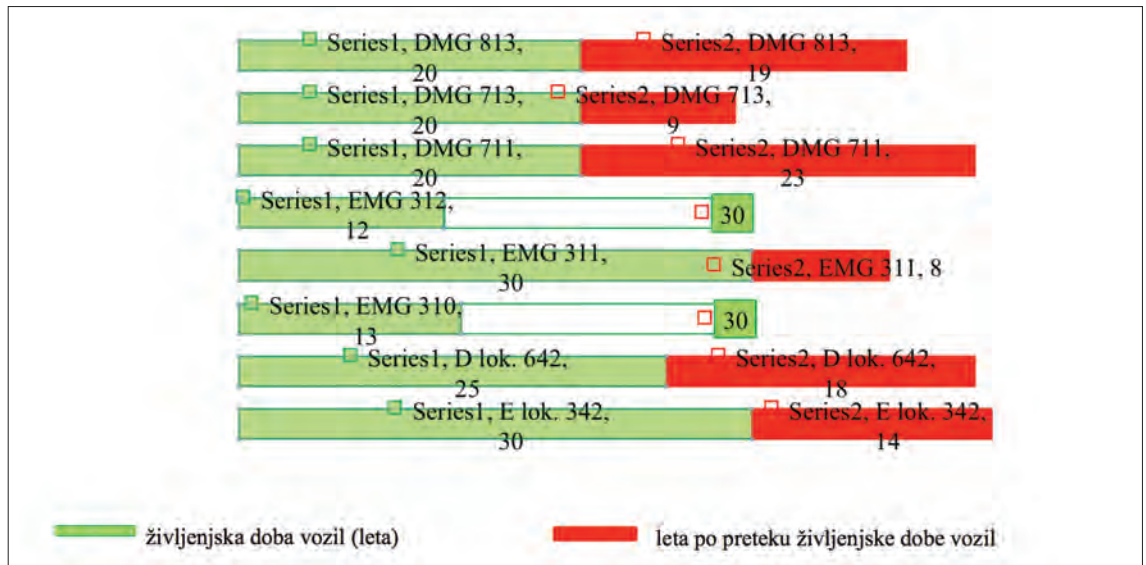
Vir: Prometni inštitut Ljubljana, 2013, Preverba tehničnih karakteristik JŽI v RS z vidika nakupa novih železniških voznih sredstev SŽ – Potniški promet, d.o.o.

Med elektromotornimi garniturami so najštevilčnejše in najmlajše garniture serije 312 (Siemens Desiro), izmed katerih je 10 dvočlenskih in 20 tričlenskih. V povprečju so EMG serije 312 stare 12 let, 3 EMG serije 310 pa 13 let. Najstarejših je 6 EMG serije 311, ki so v povprečju stare 38 let.

V voznem parku SŽ – Potniški promet so 4 dizelske lokomotive in 70 dizelskih motornih garnitur, od katerih so vse vzdrževane. Povprečna starost dizelskih lokomotiv serije 642 in DMG 711 znaša 43 let, nekoliko mlajše so DMG 813, ki so v povprečju stare 39 let in so bile med letoma 1988 in 2002 prenovljene (iz serije 0 v serijo 100, razen osmih DMG). Najmlajše so DMG 713, ki so v povprečju stare 29 let.

Slika 72.

Življenjska doba vozil in prikaz preteka te dobe



Vir: Prometni inštitut Ljubljana, 2013, Preverba tehničnih karakteristik JŽI v RS z vidika nakupa novih železniških vozil SŽ – Potniški promet, d.o.o.

Stanje vozilnih sredstev SŽ – Potniški promet ne omogoča ustrezne ponudbe na elektrificirani in izpopolnjeni progi Pragersko–Hodoš ter ne zagotavlja niti ohranjanja obstoječe ponudbe prevoza potnikov po železnici. Najboljši možni razvoj prometne infrastrukture predvideva 30-odstotno rast števila potnikov v javnem potniškem prometu, s katero bi lahko dosegali cilje trajnostne mobilnosti in manjša vlaganja v razvoj cestne infrastrukture. Po izvedeni elektrifikaciji proge Pragersko–Hodoš bo skladno s pričakovanim številom prepeljanih potnikov treba prerazporediti elektromotorne garniture serije 312, saj je nadaljevanje voženj po tej progi z garniturami na dizelski motor in klasičnimi vlaki nesmiselno.

Z vidika nadomestitve kasiranih EMG 311, elektrifikacije proge Pragersko–Hodoš in zadostitve potrebnih sedežnih zmogljivosti je upravičena nabava 10 novih dvopodnih EMG. Največja zasedenost vlakov je na širšem območju Ljubljane, Celja in Maribora, kjer je potreba po večjem številu sedežev na vlak največja, zato je smiselna nabava novih dvopodnih EMG, ki naj bi vozile predvsem na progah: Ljubljana–Kranj–Jesenice, Ljubljana–Logatec–Postojna, Ljubljana–Litija, Maribor–Pragersko–Celje.

S 5 novimi DMG se bo delno nadomestila kasacija 8 DMG serije 813-0 (zaradi elektrifikacije proge Pragersko–Hodoš tod ne bo več potrebe po DMG) in izboljšala ponudba na najpogostejše uporabljenih progah: 21 Ljubljana–Šiška–Kamnik Graben in 80 Ljubljana–Metlika–d. m. (nove DMG z večjim številom sedežev). Poleg nadomestitve kasiranih DMG in povečanja sedežnih zmogljivosti na navedenih dveh regionalnih progah bodo nove DMG vozile tudi na novo vzpostavljene povezave do bližnjih in večjih mest Hrvaške.

Za izboljšanje obstoječe ponudbe prevoza potnikov in dodatnih ponudb ter zmanjšanje stroškov zaradi najema lokomotiv SŽ – Tovorni promet, d.o.o., in voženj klasičnih vlakov v notranjem prometu je smiselna nabava več sistemskih enopodnih EMG z enosmerno in izmenično nazivno napetostjo 3 kV in 15 kV, ki bi povezovale Gorenjsko, Ljubljano, Zasavje, Posavje in Štajersko, tako pa bi se izboljšala ponudba v daljinskem prometu (za daljinske potnike) predvsem na progah Ljubljana–Celje–Maribor in Ljubljana–Jesenice. Nova vozna sredstva bi omogočila povezave z bližnjima Beljakom in Gradcem v Avstriji ter povezave s Trstom in Benetkami v Italiji.

Vozna sredstva za mestni prevoz potnikov

V analizi stanja voznih sredstev so upoštevana le vozna sredstva obeh mestnih občin, pri čemer je organizacija GJS prevoza potnikov obvezna. V mestni občini Ljubljana izvaja prevoze Javno podjetje Ljubljanski potniški promet, d.o.o., v mestni občini Maribor pa je izvajalec Javno podjetje za mestni potniški promet MARPROM, d.o.o.

MARPROM ima za izvajanje javnega mestnega potniškega prometa (JMPP) v upravljanju vozni park, v katerem je v letu 2013 (stanje 1. 10. 2013) razpolagal s 45 avtobusi. Poprečna starost vozil, namenjenih izvajanju JMPP, je znašala 11,9 leta, 27 avtobusov oziroma 59,9 odstotka je bila starejših od 15 let, 2 avtobusa pa sta celo starejša od 19 let.

Ljubljanski potniški promet ima za izvajanje javnega mestnega potniškega prometa (JMPP) v upravljanju vozni park, v katerem je v letu 2013 (stanje 1. 12. 2013) razpolagal z 208 avtobusi. Poprečna starost vozil za JMPP je znašala 10,76 leta, 77 avtobusov oziroma 37,9 odstotka je bila starejših od 15 let, 27 avtobusov ali 12,9 odstotka pa je starejših od 20 let.

Vozni park je v obeh mestih precej dotrajan – število prevoženih kilometrov je pri večini vozil večje, kot je načrtovano v življenjski dobi vozila. Pri preračunavanju te dobe se upošteva, da bo vozilo prevozilo med 700–800 tisoč kilometrov. V Mariboru je le 14 vozil oziroma 31 odstotkov imelo prevoženih manj kot 700.000 kilometrov, preostalih 31 vozil oziroma 69 odstotkov pa več kot 700.000 kilometrov, in sicer je od tega 20 vozil z več kot 1 milijonom prevoženih kilometrov. Razmere v Ljubljani so podobne, če upoštevamo, da mestni avtobus v Ljubljani prevozi v povprečju 60.000 kilometrov na leto.

Vozni park v Mariboru je problematičen tudi okoljsko, saj je kar 35 avtobusov (oziroma 77,7 odstotka) okoljsko neprimernih (32 vozil z motorji EURO 2 in tri vozila z motorji EURO 3), okoljsko primernih je le 10 avtobusov (8 avtobusov z motorji EURO 5 in 2 avtobusa z motorji EURO 5 EEV).

V Ljubljani je bilo na dan 31. 12. 2013 samo 50 avtobusov, ki so izpolnjevali standard EURO 5, in 20 avtobusov, ki izpolnjujejo EEV. Najbolj problematičnih je 27 avtobusov, ki ne izpolnjujejo niti standarda EURO 1, hkrati pa je v voznem parku še 68 avtobusov, ki izpolnjujejo komaj EURO 2.

Obstoječi vozni park je manj prijazen potnikom tudi zaradi potovalnega udobja, kar 20 vozil oziroma 44 odstotkov voznega parka je brez klimatskih naprav. Le 10 vozil (22 odstotkov celotnega voznega parka) pa izpolnjuje vsa merila za prevoz invalidnih oseb.

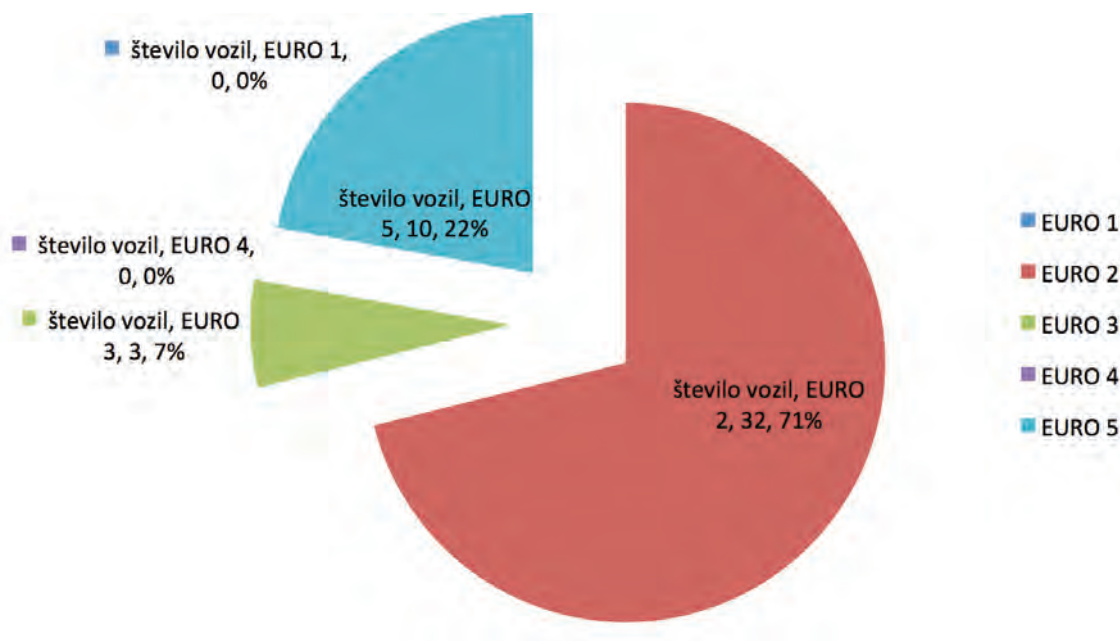
Stanje v Ljubljani je nekoliko boljše, ker so tudi starejše avtobuse naknadno opremili s klimami in klančinami za vstop gibalno oviranih potnikov. V Ljubljani imajo 182 nizkopodnih avtobusov, od katerih jih je 181 klimatiziranih.

JMPP v Mariboru ne ponuja kakovostne alternative prevozu z osebnimi avtomobili glede:

- števila razpoložljivih vozil;
- starostne sestave vozil;
- konstrukcijskih lastnosti (vsi avtobusi niso nizkopodni in niso dostopni za vse skupine prebivalcev);
- večina vozil ima število prevoženih kilometrov večje, kot je predvideno za njihovo življenjsko dobo.

Mesto potrebuje nova, udobna, zmogljiva, okolju in uporabnikom prijazna vozila, predvsem nizkopodna in nizkoemisijska.

Slika 73.
Število vozil MARPROM
za javni mestni prevoz
potnikov



V programu dolgoročne strateške posodobitve voznega parka do leta 2020 in 2030 namerava MARPROM posodablјati 10 odstotkov voznega parka letno, torej bi v 5 letih poslovanja že dosegli starost vozil do 5 let. Hkrati bi z njihovim večjim številom dosegli večjo kakovost opravljanja storitev JMPP, predvsem pa pogostejše vožnje po mestnih potniških progah.

Podobno velja za Ljubljanski potniški promet. Potreba po obnovi voznega parka je nujna predvsem zaradi njegove okoljske neustreznosti. Z zamenjavo vseh avtobusov, ki ne izpolnjujejo vsaj standardov EURO 4 in 5, bi zmanjšali samo izpuste PM_{10} za več kot 20 ton letno. V Ljubljani načrtujejo, da bi do leta 2030 povečali vozni park na najmanj 300 vozil. Do leta 2020 želijo iz njega izločiti vse avtobuse, ki ne izpolnjujejo standardov EURO 4 in 5. Tako bi do leta 2020 zmanjšali povprečno starost voznega parka na 8 let. V nadaljevanju predvidevajo še sprotne zamenjave (10 odstotkov voznega parka letno) in dodatne nakupe za povečevanje voznega parka.

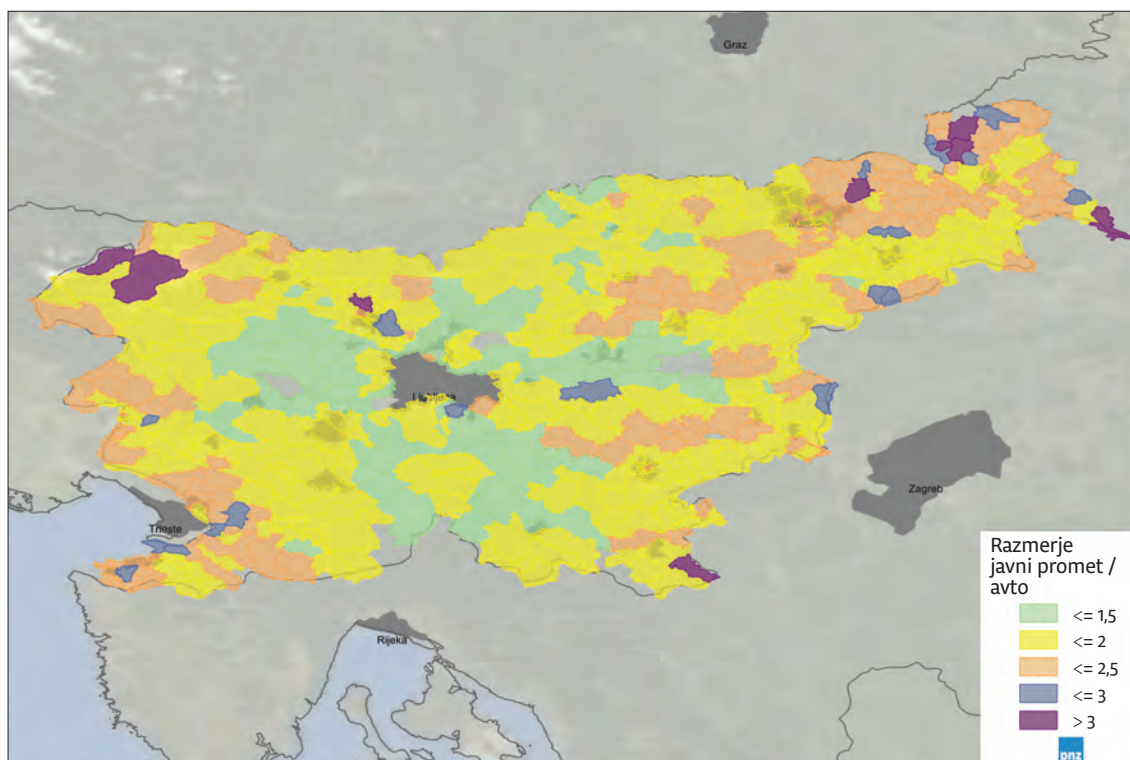
4.4.3.3 Sklep

V Sloveniji je javni potniški promet organiziran z avtobusi in vlaki. Avtobusni promet poteka na mednarodni, državni in mestni ravni, vlaki pa večinoma na mednarodni in državni ravni. Povprečno se z javnim potniškim prometom opravi v državi le okoli 8 odstotkov potovanj. Vzrok za razmeroma majhno rabo je tudi v razmeroma slabi in nekonkurenčni ravni storitev.

Glavne pomanjkljivosti obstoječega javnega potniškega prometa so:

- sistem javnega potniškega prometa nima upravljalca, ki bi ga urejal celovito z vidika potreb potnikov, kar najboljše organizacije prevozov in finančnih tokov v javnem potniškem prometu;
- medsebojna neusklajenost voznih redov;
- ni enotne vozovnice za uporabo različnih prevoznih sredstev različnih upravljalcev;
- potovalni časi so večinoma nekonkurenčni osebnemu avtomobilu;
- pogostnost voženj, zlasti na železnici, je prenizka in ni urejena po načelu taktnega voznega reda;
- mnoge prestopne točke, postaje in postajališča ne omogočajo varnega in udobnega zavetja, ustreznega obveščanja, udobnega in varnega dostopa in prestopa, vključno z ljubljansko avtobusno in železniško postajo;
- zastarel vozni park;
- neurejene postaje in postajališča za JPP;
- ni širše uveljavitve sistema P + R;
- neustrezna ureditev JPP – togost in neprilagodljivost glede na spremenjene potrebe različnih območij.

Slika 74.
Dostopnost do
Ljubljane z javnim
prometom, leto 2011



Na sliki 74 je razvidno, da je Ljubljana z javnim prometom najboljše dostopna s tistih območij, od koder potekajo železniške proge, in tudi, kjer so avtobusne proge gostejše (zeleno obarvano).

Želeno stanje:

- javni potniški promet mora biti urejen v skladu s strategijo trajnostne mobilnosti;
- javni potniški promet bi moral biti tako konkurenčen, da bi se zmanjšali potreba in odvisnost od osebne avtomobila;
- ljudem, ki nimajo na voljo osebnega avtomobila, je treba omogočiti, da lahko z javnim potniškim prometom udobno, v sprejemljivem času in za sprejemljive stroške zadovoljijo potovalne potrebe (delo, šola, nakup, kultura idr.);
- SPRS daje te usmeritve:
 - (1) Javni potniški promet na državni in lokalni ravni se razvija v logistično povezan sistem. Razvoj celotnega sistema JPP se razvija v kombinaciji med letalskimi, tirnimi, cestnimi in pomorskimi prevozi, s poudarkom na železniškem javnem potniškem prometu v smereh V. in X. prometnega koridorja.
 - (2) Za hitrejši razvoj JPP in kakovostnejše prevozne storitve se razvija sistem potniških terminalov, postajališča različnih prevoznih sistemov JPP pa se logistično povezujejo. Regionalna središča se skladno z razvojem poselitve razvijajo v prometna vozlišča za JPP.
 - (3) S pospešenim razvojem JPP se izboljšuje dostopnost z javnimi prometnimi sredstvi do središč regionalnega pomena. Prometni sistemi JPP na urbanih območjih morajo biti učinkovito povezani v sistem JPP regionalnega, državnega in mednarodnega pomena, zato se naselja na širših mestnih območjih (opomba: SPRS določa 5 širših mestnih območij – ljubljansko, mariborsko, celjsko, obalno somestje in goriško) povezujejo s sistemom primestnega železniškega prometa.
 - (4) Soodvisno od razvoja poselitve se prednostno in povezano razvijajo vse oblike JPP v t. i. prometni sistem »vlak-avtobus« v povezavi s parkirišči in kolesarskimi potmi, zato da se omogoči sistem »parkiraj in se pelji«. V priobalnem območju se pospešuje razvoj javnega pomorskega PP. V ožjih urbanih in lokalnih območjih se ob izboljšanju integriranega JPP spodbuja tudi razvoj nemotoriziranega prometa, kot sta kolesarjenje in pešačenje.

Stvarno stanje:

- Zaradi motorizacije in posledično postopnega zmanjševanja uporabe javnega prevoza je njegova ponudba postopoma upadala, tako da je javni prevoz postal neprivlačen oziroma nekonkurenčen osebnemu avtomobilu.
- Javni potniški promet ni konkurenčen osebnemu avtomobilu, zato se je v zadnjih desetih letih število potnikov v tem prometu (avtobus in vlak) zmanjšalo za več kot 3-krat, ponudba tega prometnega sredstva pa se je prepolovila.
- Kljub razmeroma dobri prostorski pokritosti je raven storitev javnega prometa razmeroma slaba in neprivlačna, zlasti zaradi neugodnih voznih redov, daljših potovalnih časov in visokih cen prevoza, predvsem za avtobuse. Poleg tega so slabo urejeni prestopi, postaje in postajališča.

Ugotovitev:

- Javni promet zdaj ni konkurenčen osebnemu avtomobilu in poleg tega se konkurenčnost prvega še slabša.
- Sedanji javni promet ne omogoča udobnega ter časovno in stroškovno sprejemljivega prevoza.

Potrebni ukrepi:

Javni potniški promet bo treba posodobiti in urediti tako, da se čim bolje izkoristijo prednosti železnice, ki je lahko temeljna nosilka, in da se z avtobusnimi prevozi zagotovi ustrezna ponudba na drugih območjih. Zato je treba uresničiti te ukrepe:

- obstoječi javni potniški promet preurediti tako, da bo železnica, kjer ima primerjalne prednosti, temeljna nosilka; avtobusne proge se na železniških koridorjih reorganizirajo v napajalne,

- drugod pa avtobusi še naprej obratujejo s samostojnimi progami;
- medsebojno uskladiti vozne rede in uvesti enotno vozovnico;
- na železnici organizirati taktni vozni red s sprejemljivo pogostnostjo;
- izvajati ukrepe trajnostne mobilnosti na državni in lokalni ravni s spodbujanjem pešaškega, kolesarskega in javnega potniškega prometa ter zagotavljati možnosti za P + R;
- v večjih mestih uvesti lastno vozišče za javni potniški promet ali rumene pasove;
- vse prestopne točke postaje in postajališča opremiti z nadstreški, urediti perone tako, da je mogoče udobno vstopanje in izstopanje, urediti udobne in varne dostope, uvesti sodobne informacijske sisteme idr., zgraditi ljubljansko železniško in avtobusno postajo;
- posodobiti vozni park z upoštevanjem okoljskih zahtev;
- prilagoditi sistem JPP z uvedbo prevozov na zahtevo različnim območjem, na katerih ni gospodarno imeti rednih prog (oddaljena, redko poseljena območja, turistična območja ipd.);
- spodbujati občine k načrtovanju razvoja dejavnosti v prostoru z upoštevanjem možnosti za organizacijo JPP in trajnostne mobilnosti.

S temi ukrepi bo javni potniški promet privlačnejši in konkurenčnejši ter bo omogočal dostojno raven storitev.

4.4.3.4 Kolesarski promet

Kolesarski promet se uvršča med okoljsko in zdravstveno najprimernejša prometna sredstva. Na krajše razdalje (do 3 kilometre) je tudi najhitrejšo prometno sredstvo. Na državni ravni se sistem kolesarskih poti na krajših razdaljah lahko uporabi za prevoz na delo, v šolo, nakup idr., na daljših razdaljah pa predvsem za rekreacijo in razvoj turizma.

Primarne državne kolesarske poti morajo biti urejene kot posebne poti, namenjene le kolesarjem in ločene od motornega prometa. Sekundarne se uredijo kot s črto ločeni pas na desnem robu vozišča, namenjenega motornemu prometu. Na manj obremenjenih cestah z manjšimi voznimi hitrostmi lahko kolesarski promet poteka tudi po mešani vozni površini. Te spadajo med terciarne kolesarske poti.

Na količino kolesarskega prometa vplivajo razdalje, topografske in vremenske razmere, zlasti pa urejenost kolesarskih poti in povezanost v sklenjen sistem. Njihova neurejenost in nepovezanost je tudi glavna ovira za večji razvoj tega prometa.

V Sloveniji je zgrajenih 55,21 kilometra oziroma je v gradnji 21,77 kilometra državnih kolesarskih poti. Kolesarske poti spontano potekajo tudi po površinah z mešanim prometom, kjer ponekod povzroča težave neprimerna hitrost motornega prometa.

Kolesarske povezave celotnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji se glede na namen oziroma prometno funkcijo delijo v dve osnovni skupini:

- 1. kolesarske povezave, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost in intermodalnost:** na lokalni ravni se z omrežjem javnega potniškega prometa in kolesarskimi povezavami povezujejo obmestna naselja med seboj in z mestom, spodbuja pa se tudi intermodalnost prometnega sistema. Soodvisno z razvojem poselitve se kolesarjenje vključi v vse oblike javnega potniškega prometa, v t. i. prometni sistem »vlak-avtobus« v povezavi s parkirišči in kolesarskimi potmi, zato da se omogoči sistem »parkiraj in se pelji«. Podpira in razširja se predvsem javni potniški promet, ki daje prednost kolesarjem in pešcem, avtomobilski promet pa se zmanjšuje in z organiziranim parkiranjem ustavlja na robu osrednjih površin. Na območju mest in drugih naselij se gradi kolesarsko omrežje tudi za dnevno premikanje na krajših razdaljah. S kolesarskimi stezami in pasovi se opremijo najpomembnejše smeri

osebnega prometa na urbanih območjih, navežejo se na postajališča javnega potniškega prometa in parkirne površine za osebna vozila;

2. državno kolesarsko omrežje: v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije je v povezavi z ekološko naravnano turistično ponudbo načrtovan razvoj omrežja kolesarskih poti, ki bo hkrati omogočil zdravo telesno gibanje prebivalstva.

Državno kolesarsko omrežje je zasnovano na omrežju državnih daljinskih in glavnih kolesarskih povezav, ki povezujejo urbana središča in turistična naselja ter se navezujejo na daljinski evropski kolesarski povezavi številka 8 in 9, ki potekata skozi Slovenijo.

Omrežje regionalnih kolesarskih povezav se razvija v smereh daljinskih in glavnih povezav ter se navezuje na evropske kolesarske povezave.

Osnovna načela so:

- prevoz s kolesi v mestih in predmestju namesto vožnje z avtomobili na razdalji, krajši od 10 kilometrov, kjer se pričakujejo omejitve in visoki stroški parkiranja, torej kolesarski promet kot del javnega prometa;
- lokalna potovanja s kolesi znotraj in okoli številnih manjših naselij v Sloveniji, kjer topografske danosti to omogočajo;
- kratke vožnje s kolesi na železniške ali avtobusne postaje, kjer se pričakuje, da bo kombinacija z javnim potniškim in železniškim prometom postala pomembna pri dnevnem prevozu iz predmestnih in primestnih predelov (angl. *bike and ride*);
- rekreativno-turistično kolesarjenje v okolici in zaledju večjih naselij ter v turistično zanimivih predelih (zdravilišča, vinske ceste, slikoviti gradovi, vasi), počitniško-potovalno kolesarjenje ali enodnevne krožne vožnje z vrnitvijo na izhodišče;
- mednarodno, turistično usmerjeno kolesarjenje in priključitev državnega kolesarskega omrežja na omrežje evropskih kolesarskih poti (angl. *European Cycle Routes*).

Želeno stanje:

- v Sloveniji bi moral biti urejen sistem državnih kolesarskih poti s pripadajočo opremo;
- kolesarske poti morajo biti razvrščene v primarne, sekundarne in terciarne z določitvami ustrezne ureditve;
- na območjih mešanega prometa bi morala biti vozna hitrost motornih vozil omejena na največ 50 km/h, na območju ožin in strnjene pozidave pa na 30 km/h;
- SPRS določa:
 - (1) kolesarsko omrežje je zasnovano na omrežju državnih daljinskih in glavnih kolesarskih povezav, ki povezujejo urbana središča in turistična naselja ter se navezujejo na daljinski evropski kolesarski povezavi št. 8. in 9, ki potekata skozi Slovenijo;
 - (2) glede na prostorske možnosti in razpoložljivo cestno infrastrukturo se za kolesarske poti izkoristijo obstoječe, z motornim prometom neobremenjene ali malo obremenjene prometnice.

Nove kolesarske poti se urejajo tam, kjer takih možnosti ni;

- (3) omrežja regionalnih kolesarskih povezav se razvijajo v smereh daljinskih in glavnih cestnih povezav ter se navezujejo na evropske kolesarske povezave. Na območju mest in drugih naselij se gradi kolesarsko omrežje tudi za dnevno premikanje na krajših razdaljah. S koledarskimi stezami in pasovi se opremijo najpomembnejše smeri osebne prometa na urbanih območjih ter se navezujejo na postajališča JPP in parkirne površine za motorna vozila.

Preglednica 3.29:
Število in posledice
prometnih nesreč, v
katerih so bili udeleženi
kolesarji

Stvarno stanje:

- V Sloveniji ni dokumenta, ki bi kategoriziral državne kolesarske poti ter določal, kje in kako naj bodo urejene.
- Izhajajoč iz preglednice 3.29 se na slovenskih cestah vsako leto zgodi več kot 1.000 prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji.

Leto	Štev. prometnih nesreč	Posledice (poškodbe)			Skupaj poškodbe (H+L)
		smrt	huda teles. poškodba	lažja teles. poškodba	
2009	1.202	18	175	909	1.084
2010	1.081	16	125	834	959
2011	1.314	14	147	965	1.112
2012	1.381	12	198	991	1.189
2013*	1.279	16	152	985	1.137
primerjava 13*/09	6%	-11%	-13%	8%	5%
primerjava 13*/12	-7%	33%	-23%	-1%	-4%

* Začasni podatki.

Ugotovitev:

- ni dokumenta, ki bi urejal ureditev državnih kolesarskih poti;
- sistem državnih kolesarskih poti ni dograjen in sklenjen, zaradi česar se kolesarski promet ne more ustrezno razviti;
- kolesarjenje po cestah, na katerih se za kolesarje in motorni promet uporablja ista vozna površina, je nevarno in nepriljavno.

Predlog ukrepov:

Kolesarskemu prometu je treba omogočiti ustrezen razvoj. Zato je treba:

- narediti strateški načrt ureditve kolesarskih povezav na ravni države, funkcionalnih regij in mest ter se lotiti izvedbe;
- na cestah z mešano vozno površino poskrbeti za umirjanje cestnega motornega prometa, da bo kolesarjenje varnejše. Seveda predvsem tam, kjer so ožine, strnjena pozidava in nevarna mesta;
- pripraviti predpis o kategorizaciji kolesarskih povezav, pa tudi predpis o projektiranju kolesarskih površin;
- uskladiti prostorsko in prometno načrtovanje na državni, regionalni in lokalni ravni z obstoječimi potrebami in v podporo prihodnjemu razvoju.

Prednostne naloge razvoja celotnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji so:

1. kolesarske povezave, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost in intermodalnost:

- izboljšati mestne in primestne kolesarske povezave z javnim avtobusnim in železniškim prevozom ter s tem vplivati na spremembo izbire prometnega sredstva v korist kolesarjev v mestih in primestnih območjih. Vzpostavitev sistema »parkiraj in se pelji« z zgraditvijo parkirišč na obrobju naselij, krepitvijo javnega potniškega prevoza, vključno z uporabo javnih koles ...;
- zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev;
- zmanjšati neugodni vpliv na okolje;

2. državno kolesarsko omrežje:

- zagotoviti povezavo z mednarodnim kolesarskim omrežjem;
- zagotoviti povezanost države tudi s kolesarskimi povezavami;
- zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev;
- upoštevati tržno usmerjen pristop in pomen turizma.

4.4.3.5 Koprsko pristanišče

Koprsko pristanišče je eno najpomembnejših na severnem Jadranu s statusom vstopne točke za blago, namenjeno v Evropsko unijo. Pristanišče poleg Slovenije oskrbuje Avstrijo, Italijo, Madžarsko, Češko, Slovaško, Bavarsko, Poljsko in države nekdanje Jugoslavije. Količina pretovora v njem nenehno narašča. Leta 2012 je bilo pretovorjenih že 179 milijona ton, tj. 5 odstotkov več kot leta 2011, od tega 571 tisoč TEU kontejnerskega prometa in 480 tisoč avtomobilov.

V letu 2012 je bilo koprsko pristanišče usmerjeno v ohranitev položaja na tradicionalnih trgih, hkrati pa je izkoriščalo nove priložnosti in povečevalo delež na drugih trgih. V sestavi ladijskega pretovora je v letu 2012 največji delež pripadel domačemu (29 odstotkov), avstrijskemu (27 odstotkov) in italijanskemu trgu (14 odstotkov). Cilj pristanišča je doseči rast prometa nad 19 milijonov ton do leta 2015 in nad 23,5 milijona ton do leta 2020. Leta 2030 se pričakuje več kot 30 milijonov ton pretovora⁴⁵.

45: Poročilo o obsegu pretovora in razvoju Luke Koper, Luka Koper, 2013.

Zaradi pocenitve ladijskega prevoza postajajo ladje vse večje, koprsko pristanišče pa temu ni prilagojeno. Težava je, da so vplovni kanali in bazeni preplitvi ter pomoli prekratki.

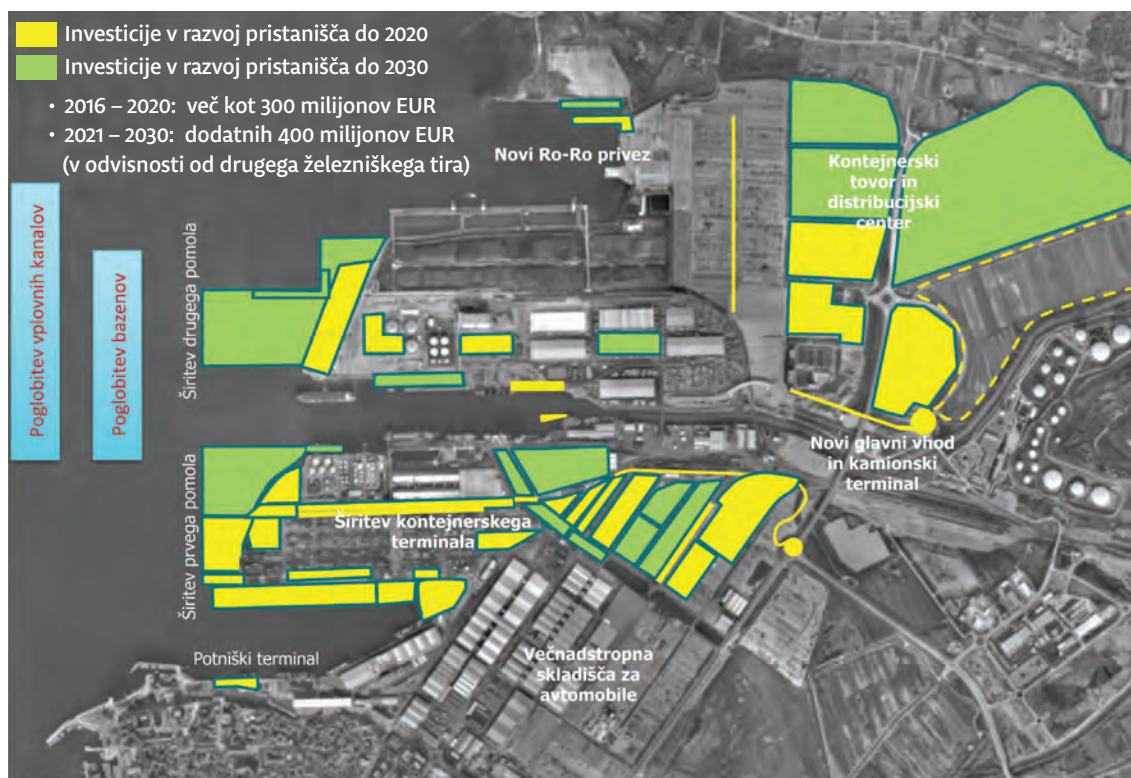
Naraščajoči pretovor zahteva pravočasno zagotovitev ustrezne dodatne pristaniške infrastrukture in večjo prepustno zmogljivost zalednih povezav, zlasti železnice, ki ovira to prepustnost in ogroža razvoj koprskega pristanišča. Problematične so zlasti proge Koper–Divača, Divača–Ljubljana, ljubljansko vozlišče, Ljubljana–Jesenice in Zidani Most–Šentilj/Hodoš.

Slika 75.
Razvoj pristanišča do leta 2020 (srednjeročno obdobje)



Slika 76.

Glavni projekti v okviru
DPN Luke Koper



S slike 76 je razvidno, kako dolgi bi morali biti pomoli in druge potrebne preureditve, da bi bil omogočen nadaljnji razvoj pristanišča.

Željeno stanje:

- nemoten sprejem večjih ladij neposredno v koprsko pristanišče;
- zadostna zmogljivost pristaniške infrastrukture;
- zadostna zmogljivost in kakovost zalednih železniških povezav;
- SPRS pravi, da se koprsko pristanišče prednostno razvija v povezovanju z drugimi severnojadranskimi pristanišči in celinskim zaledjem oziroma v navezavi na V. in X. evropski prometni koridor. Za izboljšanje prometne povezanosti med mesti v Slovenski Istri in drugimi kraji v severnem Jadranu se v Kopru zasnuje medcelinsko pomorsko potniško pristanišče in spodbuja pomorski potniški promet.

Stvarno stanje:

- zdaj v koprskem pristanišču ne morejo pristajati ladje večjih dimenzij;
- obstoječa pristaniška infrastruktura ne omogoča sprejema večje količine tovora;
- sedanja zmogljivost in kakovost železniških povezav ne omogočata nadaljnega razvoja pristanišča.

Ugotovitev:

- nadaljnji razvoj koprskega pristanišča ogrožajo in onemogočajo neustrezne dimenzije vplavnih kanalov, bazenov in pomolov, neustrezna obstoječa pristaniška infrastruktura in nezadostna prepustnost slovenskega železniškega omrežja (slabe zaledne povezave).

Predlog ukrepov:

Nadaljnji razvoj koprskega pristanišča bodo omogočili nujni ukrepi:

- poglobitev preostalih vplavnih kanalov in bazenov (poleg tistih, ki se že poglobljajo), podaljšanje in zgraditev pomolov ter preureditev druge pristaniške infrastrukture;
- preureditev železniškega omrežja, da bo omogočalo prevzem pričakovanega tovora in dostavo v sprejemljivem času;

- ureditev ustrezne cestne navezave med avtocestnim križem (hitro cesto) in vhodom v pristanišče Koper, povezana ureditev cestnega omrežja na območju Kopra.

Ukrepi, ki bi omogočili povečanje pretovora z 18 milijonov na 35–40 milijonov ton, so razdeljeni v tri faze, in sicer:

1. faza – do leta 2015: predvidena poglobitev vplovnega kanala v bazen I in poglobitev bazena I za kontejnerski terminal. Avgusta 2014 je bila izvedena poglobitev z 11,5 m na 14 m globine, do konca leta 2015 pa je predvidena poglobitev še za 1 m – na 15 m globine. S poglobitvijo bo omogočen prihod večjih ladij z zmogljivostjo 8.500 TEU (danes je mogoč prihod ladij z nosilnostjo do 6.500 TEU);
2. faza – do leta 2020 (srednjeročno obdobje): naložbe se bodo nanašale na obstoječo infrastrukturo. Pomembnejši poseg do leta 2020 je poglobitev vplovnega kanala v bazen II, poglobitev bazena II, podaljšanje pomola I in pridobitev deponijskih kaset v zaledju;
3. faza – po letu 2020 (dolgoročno obdobje): izvedla se bosta dva večja naložbena projekta: podaljšanje pomola II in zgraditev pomola III.

Preglednica 3.30:
Srednjeročne
terminalske
prednostne naloge

Zmogljivosti	Do 2015	Do 2020
Kontejnerski tovor	podaljšanje zalednih površin (dilatacije)	širitev terminala v zaledje
	širitev tirnih zmogljivosti	
	ureditev vstopno-izstopne točke na terminal	
Generalni tovor	skladišče kondicioniranega blaga nadstrešnice	skladišče za železove proizvode selitev nadstrešnic za les iz zaledja pomola I
Premog in železova ruda	utrditev obstoječe deponije	vagonska nakladalna postaja s pripadajočo opremo
	začetek projekta nove vagonске nakladalne postaje	
	širitev deponije za železovo rudo	
Tekoči tovor	rekonstrukcija rezervoarjev na pomolu II za vnetljive tekočine	
	gradnja novega rezervoarja na pomolu II	
	rezervoarji za jet	
Sipki tovor	nadstrešnice	skladišče za sojo na pomolu II
	ekološka sanacija	
Avtomobili	ureditev dodatnih površin	garažna hiša
Potniški prevoz	osnovna ureditev terminala	objekt terminala

Vir: Poročilo Luka Koper, d.d., januar 2014.

Preglednica 3.31:

Pristaniška infrastruktura,
namenjena javnemu
prometu

Zmogljivosti	Do 2015	Do 2020
Obale, pomoli, bazeni	podaljšanje obale pomola I na južni strani	podaljšanje obale na severni strani pomola I
	12. vez	poglobljanje bazena III
	privez za tovor ro-ro v bazenu III	podaljšanje obale pomola II
	8.c vez za živino	začetek urejanja pomola III
	13. vez – obala za silos	poglobljanje bazena II
	poglobljanje bazenov in vzdrževanje globin	
Drugo – znotraj pristanišča	dodatni tiri	nov vhod in kamionski terminal
	razširitev obstoječega vhoda v pristanišče	južna vpadnica na vzhodnem delu, ki povezuje glavni vhod s pomolom I
Drugo – zunaj pristanišča	pridobitev/ureditev kaset 6A, 7A in 799/29	cestna povezava na nov vhod in kamionski terminal
	pogloblitev vplavnega kanala v bazen I	pogloblitev vplavnega kanala v bazen II
Zmogljivosti	2014–2020	
Pomol I	podaljšanje pomola I	
	kaseta na čelu pomola I	
	železniški tiri na pomolu I	
Pomol II	zgraditev 12. veza in pripadajoča poglobitev	
	zgraditev 8.c veza in pripadajoča poglobitev	
	podaljšanje in rekonstrukcija obale za silos (13. vez)	
	zapiranje in zgraditev kasete na čelu pomola II	
	podaljšanje obale pomola II	
	zgraditev priveznega mesta na čelu pomola II	
	železniški tiri in druga tirna infrastruktura na pomolu II	
	poglobljanje bazena II	
Pomol III	ureditev začasnih privezov na večnamenskem območju	
	začetek gradnje pomola III – 27. in 28. vez za tovor ro-ro ter poglobljanje	
Zaledne površine	ureditev kaset 6A in drugih novih površin (799/29 in 7A že v 2013)/habitati	
Povezovalna infrastruktura	nov vhod, kamionski terminal, primarna pristaniška infrastruktura, viadukt, prestavitev vpadnice	
	železniška povezava	

Vir: Poročilo Luka Koper, d.d., januar 2014, in podatki Direktorata za infrastrukturo MzI.

4.4.3.6 Celinske plovne poti v Republiki Sloveniji

V Sloveniji se plovbi po celinski plovni poti do zdaj ni namenjal velik poudarek, čeprav je na slovenskih rekah in jezerih za to kar nekaj možnosti. Kljub temu rečni promet v Sloveniji poteka in je v pristojnosti občin. Pri tem nastajajo nekatere težave, ki zahtevajo, da se to področje uredi tudi na državni ravni, predvsem v zvezi s kategorizacijo plovbe po rekah in jezerih, s pogoji za to plovbo in njeno varnostjo.

Si pa Slovenija v okviru članstva v Evropski uniji in delovanja v Mednarodni komisiji za Savski bazen prizadeva dolgoročno povezati okrog 20 kilometrov dolgo slovensko celinsko plovno pot po Savi med Brežicami in Obrežjem z obstoječo savsko plovno potjo pri Sisku.

Z zgraditvijo hidroenergetske verige na Savi med Krškim in Obrežjem v Sloveniji ter njenim nadaljevanjem na hrvaškem delu Save med Obrežjem in Siskom bo vzpostavljena nova celinska plovna pot, ki bo lahko ustrezala pogojem za vsaj IV. mednarodno plovno kategorijo, kar bi Sloveniji omogočilo vključitev v mednarodni celinski vodni promet in prometne

poti donavskega bazena TEN-T. Vzpostavljen bo najkrajši »manjkajoči potek« (angl. *missing link*) vodnih poti intermodalnega mednarodnega prevoza med sredozemsko-jadranskimi pomorskimi avtocestami po V. in X. koridorju TEN-T in savsko-donavskimi celinskimi vodnimi potmi. To bo imelo ugodne prometne in okoljske učinke.

Slovenija je zato že v predpristopnih pogajanjih Hrvaške za članstvo v EU pri poglavju 21 Vseevropska omrežja dala enostransko izjavo, v kateri je poudarila, da je v njenem strateškem interesu in hkrati v interesu Unije, da se ob eni od naslednjih revizij omrežja TEN-T določi potek ustrezne kategorije mednarodne celinske vodne plovne poti po Savi tudi na odseku od Siska do Brežic. V tem smislu je Slovenija poudarila, da njeno soglasje k začasnemu zaprtju poglavja 21 s Hrvaško ne določa vnaprej njenih stališč v pogajanjih o prihodnji reviziji omrežja TEN-T.

Z uresničitvijo strateške odločitve o podaljšanju plovne poti od Siska do Brežic bo doseženo več ugodnih učinkov. Tako bo obstoječi X. multimodalni cestno-železniški koridor TEN-T dopolnjen z mednarodno celinsko plovno potjo na pomembno daljšem delu Save, kakor je zdaj, kar bo povečalo njegovo privlačnost za kombinirani prevoz. Vzpostavljen bo najkrajši manjkajoči potek vodnih poti intermodalnega mednarodnega prevoza med sredozemsko-jadranskimi pomorskimi avtocestami po V. in X. koridorju TEN-T in savsko-donavskimi celinskimi vodnimi potmi.

S preusmeritvijo težkega tovora na celinsko plovno pot že na slovenskem delu Save bodo mnogo bolj upoštewane strateške usmeritve EU glede zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov in razbremenitve cestno-železniških koridorjev težkega prometa. Daljša celinska plovna pot po X. koridorju TEN-T lahko dolgoročno poceni prevoz po tem multimodalnem prometnem koridorju.

Hrvaška že načrtuje podaljšanje mednarodne plovne poti v IV. plovni kategoriji po Savi oziroma po odvodnem visokovodnem kanalu Sava–Odra–Sava do Zagreba, ne pa do Slovenije, do katere naj bi se vzpostavila le druga kategorija plovnosti, čeprav bodo novozgrajeni bazeni hidroelektrarn in protipoplavni nasipi omogočali, ob le razmeroma majhnem povečanju naložbenih stroškov zaradi zgraditve plovbnih prehodnic (splavnic), vzpostavitev IV. kategorije plovnosti po Savi.

Pravno podlago za vzpostavitev mednarodne plovnosti po Savi v Sloveniji tako dajejo sklenitev ustreznega meddržavnega sporazuma med Slovenijo in Hrvaško o mednarodni plovbi po Savi med Brežicami v Sloveniji in Siskom na Hrvaškem ter ustrezna dopolnitev 1. člena Protokola o režimu plovbe k OSSB (Okvirni sporazum o Savskem bazenu) ter vključitev že sprejetih predpisov Savske komisije o plovbi in plovnih poteh v slovenski pravni red.

Za vzpostavitev tehničnih pogojev plovbe poti po Savi bi se lahko črpala evropska sredstva, a ta se lahko uporabljajo le za vzpostavljanje pogojev za mednarodne plovne poti. Glede na to je treba tudi na tem odseku, kljub zdaj za mednarodno plovbo še neprimernim naravnim danostim Save med Brežicami in Siskom, načrtovati plovno pot IV. kategorije, ki bi se omogočila postopno z zgraditvijo hidroenergetske verige med Krškim in Siskom.

Slovenija in Hrvaška lahko s sodelovanjem pri ustreznem čezmejnem evropskem projektu zgradita usklajeno hidroenergetsko verigo in hkrati vzpostavita mednarodno plovnost Save do Slovenije. V ta namen naj bi naša država dala pobudo za poseben celovit projekt, ki ga je že pripravila med nastajanjem Podonavske strategije kot čezmejni pilotni projekt Krško–Zagreb.

Projekt Krško–Zagreb je celovit pristop k ureditvi Save za potrebe energetike, plovbe, varstva pred poplavami, namakanja in turizma ob spoštovanju trajnostnih načel varstva okolja in ohranjanja biotskih značilnosti z vzpostavljanjem nadomestnih naravnih habitatov, kadar je to potrebno. Sredstva za izvedbo tega projekta bi obe državi lahko pridobivali s skupnim kandidiranjem na razpisih finančnih skladov evropske kohezijske in regionalne politike. V Sloveniji plovba po celinskih plovnih poteh poteka tudi v regionalnih kategorijah (I.–III.), vendar to področje še ni ustrezno urejeno. Zato bo treba v prihodnje najprej določiti plovne kategorije celinskih vodnih poti na območju slovenskih rek in jezer (akumulacijska jezera) ter zanje določiti ustrezne pogoje.

Namen kategorizacije plovnih poti po celinskih vodah je predvsem, da bi bila po njih omogočena in dovoljena plovba pod enakimi, posamezni kategoriji ustreznimi pogoji. Skladno z Zakonom o plovbi po celinskih vodah (ZPCV) zdaj plovne režime na plovbnih območjih urejajo lokalne skupnosti, kar je lahko glede celovitosti plovbnih režimov na vodnih telesih, ki presegajo območje le ene lokalne skupnosti, za uporabnike težko obvladljiva ovira.

Zaradi ustrezne ureditve plovbnega režima bi bilo treba uskladiti zakonodajo na tem področju, vključno z Zakonom o vodah, ki določa, da je plovba plovil splošna raba voda, in hkrati na splošno prepoveduje plovbo motornih vozil.

S kategorizacijo plovnih poti po slovenskih vodnih telesih se bodo predpisali tudi enotni plovni režimi, kar bo olajšalo upravljanje plovbnih območij in izboljšalo učinkovitost njihovega nadzora.

Zunaj kategoriziranih plovbnih voda motorne plovbe načelno ne bi dovoljevali oziroma bi jo dovoljevali le izjemoma pod strogo določenimi pogoji za javni prevoz potnikov in organizirane turistične ogleda.

Z vzpostavitvijo mednarodne plovbe po Savi bo Slovenija po Savi in Donavi povezana s celotnim evropskim omrežjem celinskih plovnih poti (TEN IWW), zato bo kot država članica EU in kot podpisnica Okvirnega sporazuma o Savskem bazenu zavezana k vključitvi celotne evropske zakonodaje o plovbi po celinskih vodah, vključno z varnostjo te plovbe in predpisov Savske komisije o plovbi po Savi, v svoj pravni red. Skladno s tem se bo uredila varnost plovbe po celinskih plovnih poteh v mednarodnih in regionalnih kategorijah.

4.4.3.7 Letališča

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je osrednje slovensko letališče. Na njem je rast prepeljanih potnikov v zadnjih letih stagnirala, toda leta 2013 je promet ponovno začel naraščati. Ta rast se pričakuje tudi dolgoročno, zlasti zaradi ugodne geostrateške lege.

Leta 2013 je bilo prepeljanih 1,3 milijona potnikov, leta 2030 pa se jih pričakuje 2,3 milijona. Prav tako se pričakuje sprememba v sestavi prometa, in sicer povečanje deleža tujih in nizkocenovnih prevoznikov. Povečal se bo tudi tovorni promet – leta 2013 je bilo prepeljanih 178 tisoč ton, leta 2030 pa naj bi jih bilo 278 tisoč.⁴⁶

46: Prispevek k Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji, Aeroinženiring, januar 2014.

Želeno stanje:

- Nemoteno delovanje letališča v sedanosti in prihodnosti zahteva več prostora za potnike in tovor, zgraditev manevrskih površin, letališke ploščadi, sistema za dostop in parkirnih površin, prestavitev glavne ceste, izboljšanje trajnostnega dostopa do/z letališča iz središč državnega pomena idr. Razširitev dejavnosti zahteva tudi zgraditev poslovno-logističnega središča Aeropolis idr.
- SPRS določa, da se ohranja zasnova mednarodnih letališč/heliportov zaradi mednarodnega zračnega prometa na državni ravni in da se razvijajo dosedanja tri javna letališča/heliporti za mednarodni zračni promet.

Stvarno stanje:

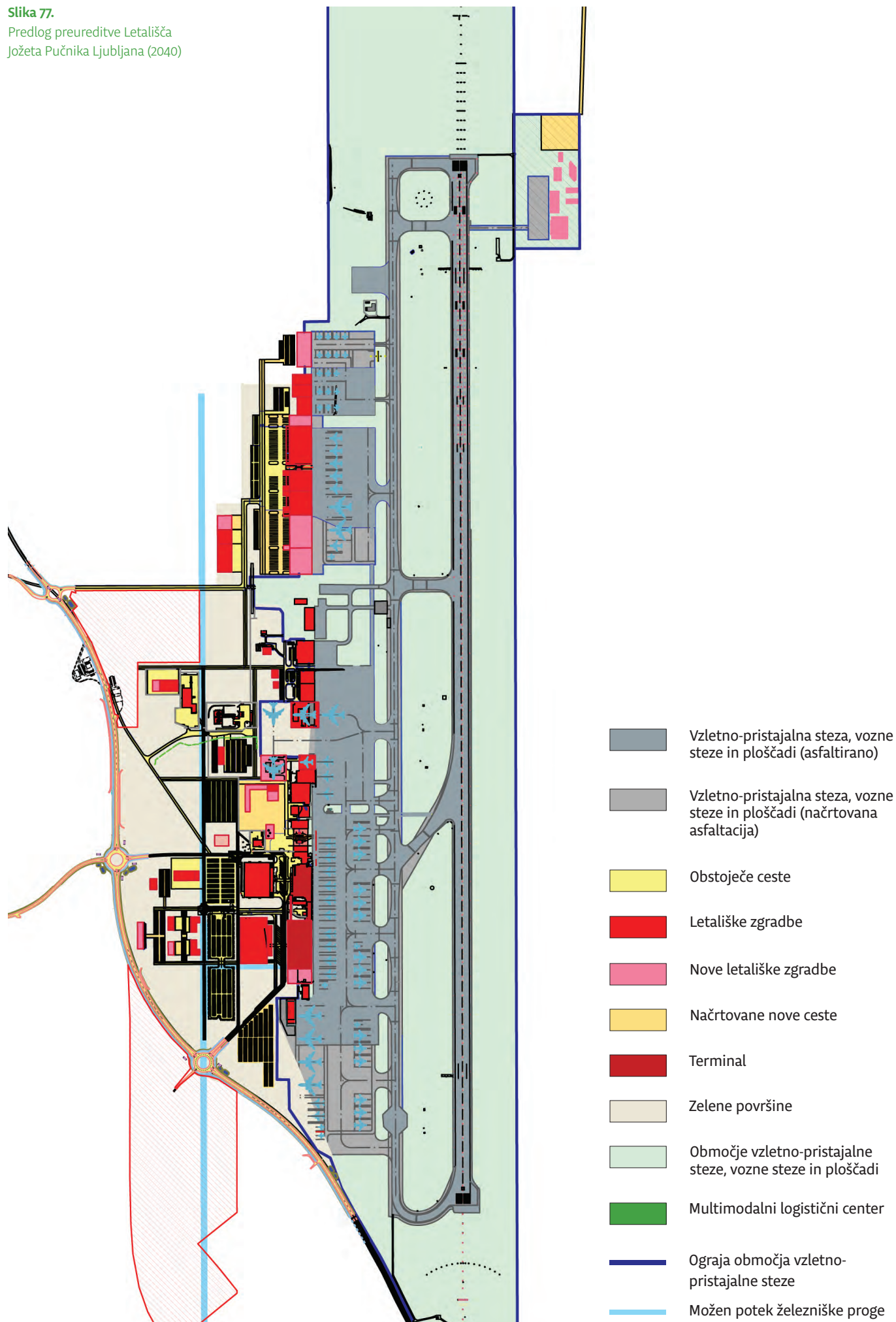
- Prostor za sprejem in odpravo potnikov ter tovora je že zdaj premajhen in v času najgostejšega prometa povzroča težave na letališču. To velja tudi za hangarsko zmogljivost in delno za manevrske površine. Drugi ukrepi še niso nujni, vendar pa bodo potrebni za nadaljnji razvoj letališča.

Ugotovitev:

- Največjo težavo na letališču povzroča slabša prepustnost zaradi neustreznega potniškega in tovornega terminala. Druge težave se bodo pojavile, če se bo letališki promet pospešeno razvijal in bi radi izboljšali raven storitev.

Slika 77.

Predlog preureditve Letališča
Jožeta Pučnika Ljubljana (2040)



Predlog ukrepov:

- nov potniški in nov tovorni terminal, povečanje hangarskih zmogljivosti in druge nujne ureditve (podrobnejši opis projektov je spodaj);
- izboljšanje povezave z JPP do središč.

Projekti v obdobju 2014–2020:

- Novi potniški terminal: povezan bo z obstoječim terminalom v prvem nadstropju, saj bo del slednjega še vedno namenjen prometnim potrebam, in sicer s čakalnicami za potnike v mednarodnem prometu. Zmogljivost novega terminala bo 1.800 potnikov na uro v prihodu in odhodu, zagotavljal pa bo standard storitev IATA na ravni C. Tako bodo izpolnjeni pogoji za doseganje strateških ciljev letališča in nadaljnjo rast potniškega letalskega prometa.
- Prestavitev glavne ceste: ta prestavitev bo po eni strani omogočila ureditev dostopa in mirujočega prometa pred potniškim terminalom ter ločen dostop do tovarnega terminala, po drugi strani pa razvoj objektov znotraj poslovno-logistične cone Aeropolis.
- Novi tovorni terminal: imel bo 9.945 m² skladišč ter 3.500 m² pisarniških in spremljajočih prostorov. Proti letališki ploščadi bo zgrajena nadstrešnica širine 9 metrov, na severni strani objekta pa trietažni poslovni objekt. Skladiščna površina je na koti 1,1 metra nad koto dovoza tovornih vozil, na letališki strani pa na koti ploščadi za oskrbo letal. Dovoz na območje je predviden s severne strani čez vzhodno krožišče na prestavljeni glavni cesti G2-104 Kranj–Brnik. Na ploščadi pred terminalom je predvidenih 174 parkirnih mest za osebna vozila zaposlenih in obiskovalcev. Ploščad za tovorna vozila omogoča manipulacijo tovornjakov in dostop do 22 vrat z dviznimi mizami. Predvidena zmogljivost skladišča je 40.000 ton letno.
- Energetika (sanacija objektov, alternativni viri).
- Poslovno-logistična cona: razdeljena je na tri sklope, in sicer hotelsko-kongresni center, poslovno-trgovski center in poslovni park ter logistiko.

Projekti v obdobju 2021–2030:

- obnova obstoječega potniškega terminala,
- razširitev letaliških ploščadi,
- zgraditev varovalnih pasov,
- zgraditev hangarja za vzdrževanje letal,
- zgraditev objekta službe za oskrbo letal,
- železniška povezava z Ljubljano,
- aeropolis – fazna gradnja.

Projekti po letu 2030:

- obnova vzletno-pristajalne steze in drugih manevrskih površin,
- razširitev novega potniškega terminala,
- druga faza novega tovarnega terminala,
- razširitev letaliških ploščadi.

Letališče Edvarda Rusjana Maribor

Letališče Edvarda Rusjana Maribor je drugo največje letališče v Sloveniji, leži pa na severnem robu Dravsko-Ptujskega polja v občini Hoče - Slivnica. V neposredni bližini je Maribor, ki je po številu prebivalcev 2. največje mesto v RS.

Leta 2013 je začel potniški promet na tem letališču ponovno naraščati zlasti zaradi posebnih prevozov med poletnimi počitnicami. V ta namen je bilo prepeljanih nad 13.000 potnikov. Rast prometa se pričakuje tudi v prihodnje.

Želeno stanje:

- Nemoteno delovanje letališča v sedanosti in prihodnosti zahteva več prostora za tovor, zgraditev manevrskih površin, letališke ploščadi, sistema za dostop, parkirnih površin, hangarjev za vzdrževanja in hranjenje zrakoplovov idr.
- SPRS določa, da se ohranja zasnova mednarodnih letališč/heliportov za potrebe mednarodnega zračnega prometa na državni ravni in razvijajo dosedanja tri javna letališča/heliporte za mednarodni zračni promet.

Stvarno stanje:

- Prostor za sprejem in odpravo potnikov še ustreza pričakovanemu obsegu, prostor za obravnavo tovora pa ne omogoča zadostne prepustnosti. Težave letališču povzročajo tudi hangarska zmogljivost in delno manevrske površine. Drugi ukrepi še niso nujni, vendar pa bodo potrebni za nadaljnji razvoj letališča.

Ugotovitev:

- Največja težava letališča je slaba prepustnost tovarnega terminala. Druge težave se bodo pojavile, če se bo letališki promet pospešeno razvijal in bi radi izboljšali raven storitev.

Pri predvidenih posodobitvah:

- se ohranja obstoječa vzletno-pristajalna steza in načrtuje njeno podaljšanje proti jugovzhodu, in sicer najprej na dolžino 3.300 metrov, z dodatno ureditvijo utrjenih bankin;
- se načrtuje nova tovarna ploščad v podaljšanju obstoječe proti severozahodu, vzporedno z vzletno-pristajalno stezo, s pripadajočimi objekti za vzdrževanje in hangariranje zrakoplovov;
- se načrtuje nova servisna ploščad v podaljšanju obstoječe proti jugovzhodu, vzporedno z vzletno-pristajalno stezo;
- se predvidi heliport za potniški zračni promet in za potrebe služb (policija, vojska, prva pomoč ...);
- se predvidi prostor za razvoj multimodalnega logističnega centra in spremljajočih dejavnosti oziroma ureditev.

47:
Vir: Predstavitev Aerodrom
Portorož, d.o.o., Sečovelje -
Sicciolo, september 2013

Letališče Portorož ⁴⁷

V preglednici 3.32 je podano število letalskih operacij in potnikov v obdobju 2006–2013 na letališču Portorož.

Preglednica 3.32:
Število letalskih operacij
in potnikov v obdobju
2006–2013

Leto	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013, polletje
Letalske operacije	5.775	6.907	6.912	14.219	10.678	13.958	17.845	11.355
Potniki	13.066	13.999	12.927	17.784	16.446	23.262	22.532	19.467

Vir: Aerodrom Portorož, d.o.o.

Pri nadaljnjem razvoju Letališča Portorož so načrtovani podaljšanje vzletno-pristajalne steze z ureditvijo stripa in varnostnega območja konca vzletno-pristajalne steze, ureditev manevrskih površin in ploščadi, ureditev območij za umeščanje spremljajočih dejavnosti (terminal, hangarji, tehnični objekti ipd.) in prestavitev glavne ceste. Vzletno-pristajalna steza bo dolga največ 1.500 m. Širina stripa se bo bočno raztezala 75 metrov na vsako stran srednje črte vzletno-pristajalne steze in podaljška srednje črte po vsej dolžini stripa.

Poleg navedenih manevrskih površin se na območju letališča načrtujejo še:

- razširitev ploščadi ter razširitev obstoječe in zgraditev nove vozne steze,
- zgraditev heliporta,
- ureditev dostopne ceste v tehnični kompleks in do parkirišča,

- zgraditev parkirišča za avtomobile in za avtobuse,
- prenova in razširitev potniškega terminala,
- prenova obstoječih in zgraditev novih hangarjev za hrambo zrakoplovov,
- zgraditev tehničnih objektov,
- zgraditev prizidka k transformatorski postaji,
- postavitve nadstrešnice za opremo,
- posodobitev in zgraditev komunalne infrastrukture, posodobitev in postavitve varnostne ograje,
- umestitev varnostnih sistemov in
- vodnogospodarske ureditve.

Ker na območju stripa in varnostnem območju konca vzletno-pristajalne steze ne sme biti objektov in ureditev, ki niso sestavni del letališča, se načrtuje tudi:

- prestavitev glavne ceste G2-111/0239 v dolžini okoli 890 metrov, vključno z vsemi objekti in ureditvami, potrebnimi za nemoteno delovanje ceste;
- prestavitev obstoječe mejne kontrolne točke in
- prestavitev akumulacije Ribila v dolžini okoli 430 metrov.

4.4.4 Okoljska sprejemljivost

4.4.4.1 Izpusti toplogrednih plinov

Izpusti toplogrednih plinov povzročajo podnebne spremembe. Ozračje se postopoma ogreva. Poročilo Organizacije združenih narodov iz leta 2007 pravi, da na to segrevanje ključno vplivajo človekovi izpusti toplogrednih plinov (GHG), zlasti CO₂, ki nastane pri izgorevanju fosilnega goriva.

Promet je eden glavnih virov teh izpustov, zlasti cestni in zračni. V sodobni družbi je seveda treba ohranjati in razvijati mobilnost, saj je to ena njenih temeljnih potreb, toda mobilnost mora biti trajnostna, tj. promet ne sme hkrati povzročati nepopravljivih posledic za okolje.

V Sloveniji promet povzroča precejšnji izpust teh plinov. Na naših avtocestah, hitrih in državnih cestah je leta 2011 povzročil 13.962 t ogljikovega dioksida (CO₂), metana (CH₄) in dušikovega oksida (N₂O) na dan. Pri nespremenjeni prometni ureditvi bi se do leta 2030 kljub pričakovanim tehnološkim izboljšavam izpusti teh plinov povečali na 18.277 t/dan.

Želeno stanje:

- Predlog slovenskega operativnega programa⁴⁸ zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov določa: do leta 2030 naj bi se ti izpusti glede na leto 2008 zmanjšali za 15 odstotkov.

Stvarno stanje:

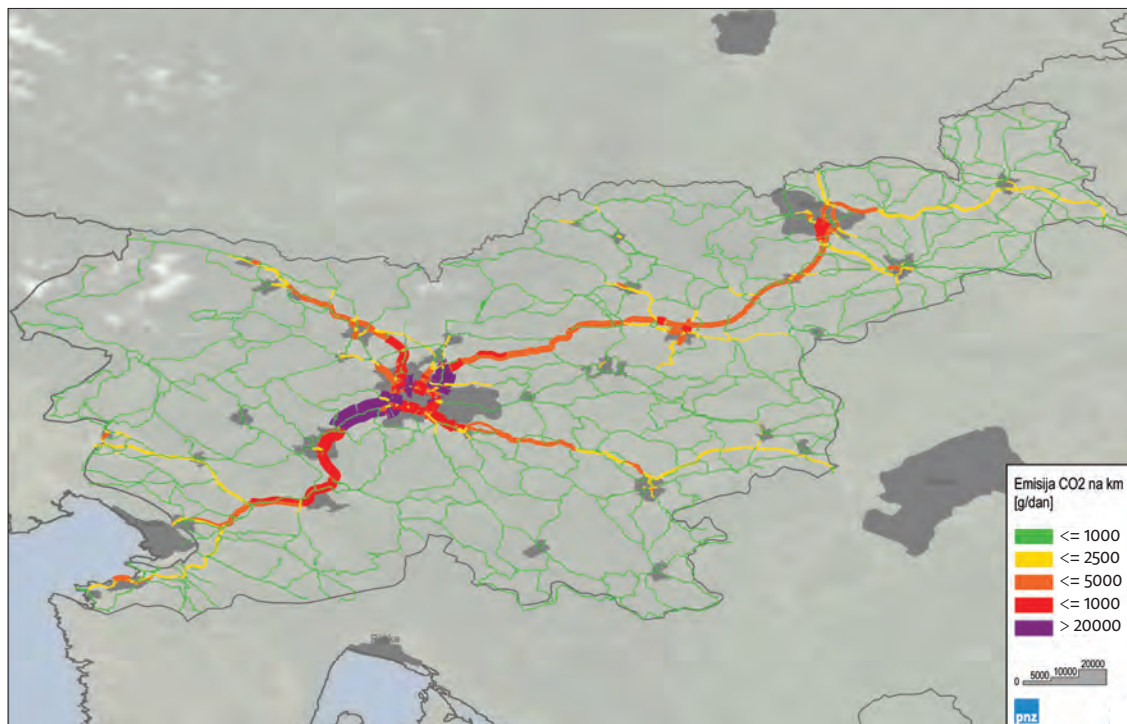
- Če bo prometna ureditev ostala nespremenjena, se bodo izpusti teh plinov do leta 2030 povečali za 30 odstotkov.

Ugotovitev:

- Spontana razvojna smer bo poslabšala razmere glede izpustov toplogrednih plinov in nas oddaljuje od priporočil bele knjige.

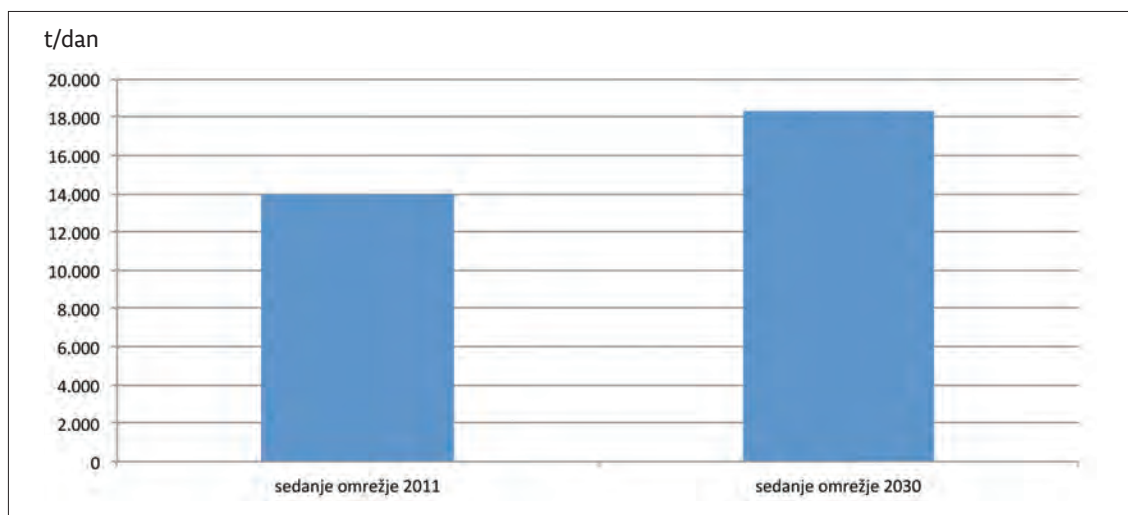
48: Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 s pogledom do leta 2030, delovno gradivo, MKO, 2014.

Slika 78.
Izpusti CO₂ leta 2030



Največ izpustov CO₂ je in bo ob avtocestnem križu, kjer je in bo tudi največ prometa.

Slika 79.
Izpusti toplogrednih
plinov na ravni
Slovenije



Predlog ukrepov:

- uvesti učinkovit in konkurenčen javni, zlasti železniški potniški promet z obširno uvedbo sistema P + R na ravni države;
- zgraditi konkurenčnejše železniško omrežje za večji prevzem tovornega prometa;
- spodbujati uporabo alternativnih energetske virov ter uvedbo hibridnih in električnih vozil;
- odpraviti odseke nezadostne prepustnosti prometa.

4.4.4.2 Blaženje podnebnih sprememb

Pri izvajanju ukrepov za doseganje ciljev iz strategije je treba upoštevati t. i. indikativne cilje zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov, ki so za posamezne sektorje navedeni v predlogu Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020 s pogledom do leta 2030. V prometu izpusti zelo hitro naraščajo, v Sloveniji najhitreje med vsemi državami iz aneksa I Kjotskega protokola. Poleg tega lahko velik delež tranzitnega prometa, na katerega ukrepi v Sloveniji učinkujejo omejeno, močno vpliva na zastavljene cilje.

Indikativni cilji zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov po posameznih sektorjih so bili pripravljeni z upoštevanjem pravno obvezujočih ciljev v obdobju 2013–2020, že sprejetih političnih odločitev na ravni EU o dolgoročnih ciljih, stroškov zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov v Sloveniji do leta 2030 ter drugih splošnih razvojnih, sektorskih in okoljskih ciljev – pri oblikovanju vizije pa tudi z upoštevanjem učinkov tehnoloških rešitev, ki so še v razvoju. Indikativni sektorski cilji zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov za promet so:

- hitro rast izpustov toplogrednih plinov je treba ustaviti in zagotoviti njihovo zmanjšanje za 9 odstotkov do leta 2020 glede na leto 2008 z uveljavljanjem ukrepov trajnostne mobilnosti;
- naraščanje izpustov toplogrednih plinov iz prometa je treba obrniti, tako da se ne bodo povečali za več kot 18 odstotkov do leta 2030 glede na leto 2005, kar pomeni zmanjšanje za 15 odstotkov do leta 2030 glede na leto 2008;
- v ukrepe za doseganje ciljev iz strategije je treba vgraditi vizijo nadaljnjega zmanjšanja izpustov do leta 2050 za 90 odstotkov.

4.4.4.3 Prilagajanje podnebnim spremembam

Za Slovenijo je značilna izjemno velika podnebna pestrost, saj se na zelo majhnem območju izmenjujejo ali prepletajo trije zelo različni podnebni tipi: submediteranski, alpski in celinski. Zaradi velike podnebne pestrosti je mogoče pričakovati, da bo odziv posameznih podnebnih regij na globalno ogrevanje različen. Na Agenciji RS za okolje so v letu 2014 v okviru projekta Podnebna spremenljivost Slovenije izdali 1. poročilo o podnebnih spremembah Slovenije, v katerem so predstavljene pričakovane spremembe podnebja pri nas do sredine tega stoletja. Pri sestavljanju scenarijev teh sprememb niso upoštevane vse lokalne značilnosti posameznih regij, zato so pripravljene ocene o spremembah podnebja le okvirne.

Predvsem poročilo navaja, da se splošne ugotovitve o podnebnih spremembah v Evropi ne morejo preprosto prenesti na Slovenijo. V poročilu Agencije RS za okolje se napovedane spremembe podnebnih spremenljivk nanašajo na:

- temperaturo, ki se bo v prihodnosti v Sloveniji do sredine stoletja v povprečju povišala za 1,0–2,5 °C;
- padavine, za katere podnebni scenariji kažejo precej večjo negotovost kakor za temperaturo. Letna količina padavin naj bi ostala bolj ali manj nespremenjena. Pomladi in jeseni so lahko pričakovana zmanjšanja in povečanja te količine. Pozimi je verjetnejše njihovo povečanje, poleti pa je vsaj za južno polovico Slovenije zelo verjetno zmanjšanje;
- ekstremne vremenske dogodke, za katere je negotovost scenarijev sprememb večja kakor pri spremembah povprečnih temperatur ali padavin. Kljub temu lahko za nekatere ekstremne vremenske dogodke z veliko gotovostjo do sredine stoletja pričakujemo:
 - ob višji temperaturi zraka hudo vročino poleti;
 - večjo spremenljivost temperature in padavin poleti;
 - več močnih padavinskih dogodkov (na splošno več vodne pare v ozračju) in večje izhlapevanje;
 - okrepitev hidrološkega cikla – kroženja vode;
 - pogostejše zdajšnje stoletne poplave (krajšanje povratne dobe ekstremnih padavin);
 - zelo verjetno bistveno povečanje pogostosti poletne suše in
 - verjetno povečanje števila dni z razmerami za nastanek poletnih neurij.

Ne glede na dokaj okvirne napovedi podnebnih sprememb v Sloveniji je treba upoštevati še ugotovitve podobnih scenarijskih simulacij za druga območja v EU zaradi dviga temperature za 3,5 oziroma 2 °C. Te poudarjajo, da so glavni izzivi podnebnih sprememb poplave in obalna erozija, večje povpraševanje za vodo, energijo in surovine ter motnje v prometnih omrežjih in komunikacijskih povezavah, ki jih povzročajo ekstremni vremenski dogodki.

Prav za ekstremne vremenske dogodke je delovanje prometne infrastrukture zelo občutljivo. Prometno omrežje v Sloveniji je posebno občutljivo zanje zaradi poplav, zasnežitve cest in težav, ki jih v prometu povzroča žled. Zaradi doslednega upoštevanja geomehanskih lastnosti zemljišč pri gradnji cest je naše cestno omrežje manj občutljivo za plazenje tal, ki se po navadi pojavlja ob ekstremnih padavinskih dogodkih.

Strategija Evropske unije za prilagajanje podnebnim spremembam (COM(2013) 216 final) navaja, da je prilagajanje podnebnim spremembam že vključeno v prometno zakonodajo Unije, in sicer v določbe Uredbe (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. Ta uredba z določbami 5. člena državam članicam nalaga, da morajo načrtovati, razvijati in upravljati vseevropsko prometno omrežje tako, da so gospodarne z viri, kar pomeni, da zagotovijo tudi ustrezno obravnavanje občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe.

V 41. členu Uredbe (EU) št. 1315/2013 je podrobneje opredeljeno, kaj se šteje za ustrezno obravnavanje občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe. Določbe tega člena državam članicam nalagajo, da pri načrtovanju infrastrukture upoštevajo ukrepe iz ocene tveganja in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost zoper podnebne spremembe, zlasti v zvezi s padavinami, poplavami, viharji, visoko temperaturo in vročinskimi valovi, sušo, dvigom morske gladine in priobalnimi valovi.

V skladu z navedenim 41. členom je za vse načrtovane ukrepe v prometu treba izdelati analizo občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe ter na podlagi teh izsledkov izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost zoper podnebne spremembe.

Za izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe se bodo izdelale smernice ter predlogi najprimernejših metodologij in postopkov za ravnanje pri zbiranju informacij o ekstremnih vremenskih pojavih, ki ogrožajo posamezne odseke prometnega omrežja. Ugotovitve analiz občutljivosti posameznega dela prometne infrastrukture za podnebne spremembe so podlaga pri načrtovanju in izvajanju:

- ukrepov za izboljšanje odpornosti cestnega omrežja zoper poplave,
- ukrepov za izboljšanje odpornosti cestnega omrežja zoper snežne padavine in
- ukrepov za izboljšanje odpornosti železniškega omrežja zoper žled.

4.4.4.4 Izpusti onesnaževal zunanjega zraka

Promet povzroča tudi izpuste onesnaževal zunanjega zraka, ki imajo celo vrsto škodljivih učinkov na okolje in zdravje ljudi: delci (PM_{10} , $PM_{2,5}$), dušikovi oksidi (NO_x), žveplov dioksid (SO_2), ogljikov monoksid (CO), hlapne organske spojine (VOC), policiklični aromatski ogljikovodiki (PAH) idr.

Onesnaženost zraka je prvi okoljski vzrok prezgodnje smrti v EU, saj zaradi nje umre desetkrat več ljudi kakor v prometnih nesrečah. Po podatkih OECD bo »onesnaženost zraka v mestih do leta 2050 postala glavni okoljski vzrok umrljivosti po vsem svetu, pred onesnaženo vodo in pomanjkanjem sanitarnih storitev«.

Precejšnjo težavo v Sloveniji povzroča zlasti previsoka koncentracija delcev PM_{10} in prizemnega ozona (O_3) v zunanjem zraku. Prizemni ozon (O_3) nastaja s fotokemijskimi reakcijami med predhodniki ozona: dušikovi oksidi (NO_x), nemetanske hlapne organske spojine (NMVOC), metan (CH_4) in ogljikov monoksid (CO). K izpustom predhodnikov ozona največ prispevajo antropogene emisije, predvsem iz prometa in industrije.

Delci (PM_{10} , $PM_{2.5}$) se uvrščajo glede na izvor med:

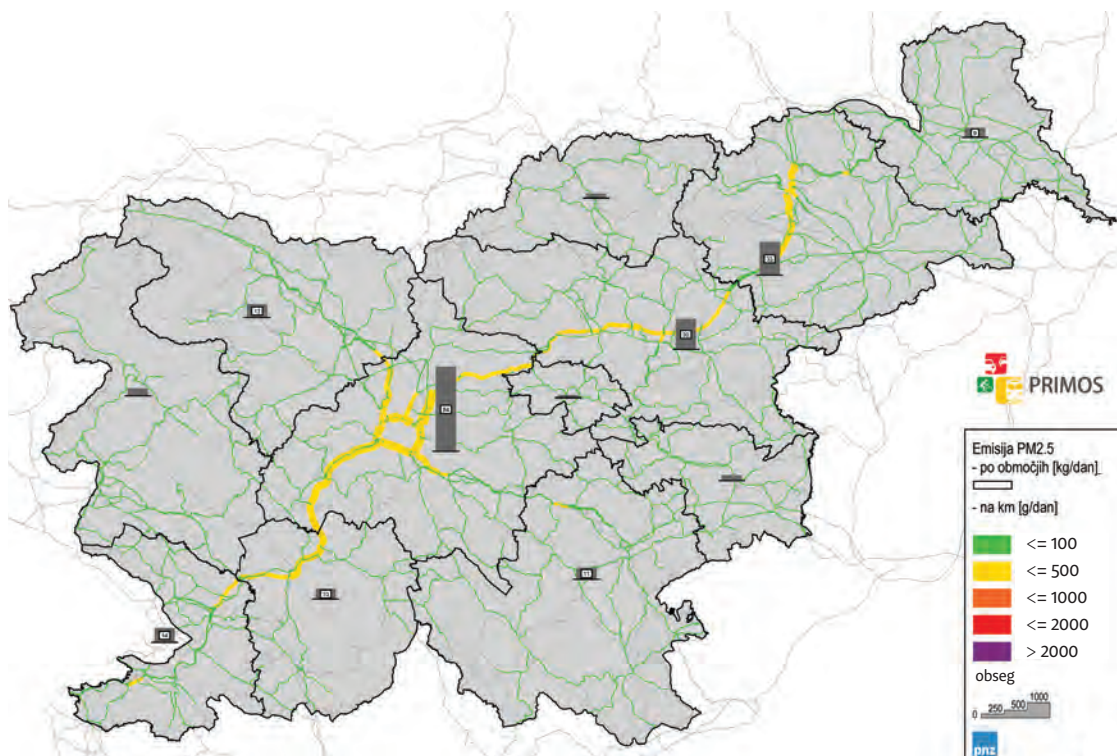
- primarne delce, ki so posledica neposrednega izpuščanja prahu v zrak, na primer iz izpuha vozila pri izgorevanju dizelskega goriva;
- sekundarne delce:
 - ki nastajajo zaradi kemijskih reakcij med predhodniki sekundarnih delcev: dušikovi oksidi (NO_x), žveplov dioksid (SO_2), amonijak (NH_3) in nemetanske hlapne organske snovi (NMVOC);
 - mednje se prištevajo tudi delci, ki so se odložili na tla in se ponovno dvignili v zrak, na primer zaradi prometa ali vetra (resuspenzija delcev).

Izgorevanje dizelskega goriva je velik vir primarnih delcev iz prometa. Večina delcev iz izpuha dizelskih vozil spada pod $PM_{2.5}$ (delci, manjši od 2,5 mikrometra, ki so podmnožica delcev PM_{10}). Na delcih iz izpuha dizelskih vozil so adsorbirane tudi karcinogene in mutagene snovi (policiklični aromatski ogljikovodiki (PAH)). Policiklični aromatski ogljikovodiki (PAH) se oddajajo adsorbirani na delcih in tudi v plinastem stanju. Dizelska vozila so prav tako zelo pomemben vir dušikovih oksidov (NO_x) (izpust je veliko večji kakor pri vozilih z bencinskim motorjem), ki so predhodniki sekundarnih delcev PM_{10} in predhodniki prizemnega ozona (O_3). Za uravnavanje izpustov iz vozil v EU je bilo dogovorjenih več zaporednih generacij standardov EURO in standardov kakovosti goriva. Izpusti so se v skladu z zahtevami zmanjšali, z eno izjemo: NO_x iz lahkih vozil z dizelskim motorjem. Izpusti NO_x v stvarnih okoliščinah iz avtomobilov EURO 5, homologiranih leta 2009, zdaj presegajo izpuste iz avtomobilov EURO 1, homologiranih leta 1992, in dosegajo približno petkratno mejno vrednost. To močno vpliva na koncentracije NO_2 , ozona in sekundarnih delcev po vsej Evropi.

V Sloveniji je promet na avtocestah, hitrih in državnih cestah leta 2011 povzročil 79,77 tone izpustov na dan.

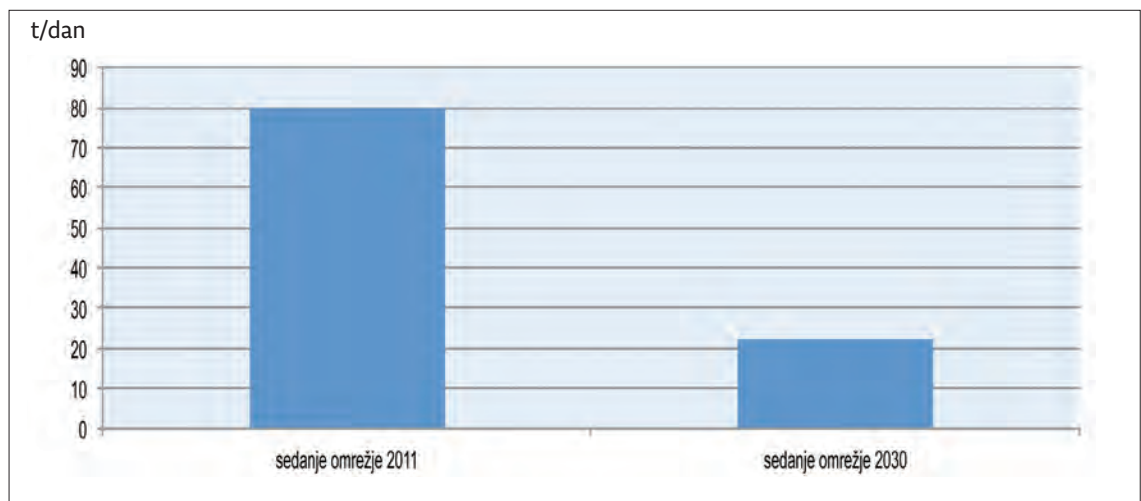
Do leta 2030 se bodo zaradi tehničnih izboljšav izpusti teh plinov po pričakovanju zmanjšali, in sicer za 22,12 t/dan.

Slika 80.
Izpusti delcev $PM_{2.5}$ na
ravni Slovenije leta 2030
– promet



Tudi izpustov delcev $PM_{2.5}$ je največ tam, kjer je največ prometa.

Slika 81.
Izpusti plinov z
lokalnim vplivom na
ravni Slovenije



V preglednici 3.33 so prikazani še podatki po vrstah onesnaževal.

Preglednica 3.33:
Izpusti onesnaževal
zunanjega zraka (t/leto)

Vrsta plina	Leto 2011 (sedanje omrežje)	Leto 2030 (sedanje omrežje)
NO_x	7.576	4.363
SO_2	13	18
$PM_{2.5}$	212	50
NMVOC	810	209
Skupaj	8.611	4.640

Želeno stanje:

- zmanjšati izpuste onesnaževal zunanjega zraka vsaj toliko, da se doseže skladnost s predpisanimi mejnimi vrednostmi kakovosti zraka za delce PM_{10} in ozon (O_3) po vsej Sloveniji (doseči standarde kakovosti zraka, kot so določeni v Uredbi o kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 9/11) in Direktivi 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka);
- zmanjšati izpuste onesnaževal zunanjega zraka vsaj toliko, da so dosežene njihove nacionalne zgornje meje za SO_2 , NO_x , VOC, NH_3 , $PM_{2.5}$ (nacionalne zgornje meje izpustov onesnaževal, ki jih je bilo treba doseči najpozneje do leta 2010 in se tudi v prihodnjih letih ne smejo preseči, določa Uredba o nacionalnih zgornjih mejah emisij onesnaževal zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 24/05, 92/07 in 10/14) in Direktiva 2001/81/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2001 o nacionalnih zgornjih mejah emisij za nekatera onesnaževala zraka. Ravno kar se opravlja revizija Direktive NEC, s katero bodo določene nove nacionalne zgornje meje izpustov onesnaževal zunanjega zraka za leta 2020 in 2030. Leta 2012 je bila sprejeta revizija Göteborgskega protokola, ki določa za Slovenijo zmanjšanje izpustov glede na tiste v letu 2005 najpozneje do leta 2020);
- upoštevanje smernic iz Sporočila Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, program Čist zrak za Evropo.

Stvarno stanje:

- Tehnološke izboljšave bodo prispevale k temu, da se bodo izpusti onesnaževal zunanjega zraka iz novih vozil sčasoma zmanjšali.

Ugotovitev:

- Kljub manjšim izpustom onesnaževal zunanega zraka iz novih vozil bo promet še vedno zelo velik vir onesnaževanja. Za doseg skladnosti z mejnimi vrednostmi kakovosti zraka in nacionalnimi zgornjimi mejami izpustov onesnaževal zunanega zraka bodo potrebni dodatni ukrepi tudi v prometu.

Predlog ukrepov:

- uvesti učinkovit in konkurenčen javni, zlasti železniški potniški promet z obširno uvedbo sistema P + R na ravni države;
- zgraditi konkurenčnejše železniško omrežje za večji prevzem tovornega prometa;
- spodbujati uporabo javnega prevoza, pešačenja in kolesarjenja. Spodbujati uporabo alternativnih energetskega virov ter hibridnih in električnih vozil;
- omejiti hitrost vozil na avtocestah, hitrih cestah in regionalnih cestah na 80 km/h na območju preseganja mejnih vrednosti za PM_{10} , ko so te vrednosti presežene;
- izvajati ukrepe trajnostne mobilnosti v mestih.

4.4.4.5 Vpliv hrupa

Hrup je eden glavnih težav civilizacije, saj škoduje zdravju ljudi. Povzročajo ga predvsem cestni, železniški in zračni promet ter industrijska dejavnost. V Sloveniji je glavni vir hrupa cestni promet.

V Sloveniji je bilo leta 2011 s čezmernim hrupom, ki ga povzroča promet na avtocestah, hitrih in državnih cestah in železnici, v enoti L_{dn} prizadetih okoli 80.000 prebivalcev. To potrjuje tudi obratovalni monitoring hrupa na državnih cestah v upravljanju DRSI z več kot 3 milijoni vozil letno, pri čemer je bilo ugotovljeno, da je s čezmernim hrupom v 9.024 objektih obremenjenih več kot 62.000 prebivalcev.

Pri nespremenjeni prometni ureditvi bi bilo leta 2030 zaradi prometa na teh prometnicah s čezmernim hrupom prizadetih že okoli 100.000 prebivalcev (v tej številki protihrupna zaščita ni upoštevana).

Želeno stanje:

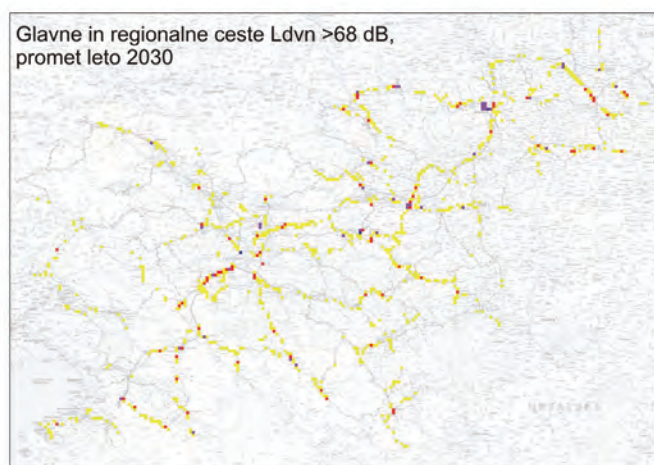
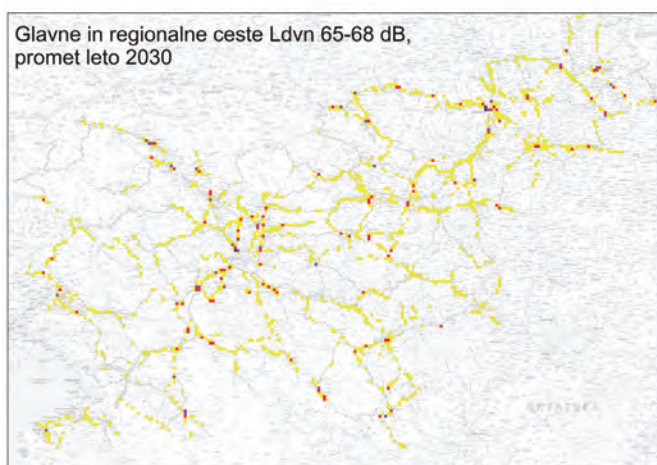
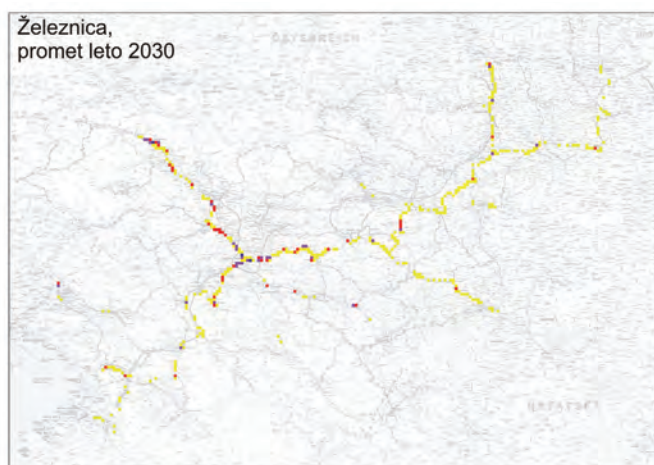
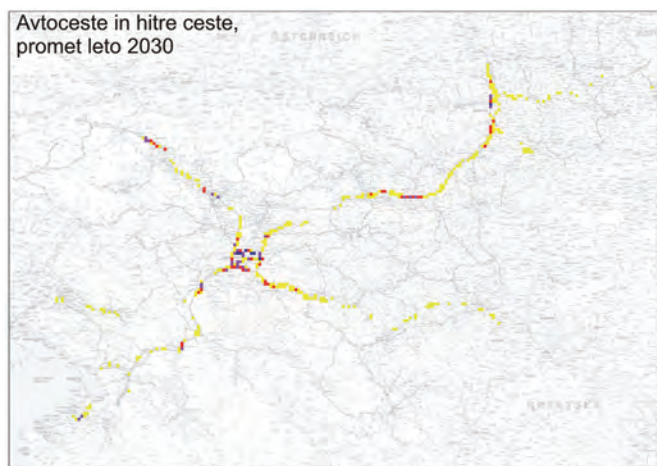
- Kratko- in srednjeročno z večjim povprečnim hrupom (L_{dn}) od 65 dB ne sme biti prizadet noben prebivalec, dolgoročno pa raven hrupa ne sme presegati L_{dn} 55 dBA in $L_{noč}$ 40 dBA.

Stvarno stanje:

- Promet na avtocestah, hitrih in državnih cestah ter na železnici zdaj s čezmernim hrupom prizadene 80.000 prebivalcev, leta 2030 pa bo med njimi že 100.000 prebivalcev, če se ohrani sedanja prometna ureditev. 82 odstotkov prebivalcev je prizadetih zaradi cestnega in 18 odstotkov zaradi železniškega prometa (pri tem se ne upošteva protihrupna zaščita).

Ugotovitev:

- Čezmerni hrup je težava države, saj bo leta 2030 na tej ravni prizadel okoli 100.000 prebivalcev. V resnici je v Sloveniji s čezmernim hrupom prizadetih še več ljudi, saj se tu ne upošteva vpliv lokalnih cest.



Legenda:



Opomba: rdeče ali temnejše obarvana so problematična območja.

Slika 82.

Prizadetost prebivalstva
zaradi čezmernega
hrupa cestnega in
železniškega prometa

Predlog ukrepov:

- izvedba aktivne in pasivne protihrupne zaščite;
- uporaba tihega asfalta (gumi, drenaža);
- zgraditev obvoznic (zaradi čezmernega hrupa državnih cest) in omejitev hitrosti v naseljih;
- uvedba elektronskega cestninjenja in s tem učinkovitejšega vodenja prometa;
- spodbujanje uporabe hibridnih in električnih vozil;
- načrtovanje prometnih sistemov tako (glede na vrsto infrastrukture), da prizadenejo čim manj prebivalcev (da je potrebnih čim manj aktivnih ukrepov zaščite proti hrupu).

4.4.5 Socialna sprejemljivost

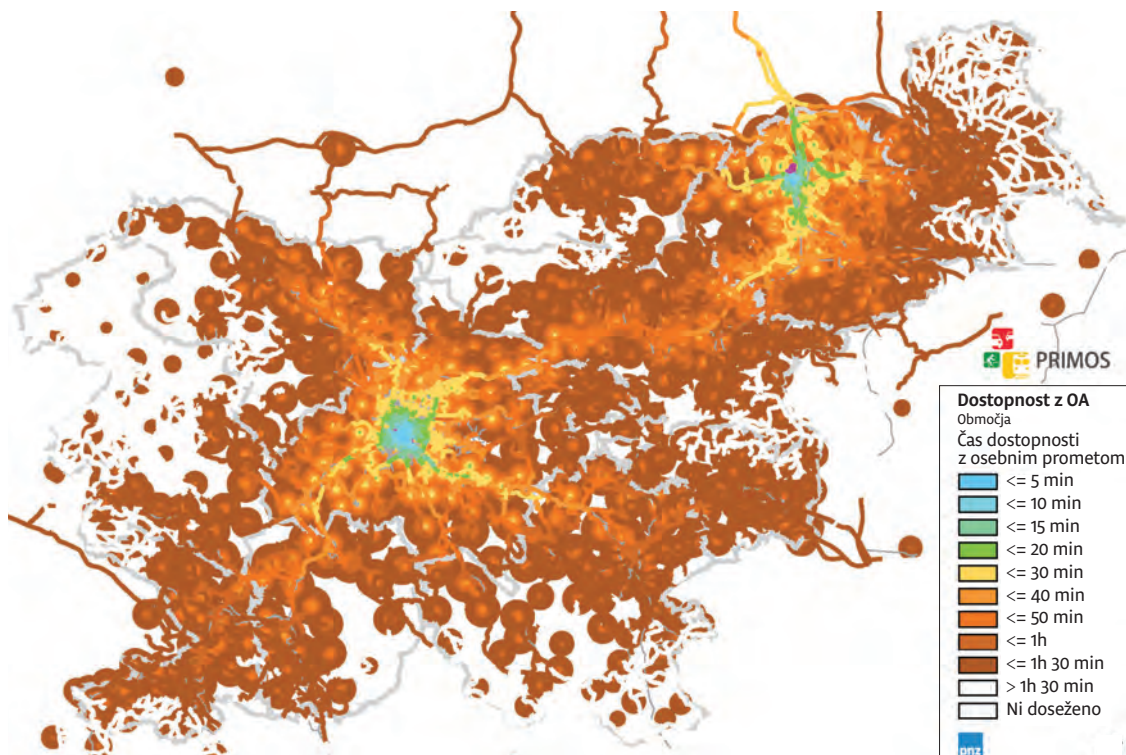
4.4.5.1 Dostopnost

Socialna sprejemljivost je poleg kazalnikov prometne varnosti izražena še s socialno kohezivnostjo.

Eden od kazalnikov socialne kohezivnosti, povezan s prometom, je dostopnost do kohezijskih središč Ljubljane in Maribora z osebnim avtomobilom in javnim potniškim prometom (železnica in avtobus). Razmerje med njima kaže razlike med možnostmi ljudi, ki imajo na voljo avtomobil, in ljudi, ki ga nimajo.

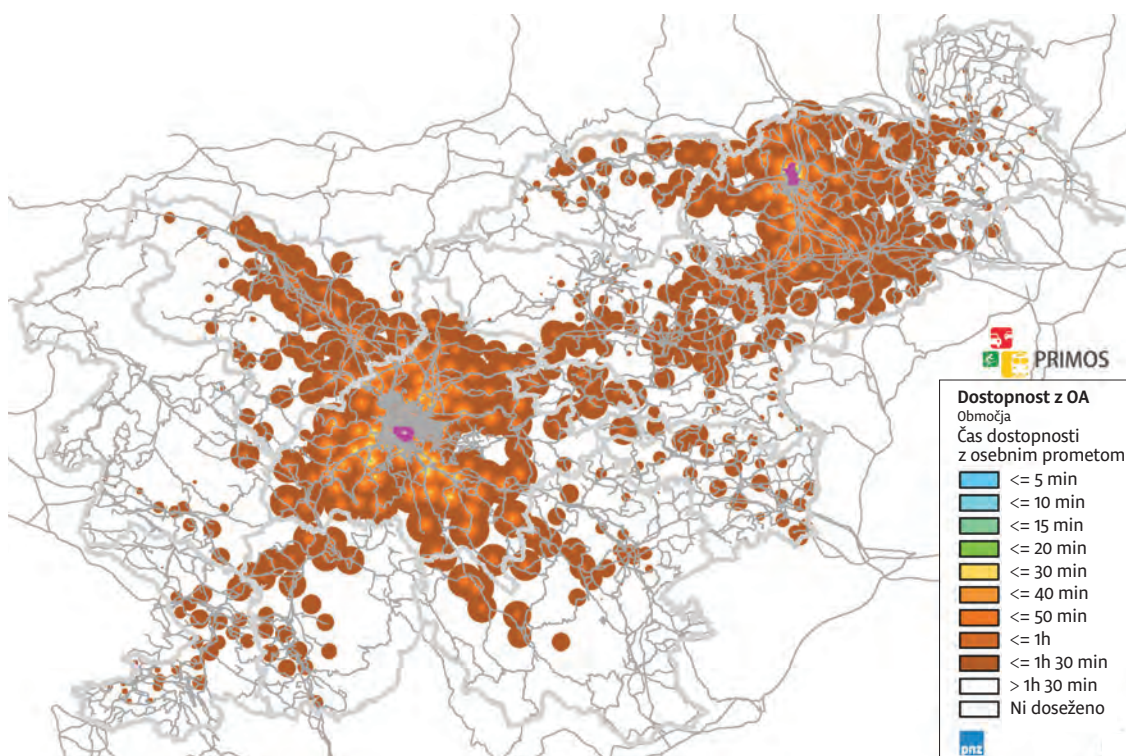
Slika 83.

Dostopnost do kohezijskih središč z osebnimi avtomobili (OA)



Slika 84.

Dostopnost do kohezijskih središč z javnim potniškim prometom



Z zgornjih slik je razvidno, da sta Ljubljana in Maribor najdostopnejša z območij, na katerih je največ prometne infrastrukture in najgostejša pozidava. Hkrati se vidi, da sta obe mesti z osebnimi avtomobili v 1,5-urni izohroni (rjavo obarvano) dostopni s približno še enkrat širših območij kot z javnim potniškim prometom.

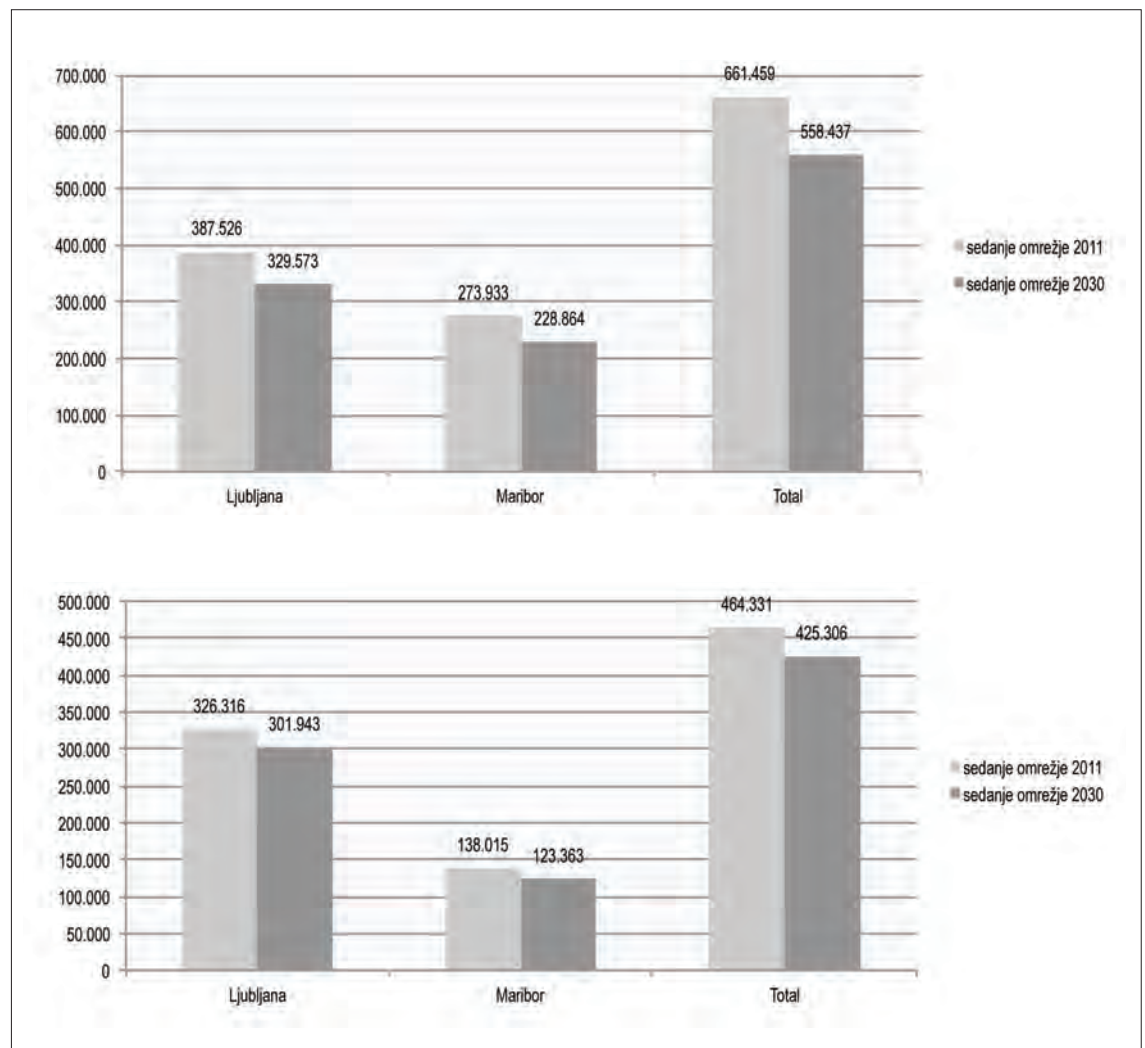
Preglednica 3.34:

Dostopnost do regionalnih kohezijskih središč v polurni izohroni z osebnimi avtomobili in javnim potniškim prometom pri sedanji prometni ureditvi (število prebivalcev)

Središče	Leto 2011		Leto 2030	
	osebni avtomobil	javni potniški promet	osebni avtomobil	javni potniški promet
Ljubljana	387.526	326.316	329.573	301.943
Maribor	273.933	138.015	228.864	123.363
Skupaj	661.459	464.331	558.437	425.306
Odnos JP/OA	0,702		0,762	

Slika 85.

Poslabšanje dostopnosti do kohezijskih središč z osebnim avtomobilom in javnim prometom



Če se ohrani sedanja prometna ureditev, se bo dostopnost leta 2030 poslabšala, in sicer:

- z osebnim avtomobilom za 15 odstotkov;
- z javnim potniškim prometom za 8 odstotkov;
- dostopnost z javnim potniškim prometom glede na osebni avtomobil se bo izboljšala, vendar le zaradi močno poslabšane dostopnosti z osebnimi avtomobili.

Želeno stanje:

- dostopnost z javnim potniškim prometom bi se morala izboljšati;
- dostopnost z osebnim avtomobilom se ne bi smela poslabšati;
- glede na SPRS je treba zagotoviti tako povezovanje poselitvenega in prometnega omrežja, da je mogoče dosegati 30- do 45-minutno dostopnost do storitev javnega pomena na gravitacijskih območjih središč državnega pomena (8–15 minut) in trajnostno do središč regionalnega pomena, kar računsko že dosegamo, ne pa dejansko (zastoji), in sicer z JPP.

Stvarno stanje:

- Dostopnost z obema prometnima sredstvoma bi se poslabšala, bolj z osebnim avtomobilom kot z javnim potniškim prometom, ker je železniški javni potniški promet neodvisen od gneče na cestah.
- Nekatera območja Slovenije imajo slabšo (nesprejemljivo) dostopnost do kohezijskih središč.

Ugotovitev:

- Dostopnost z javnim potniškim prometom se ne bo izboljšala, temveč poslabšala.
- Dostopnost z osebnimi avtomobili ne bo ostala na sedanji ravni, temveč se bo precej poslabšala, zlasti na območjih, kjer je že zdaj podpovprečna.

Predlog ukrepov:

- uvesti sodoben in zmogljiv javni potniški promet z obširno izvedbo sistema P + R na ravni države;
- odpraviti odseke s slabšo prepustnostjo prometa na cestah in izboljšati povezave slabše dostopnih območij.

S tema ukrepoma bi pravilno izboljšali socialno kohezivnost. To je z bistveno izboljšano dostopnostjo z javnim potniškim prometom in ne s poslabšano dostopnostjo z osebnim avtomobilom.

4.4.5.2 Prometna varnost

Prometna varnost se v Sloveniji postopno izboljšuje. V zadnjih desetih letih se je število nesreč in smrtnih žrtev skoraj prepolovilo. Do bistvenega izboljšanja je prišlo z uvedbo povezanih ukrepov na različnih področjih: od zgraditve avtocestnega omrežja in uvedbe vinjetnega cestninjenja, spremembe zakonodaje glede pravil, ki bistveno ostreje obravnava kršitve zaradi neupoštevanja omejitev hitrosti, vožnje pod vplivom alkohola in prepovedanih drog ter psihoaktivnih snovi, do ukrepov na ravni občin ter vpliva medijev in nevladnih organizacij. Kljub temu je Slovenija po številu prometnih nesreč na prebivalca še vedno uvrščena v tisto polovico držav Evropske unije, ki imajo nadpovprečno število nesreč.

Vzroki prometnih nesreč so različni (udeleženci v prometu, cestna infrastruktura, vozila idr.). Kolikšen delež nesreč je posledica neustrezne cestne ureditve, stanja prometne infrastrukture in njenega vzdrževanja, ni jasno ugotovljeno. Ocene se precej razlikujejo. Nobenega dvoma pa ni, da neustrezne cestne ureditve in križanja cest z železnico zmanjšujejo prometno varnost.

49: Določitev mest z visoko stopnjo prometnih nesreč za obdobje 2010–2012, Omegaconsult, 2013.

50: Evropsko primerljivo vrednotenje stanja prometne varnosti cest v Sloveniji, Karte tveganja 2009–2011, AMZS, 2012.

51: Varnost na nivojskih prehodih cest čez železniško progo »Ustavite se. Vlak se ne more.«, Program aktivnosti, JARSVP, februar 2014.

Na podlagi predhodnih študij je ugotovljeno, da je v Sloveniji:

- več kot 100 križišč s stališča varnosti urejenih neprimerno (DRSI);⁴⁹
- 655 kilometrov državnih cest ocenjenih z visoko stopnjo tveganja (EURORAP);⁵⁰
- 490 pasivno zavarovanih nivojskih križanj cest in železnic (samo prometni znak) (ravnokar se izvaja projekt odprave nivojskih križanj na odseku Pragersko–Hodoš) ter ureditev 6 zunajnivojskih križanj državnih cest, ki jih odpravlja DRSI.⁵¹

Po podatkih Javne agencije RS za varnost prometa je bilo v obdobju januar/november 2014 v Sloveniji na cestah 16.408 prometnih nesreč, od tega 5.602 s telesno poškodbo. V prometnih nesrečah je bila 101 smrtna žrtev ter 748 hudo in 6.656 lažje poškodovanih udeležencev.

V zadnjih šestnajstih letih se je na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo zgodilo 545 prometnih nesreč oziroma izrednih dogodkov, v katerih je umrlo 121 oseb. Pretežni del izrednih dogodkov se je zgodil na pasivno zavarovanih nivojskih prehodih, označenih le z Andrejevim križem, in sicer 71 odstotkov. Na aktivno zavarovanih nivojskih prehodih, ki so zavarovani z zapornicami, polzapornicami ali svetlobnimi in zvočnimi znaki, je delež izrednih dogodkov manjši (29 odstotkov vseh izrednih dogodkov na nivojskih prehodih). Zadnje leto (2013) je bilo po številu izrednih dogodkov na nivojskih prehodih eno najvarnejših (primerjalno z letom 2012 zmanjšanje za 25 odstotkov), vendar pa so bile posledice hujše (primerjalno z letom 2012 enako število mrtvih (5) in povečanje poškodovanih za 36 odstotkov – v letu 2012 je bilo 9 poškodovanih in lani 14). Kljub povečanemu obsegu preventivnega in represivnega dela na tem področju se še vedno skoraj 30 odstotkov izrednih dogodkov zgodi na aktivno zavarovanih nivojskih prehodih, kar je predvsem izraz neodgovornega ravnanja in nizke kulture udeležencev v cestnem prometu.

Splošno je znano, da izboljšanje prometne varnosti pomeni tudi velike ekonomske prihranke za družbo kot celoto. Sorazmerno z zmanjšanjem števila umrlih in hudo poškodovanih v prometnih nesrečah se manjšajo tudi stroški prometnih nesreč. Zaradi posledic nesreč na cestnem podsistemu Republika Slovenija izgubi okrog 700 milijonov EUR letno, pri čemer ocenjena materialna škoda samo zaradi prometnih nesreč s smrtnim izidom ali hudimi telesnimi poškodbami znaša med 200 in 300 milijonov EUR letno.

Leto 2013 je bilo glede prometne varnosti najugodnejše do zdaj. Samo zaradi zmanjšanja števila mrtvih in telesno poškodovanih v letu 2013, v primerjavi z letom 2012, je slovenska družba prihranila za okrog 27 milijonov EUR siceršnjih stroškov prometnih nesreč.

Za uresničevanje ciljev strategije bodo potrebne dejavnosti na vseh področjih, ki vplivajo na prometno varnost. Osnovna razdelitev zajema pet temeljnih področij:

1. Raven odločanja:

- Politična raven:
 - Cilj: ustvariti pozitivno družbeno ozračje za dvig prometne varnosti.
 - Dejavnosti: zagotoviti politično in moralno podporo ciljem nacionalnega programa prometne varnosti ter finančna sredstva.
- Strokovna raven:
 - Cilj: zagotoviti zakonske in strokovne podlage za uresničevanje ciljev nacionalnega programa prometne varnosti.
 - Dejavnosti: priprava strateških usmeritev in izhodišč ukrepov v zvezi z varnostjo cestnega prometa, priprava usklajene zakonodaje o urejanju prostora in načrtovanju cest z upoštevanjem zasnove »Vizija nič« in »Trajnostna prometna varnost« oziroma predvidljivih in prizanesljivih cest, zagotavljanje finančnih sredstev, zagotavljanje usklajevanja med ministrstvi, pristojnimi za posamezna področja, katerih delovanje pri vzpostavljanju prometne varnosti temelji na sodelovanju.

2. Varnost cestne infrastrukture:

- Načrtovanje in gradnja cest:
 - Cilj: zagotavljati trajnostno načrtovanje in gradnjo varne infrastrukture.
 - Dejavnosti: izdelava nove kategorizacije cest s poudarkom na njihovi funkciji, prostorsko načrtovanje z upoštevanjem kategorizacije cest, zagotavljanje presoje prometne varnosti v vseh fazah načrtovanja (tudi prostorskega) in projektiranja cest, uvajanje zasnov predvidljivih in prizanesljivih cest v njihovo načrtovanje in gradnjo.
- Upravljanje cest:
 - Cilj: zmanjšati število prometnih nesreč in njihovih posledic, izboljšati prepustnost cest, zagotoviti večje upoštevanje prometnih predpisov, izboljšati obveščenost udeležencev v prometu.
 - Dejavnosti: izboljšati je treba upravljanje cestnih odsekov z zgostitvijo prometnih nesreč, zagotoviti kakovostne podatke o prometnih nesrečah, ki bodo podlaga za analizo in ukrepe za odpravo tovrstnih mest oziroma odsekov, načrtno izvajati kratko- in dolgoročne ukrepe z upoštevanjem zasnov predvidljivih in prizanesljivih cest, izvajati spremljanje v vseh fazah izvajanja ukrepov, uvajati zasnovo predvidljivih in prizanesljivih cest v njihovo upravljanje, uvajati nove tehnologije za nadzor prometa, upravljati hitrost in vodenje prometa (ITS), nadgraditi sisteme za nadzor in upravljanje prometa, preučiti različice in izbrati najboljše mogoči sistem cestninjenja z upoštevanjem ekonomskih, okoljskih, tehnoloških in prometnovarnostnih vidikov, tranzitni tovorni promet usmerjati na ceste z boljšimi tehničnimi elementi.

3. Varnost vozil:

- Cilj: zagotavljati varna vozila v cestnem prometu.
- Dejavnosti: usklajevanje zakonodaje, usposabljanje izvajalcev tehničnih pregledov in nadzor nad njihovim delom, analiza rezultatov, preverjanje tehnične brezhibnosti vozil na terenu.

4. Varnost udeležencev v prometu:

- Cilj: z vzgojo, izobraževanjem in ozaveščanjem zagotoviti varno ravnanje udeležencev v prometu.
- Dejavnosti: zagotavljanje prometne vzgoje in učenja v vseh življenjskih obdobjih tudi v praksi, izvajanje programov varne vožnje, preprečevalne akcije in ozaveščanje za vse udeležence v prometu, izkoriščanje medijev za uveljavljanje upoštevanja predpisov in razlaga prometnih pravil, spodbujanje strpnosti do manj sposobnih voznikov, zagotoviti učinkovit nadzor, ki bo zagotovil čim večjo verjetnost, da bodo kršitve tudi ugotovljene in sankcionirane.
- Ranljivi udeleženci v prometu:
 - Cilj: zagotoviti čim večjo stopnjo varnosti ranljivih udeležencev v prometu.
 - Dejavnosti: vpeljava trajnostnega načrtovanja z upoštevanjem funkcije ceste in bivalnega okolja (ločevanje ranljivih udeležencev v prometu in motornih vozil), umirjanje hitrosti motornega prometa v naseljih, ozaveščanje pešcev glede uporabe odsevnih predmetov, ozaveščanje voznikov motornih vozil glede ustavljanja pred prehodi za pešce, spodbujanje kolesarjev k uporabi čelade, ozaveščanje voznikov motornih koles v zvezi s hitrostjo vožnje.
- Hitrost:
 - Cilj: zmanjšati hitrost motornih vozil, predvsem v naseljih.
 - Dejavnosti: določiti dovoljene hitrosti na podlagi znanja o ranljivosti človeškega telesa, zagotoviti kredibilnost omejitev hitrosti, umiriti promet na vstopih v naselje, prehodih za pešce in podobnih kritičnih mestih, zagotoviti učinkovit nadzor nad upoštevanjem omejitev hitrosti tudi z novimi sistemi, ozavestiti voznike motornih vozil o nevarnostih prehitre vožnje.
- Alkohol in druge snovi:
 - Cilj: zmanjšati delež udeležencev v prometu, ki so pod vplivom alkohola, prepovedanih drog ali drugih psihoaktivnih snovi.

- Dejavnosti: vseživljenjska vzgoja ter ozaveščanje o vplivu alkohola, prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi na ravnanje udeležencev v prometu, s poudarkom na mladih, učinkovit nadzor alkoholiziranosti voznikov motornih koles, uvajanje naprav, ki onemogočajo vžig vozila alkoholiziranim osebam za posamezne vrste prevoza (šolski prevoz, prevoz potnikov, gospodarske vožnje).
5. Dejavnosti po nesreči:
- Cilj: zagotoviti najboljše mogoče delovanje vseh služb, ki sodelujejo v dejavnostih po nesreči.
 - Dejavnosti: priprava protokolov za dejavnosti ob nastanku prometne nesreče in izboljšanje že obstoječih protokolov, redno usposabljanje služb, ki sodelujejo v dejavnostih po nesreči, zagotavljanje ustrezne organiziranosti in opremljenosti služb, izobraževanje in ozaveščanje laične javnosti o ravnanju ob prometni nesreči, izvajanje programov pomoči za udeležence v prometnih nesrečah in njihove svojce.

Želeno stanje:

- Evropska komisija je v dokumentu Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020 (COM(2010) 389) določila okvir za ukrepe politike v korist varne infrastrukture kot poglobitnega dejavnika za zmanjšanje števila smrtnih žrtev v cestnem prometu za 50 odstotkov do leta 2020.
- Cilj strategije je do leta 2022 zmanjšati število smrtnih žrtev za 50 odstotkov in dolgoročno na nič odstotkov.

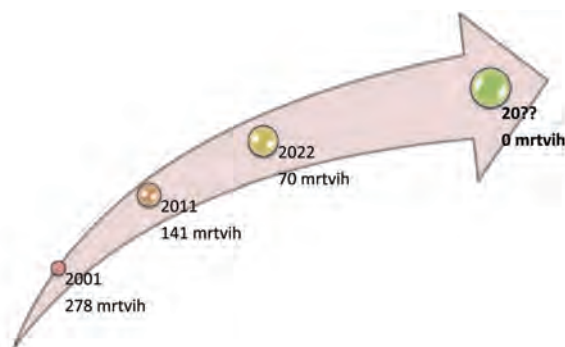
Stvarno stanje:

- Na državnem cestnem omrežju je veliko ugotovljenih nevarnih mest ter nivojskih križanj cest in železnic, ki pomembno prispevajo k nastanku prometnih nesreč.

Ugotovitev:

- Brez sanacije nevarnih mest in nivojskih prehodov ceste čez železniško progo ter ustreznega vzdrževanja cestne mreže bi se do leta 2020 zaradi povečanega prometa število nesreč lahko še povečalo.

Slika 86.
Vizija ReNPRJPI do let
2020 in 2030



Predlog ukrepov:

- strateški načrt odprave nevarnih križišč, odsekov in križanj z železnico;
- sanacija točk cestnega omrežja z visoko stopnjo prometnih nesreč (gradbena preureditev, osvetlitev);
- sanacija kritičnih odsekov (gradbena preureditev, omejitev hitrosti, osvetlitev);
- zavarovanje nivojskih prehodov, odprava teh križanj in zgraditev zunajnivojskih križanj;
- vzpostavitev predvidljivega cestnega omrežja SER (angl. *self-explaining roads*) in odpuščajočih cest (angl. *forgiving roads*).

4.4.6 Vzdrževalni in drugi redni stroški

V analizi alternative »0« smo, kot je bilo navedeno že v uvodu v to poglavje, predvideli, da se bo na obstoječi infrastrukturi opravljalo potrebno vzdrževanje (poleg dokončanja obstoječih naložb). Za izvajanje in krepitev javnega potniškega prometa je treba zagotoviti primerno subvencioniranje. Zato so v nadaljevanju prikazana vlaganja v navedeni področji.

Ohranjanje obstoječe ravni storitev zahteva nenehno vlaganje v prometno ureditev.

Potrebni sta dve vrsti vlaganj:

- vzdrževanje prometne infrastrukture ter
- subvencioniranje železniškega in avtobusnega javnega prometa.

Ohranjanje ustrezne ravni storitev zahteva tudi nenehno vzdrževanje infrastrukture.

Če vzdrževanja ni ali to ni ustrezno, se njena kakovost nenehno slabša. To pa povzroča tudi nenehno slabšanje obratovalne sposobnosti, varnosti, vplivov na okolje idr.

Pri železnici nastopa pet vrst vzdrževalnih stroškov:

- redna vzdrževalna dela,
- investicijsko vzdrževanje,
- obnove (VDJK – vzdrževalna dela v javno korist),
- vzdrževanje postaj in postajališč ter
- vodenje prometa.

Pri cestah so vzdrževalni stroški:

- redno vzdrževanje,
- investicijsko vzdrževanje,
- vzdrževalna dela v javno korist (VDJK),
- vzdrževanje postajališč in
- vodenje prometa iz centra za vodenje prometa.

Obstoječe stanje cestne infrastrukture

Po podatkih MZI DRSI je bilo leta 2012 v upravljanju DARS, d.d., 769 kilometrov cest, v upravljanju DRSI pa 5.969 kilometrov cest. Skupna dolžina javnih cest v RS znaša 38.986 kilometrov.

Preglednica 3.35:
Dolžina cestne mreže v
letu 2012

	Ceste v m	Priključki v m	Skupaj v m
AC	533.308	143.471	676.779
HC	72.797	19.514	92.311
DARS	606.105	162.985	769.090
G1	351.610	2.339	353.949
G2	459.705	5.996	465.701
Glavne ceste skupaj	811.315	8.335	819.650
R1	948.312	1.964	950.276
R2	1.378.502	4.970	1.383.472
R3	2.178.068	436	2.178.504
RT	636.841	44	636.885
Regionalne ceste skupaj	5.141.723	7.414	5.149.137
DRSI	5.953.038	15.749	5.968.787
Skupaj državne ceste	6.559.143	178.734	6.737.877
LC	11.415.033		11.415.033
LG	111.634		111.634
LZ	668.302		668.302
LP	1.256.098		1.256.098
Lokalne ceste skupaj	13.451.067	0	13.451.067
JP	18.680.343		18.680.343
KJ	116.397		116.397
Javne poti skupaj	18.796.740	0	18.796.740
Skupaj občinske ceste	32.247.807	0	32.247.807
Skupaj javne ceste	38.806.950	178.734	38.985.684

Vir: Letno poročilo 2011–12, Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo.

Vizualna ocena stanja vozniških površin po metodi modificiranega švicarskega indeksa (MSI) se izvaja na slovenskem cestnem omrežju vsaki dve leti. Ta ocena je podlaga za gospodarjenje z vozišči (PMS – *Pavement Management System*), vendar so podatki uporabni tudi pri oceni količnika še preostale življenjske dobe, prav tako pa posredno lahko ugotavljamo vrsto poškodb in vzroke za njihov nastanek. Metoda MSI temelji na vizualni oceni vozišč, pri čemer se vrsta poškodb ocenjuje glede na njeno jakost in obseg.

Pri določitvi stopnje oziroma vrednosti MSI so upoštevane razpoke, obraba, udarne jame in krpe. Pri vizualni oceni stanja vozišč je zaznana tudi deformiranost vozišča, ki pa v računu MSI ni zajeta.

Čeprav se omrežje glavnih in regionalnih cest v primerjalnem obdobju ni bistveno poslabšalo, vzbuja skrb podatke, da je v zelo dobrem in dobrem stanju le 29,58 odstotka glavnih in regionalnih cest.^{52, 53}

V nadaljevanju dajemo oceno stanja vozišč na glavnih in regionalnih cestah po zadnjih meritvah iz leta 2013 oziroma 2012.

52: Ocena stanja vozišč na regionalnih cestah (R3 in RT) v Republiki Sloveniji po ocenjevanju v letu 2012, DRI upravljanje investicij, d.o.o., Ljubljana, maj 2013.

53: Ocena stanja vozišč na glavnih in regionalnih cestah (G1, G2, R1, R2) v Republiki Sloveniji po ocenjevanju v letu 2013, DRI upravljanje investicij, d.o.o., Ljubljana, november 2013.

Preglednica 3.36:

Ocena stanja vozišč na
G1, G2, R1 in R2 v letu
2013

		Stanje vozišč v letu 2013 po homogenih odsekih					
		zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
G1	km	33,950	60,150	35,150	46,550	186,200	362,000
	delež v %	9,38	16,62	9,71	12,86	51,44	100,00
G2	km	70,600	60,800	46,750	45,750	251,100	475,000
	delež v %	14,86	12,80	9,84	9,63	52,86	100,00
R1	km	125,000	129,900	123,100	105,600	455,950	939,550
	delež v %	13,30	13,83	13,10	11,24	48,53	100,00
R2	km	183,400	195,600	140,900	185,750	686,800	1.392,450
	delež v %	13,17	14,05	10,12	13,34	49,32	100,00
Vsota	km	412,950	446,450	345,900	383,650	1.580,050	3.169,000
	delež v %	13,03	14,09	10,92	12,11	49,86	100,00

Vir: Ocena stanja vozišč na glavnih in regionalnih cestah (G1, G2, R1, R2) v Republiki Sloveniji po ocenjevanju v letu 2013, DRI upravljanje investicij, d.o.o., Ljubljana, november 2013.

Preglednica 3.37:

Ocena stanja vozišč na
R3 in RT v letu 2012

		Stanje vozišč v letu 2012 po homogenih odsekih					
		zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
R3	km	503,000	190,650	167,600	179,550	1.053,000	2.093,800
	delež v %	24,02	9,11	8,00	8,58	50,29	100,00
RT	km	100,900	35,050	47,200	23,350	239,700	446,200
	delež v %	22,61	7,86	10,58	5,23	53,72	100,00
Vsota	km	603,900	225,700	214,800	202,900	1.292,700	2.540,000
	delež v %	23,78	8,89	8,46	7,99	50,89	100,00

Vir: Ocena stanja vozišč na regionalnih cestah (R3 in RT) v Republiki Sloveniji po ocenjevanju v letu 2012, DRI upravljanje investicij, d.o.o., Ljubljana, maj 2013.

Iz preglednice 3.38 je razvidno, da je na glavnih in regionalnih cestah po meritvah 2012/2013 50,32 odstotka vozišč v zelo slabem stanju in 10,27 odstotka vozišč v slabem stanju. Po meritvah 2010/2011⁵⁴ pa je bilo 41,14 odstotka vozišč v zelo slabem stanju in 12,41 odstotka vozišč v slabem stanju, kar kaže pomanjkanje vlaganj v redna in investicijska vzdrževalna dela.

54: Ocena stanja vozišč na regionalnih cestah (R3 in RT) v Republiki Sloveniji po ocenjevanju v letu 2010, DDC, d.o.o., Ljubljana, oktober 2010; Ocena stanja vozišč na glavnih in regionalnih cestah (G1, G2, R1, R2) v Republiki Sloveniji po ocenjevanju v letu 2011, DRI upravljanje investicij, d.o.o., Ljubljana, november 2011.

Preglednica 3.38:

Ocena stanja vozišč na
glavnih in regionalnih
cestah – skupaj

		Stanje vozišč glavnih in regionalnih cest					
		zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
Vsota meritve 2012/2013	km	1.016,850	672,150	560,700	586,550	2.872,750	5.709,000
	delež v %	17,81	11,77	9,82	10,27	50,32	100,00
Vsota meritve 2010/2011	km	1.234,700	745,050	615,750	693,100	2.298,500	5.587,100
	delež v %	22,10	13,34	11,02	12,41	41,14	100,00

Vir: Ocena stanja vozišč na regionalnih cestah (R3 in RT) v Republiki Sloveniji po ocenjevanju v letu 2012, DRI upravljanje investicij, d.o.o., Ljubljana, maj 2013.

V nadaljevanju dajemo oceno stanja vozišč na AC in HC v RS. Podatki izhajajo iz poročila iz leta 2011, ko so bile opravljene meritve. Letno se MSI spremeni in dopolni na podlagi novih ocen; podatki za leto 2014 kažejo, da se je stanje vozišč na AC in HC v zadnjih treh letih poslabšalo, da je 4,0 odstotka vozišč v zelo slabem stanju in 14,0 odstotka vozišč v slabem stanju.

Preglednica 3.39: Ocena stanja vozišč na AC in HC skupaj v letu 2011

		Stanje vozišč v letu 2011					
		zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
Skupaj odseki AC in HC	AVP km	446,140	71,726	40,527	25,827	19,052	603,272
	delež v %	73,95	11,89	6,72	4,28	3,16	100,00
	APP km	456,021	71,748	28,804	24,837	19,606	601,016
	delež v %	75,88	11,94	4,79	4,13	3,26	100,00
	APPP km	24,661	0,950	0,800	0,350	0,000	26,761
	delež v %	92,15	3,55	2,99	1,31	0,00	100,00
	VVP km	420,267	99,679	18,725	50,786	11,749	601,206
	delež v %	69,90	16,58	3,11	8,45	1,95	100,00
	VPP km	425,695	77,969	29,144	55,576	11,239	599,623
	delež v %	70,99	13,00	4,86	9,27	1,87	100,00
	VPPP km	29,550	3,900	4,000	0,550	0,000	38,000
	delež v %	77,76	10,26	10,53	1,45	0,00	100,00
	Vsota km	1.802,334	325,972	122,000	157,926	61,646	2.469,878
	delež v %	72,97	13,20	4,94	6,39	2,50	100,00

Vir: Ocena stanja vozišč na avtocestah v Republiki Sloveniji po ocenjevanju v letu 2011, DRI upravljanje investicij, d.o.o., Ljubljana, oktober 2011.

56: Ocena stanja vozišč na avtocestah v Republiki Sloveniji po ocenjevanju v letu 2011, DRI upravljanje investicij, d.o.o., Ljubljana, oktober 2011.

Dolžina prometnih pasov avtocest in hitrih cest v zelo slabem in slabem stanju se je povečala, kar kaže nekoliko prenizka vlaganja v redno in investicijsko vzdrževanje avtocestnih odsekov.⁵⁶

Rast prometnih obremenitev je bila v zadnjih letih na slovenskih cestah bistveno višja, kot je bila prvotno napovedana oziroma predvidena, kar pomeni, da bi bila glede na to rast potrebna prilagoditev tudi s povečanjem sredstev za redno in investicijsko vzdrževanje AC in HC ter glavnih in regionalnih cest.

4.4.6.1 Vzdrževanje cestne infrastrukture

Za zagotovitev ustrezne mobilnosti je bilo zgrajeno in se še vedno dograjuje cestno omrežje, ki ga je treba ohraniti v primernem kakovostnem stanju. To pomeni, da ga je treba vzdrževati, popravljati in obnavljati. Ohranitev cest mora čim bolj temeljiti na celostni gospodarski obravnavi, tj. interesu uporabnikov in upravljavcev.

Ceste so takoj po gradnji izpostavljene naraščajočim prometnim obremenitvam, ki se jim zaradi podnebnih sprememb pridružujejo naraščajoče podnebne obremenitve. Spremembe, ki jih ti vplivi ustvarjajo v materialih, vgrajenih v cestne konstrukcije, povzročajo vse manj ugodno strukturo, odvisno od značilnosti zunanjih vplivov in trenutnega stanja posameznih elementov cestnih konstrukcij. Imenujemo jih utrujanje.

Elemente cest je treba ves čas ohranjati v primernem stanju glede na objektivna prometna, tehnična, ekonomska in okoljska merila. Na tej podlagi je treba določiti vrsto in prednostni seznam ukrepov za zagotovitev pogojev za:

- ohranitev substance ceste in objektov,
- ohranitev in/ali izboljšanje prometnotehničnih in varnostnih lastnosti cest,
- varen potek prometa,
- zaščito okolja pred škodljivimi vplivi cest in prometa na njih,
- zaščito cest pred škodljivimi vplivi iz okolja,
- urejen videz in
- gospodarno opravljanje vzdrževalnih del.

V praksi so za vzdrževanje cest uveljavljeni različni postopki:

- preventivno (načrtno) vzdrževanje;
- vzdrževanje glede na stanje cest, ki je najprimernejše, je odvisno od rednega spremljanja stanja in takojšnjih ukrepov, ko so ti potrebni;
- čakanje na porušitev je zagotovo najdražji način vzdrževanja cest, ki zahteva zelo veliko sredstev, teh pa običajno ni na razpolago.

Opredeljena so ta vzdrževalna dela:

- Redno vzdrževanje javnih cest je obvezna gospodarska javna služba, obsega pa vzdrževalna dela za ohranjanje javnih cest v stanju, ki zagotavlja njihovo varnost in prevoznost, nadzor nad stanjem javnih cest in cestnega sveta ter vzpostavitev prevoznosti cest ob naravnih in drugih nesrečah.
- Investicijska vzdrževalna dela so tista dela na javnih cestah, s katerimi se ne spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge infrastrukture na območju javne ceste, s katero se ne sme posegati zunaj območja cestnega sveta; vključujejo tudi izvedbo izboljšav na območju cestnega sveta, povezanih z varnostjo javne ceste.
- Vzdrževalna dela v javno korist so izvedba rekonstrukcije javne ceste, s katero se spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge infrastrukture na območju javne ceste, s katero se ne sme posegati zunaj območja ceste; vključujejo tudi izvedbo izboljšav, povezanih z varnostjo javne ceste.

Pod vzdrževanje državnih cest spada:

- redno vzdrževanje državnih cest,
- vzdrževanje križišč državne ceste,
- vzdrževanje premostitvenih objektov na državnih cestah,
- vzdrževanje državne ceste na mejnem prehodu,
- vzdrževanje prometnih površin ter objektov in naprav v naseljih,
- vzdrževanje občinskih cest ob preusmeritvah prometa,
- vzdrževanje državnih kolesarskih povezav.

Skladno z Zakonom o cestah je treba ustanoviti Nacionalni center za upravljanje prometa (NCUP) za nadzor in upravljanje prometa ter obveščanje javnosti o stanju državnih cest in prometa na njih, ki zagotavlja zbiranje vseh razpoložljivih podatkov o tem stanju na enem mestu; nadzor in upravljanje prometa; obveščanje javnosti o stanju državnih cest in prometa na njih s sredstvi javnega obveščanja in drugimi javnosti dostopnimi mediji.

K rednemu vzdrževanju spadajo predvsem:

- pregledniška služba,
- redno vzdrževanje prometnih površin (čiščenje in popravila),
- redno vzdrževanje bankin,
- redno vzdrževanje odvodnjavanja,
- redno vzdrževanje brežin,
- redno vzdrževanje prometne signalizacije in opreme (čiščenje, dopolnitve, nadomestitve ali popravila dotrajane, poškodovane, pomanjkljive ali izginule prometne signalizacije ali opreme),
- redno vzdrževanje cestnih naprav in ureditev,
- redno vzdrževanje rastja,
- zagotavljanje preglednosti,
- čiščenje cest,
- redno vzdrževanje cestnih objektov (čiščenje in manjša popravila objektov),
- nadzor osnih obremenitev, skupne mase in velikosti vozil,
- intervencijski ukrepi (pri naravnih nesrečah – neurje, poplave, plazovi, žled in potres, pri težjih

- prometnih nesrečah in drugih izrednih dogodkih ali pa na zahtevo policije),
- zimska služba in
 - vzpostavitev prevoznosti po naravnih nesrečah.

Preglednica 3.40:
Dela investicijskega
vzdrževanja

Dela investicijskega vzdrževanja so naložbe v povečanje in ohranjanje premoženja države, lokalnih skupnosti in drugih vlagateljev v javne ceste, ki bodo prinesle koristi v prihodnosti.

BREŽ	Sanacija brežin	Brežina je naravno nastala ali zgrajena nagnjena površina zemljišča ob cestnem telesu. Lahko gre za sanacijo ali preureditev brežin.
KOLE	Kolesarske povezave	Državno kolesarsko omrežje sestavljajo daljinske, glavne in regionalne kolesarske povezave. Po navadi se uredijo kot samostojne kolesarske poti, v naseljih pa lahko tudi kot kolesarske steze, kolesarski pasovi na cestiščih ali kot kolesarski pasovi na pločnikih. Na omrežje državnih kolesarskih povezav se navezujejo občinske kolesarske povezave.
KRIŽ	Križišča	Križišče je prometna površina, na kateri se združujejo, cepijo ali križajo različni prometni tokovi. Lahko gre le za samo semaforizacijo ali spremembo signalizacije ali za rekonstrukcijo križišča (dograditev novih pasov, krožišče ...).
MODE	Posodobitev cest	Posodobitve cest so manjše rekonstrukcije, za katere je značilna zamenjava makadamskega vozišča z asfaltom.
NOVO	Novogradnja cest	Novogradnja je zgraditev nove ceste na novih zemljiščih (nova trasa). Kot ukrepi novogradenj so mišljene priključne ceste na avtocestni sistem, ki niso vključene v program gradnje avtocestnega sistema, in še nekatere druge novogradnje cest (praviloma občinskih cest) zaradi vzpostavitve osnovnih komunikacij ob hrvaški meji.
OBJN	Novogradnja premostitvenih objektov	Novogradnje objektov so predvidene predvsem zaradi potrebe po preložitvah državnih cest zaradi slabih tehničnih elementov ali pa gre za zgraditev zunajnivojskih križanj čez železniške proge, s katerimi se zagotovita večja prometna varnost in pretočnost ceste. Rekonstrukcija konstrukcijskih elementov premostitvenega ali drugega objekta na cesti.
OBJR	Rekonstrukcija premostitvenih objektov	
OBJS	Sanacija premostitvenih objektov	Sanacija konstrukcijskih elementov premostitvenega ali drugega objekta, obnova površine vozišča in hodnikov za pešce, komunalnih naprav, cestnih priključkov in priključnih brežin.
OBND	Nadomestna gradnja premostitvenih objektov	Gradnja nadomestnih objektov, predvsem tistih, katerih sanacija ne bi bila gospodarna.
OBNO	Obnova cest	Obnove cest niso samo sanacija vozišč, temveč tudi manjši popravki tehničnih elementov cest za zagotavljanje varnosti, vendar brez posegov zunaj cestnega sveta.
OBVO	Obvoznice	Gradnja obvoznic je namenjena razbremenitvam naselij tranzitnega prometa, predvsem ko se problemi v naselju z drugačnimi ukrepi dejansko ne morejo rešiti.
OKOL	Varstvo okolja zaradi prometa	Pri varstvu okolja zaradi prometa se izvajajo ukrepi zaradi prevelike obremenitve okolja, protihrupni ukrepi in ukrepi za zaščito biosfere.
PLAZ	Sanacija plazov	Sem spadajo sanacije plazov, usadov, posedkov, spodjedanj in drugih večjih poškodb ceste. Gre za gradbeni poseg za utrditev zdrselega pobočja z ustreznimi postopki.
PREP	Obdobno vzdrževanje državnih cest	Preplastitve so zahtevnejša in obsežnejša vzdrževalna dela, katerih temeljni cilj je dolgoročnejša ureditev posameznih delov ceste. Izvajajo se občasno glede na stopnjo dotrajanosti ali poškodovanosti cest.
PROP	Sanacija propustov	Propust je gradbeni objekt, ki prebija nasip, dolžine do 3 metrov.
REKO	Rekonstrukcija cest	Rekonstrukcije so večje dograditve cest z razširitvami, prilagoditvijo voziščne konstrukcije in večjimi popravki smeri trase, izboljšave elementov trase in njenih konstrukcijskih elementov, pretežno zunaj obstoječe ceste z večjimi posegi v prostor zunaj cestnega sveta.
URED	Ureditev cest skozi naselja	Ukrep vključuje ureditve cest skozi naselje, ki so lahko preplastitve oziroma rekonstrukcije ceste skozi naselje, ureditev pločnikov, ureditev avtobusnih postajališč, prehodov za pešce, počivališč, traktorskih poti, otokov za umiritev ipd. Sem spadajo tudi ukrepi za izboljšanje prometne varnosti.
ZIDS	Sanacija podpornih in opornih konstrukcij	Oporne in podporne konstrukcije zagotavljajo trdnost cestnega telesa. Lahko gre za sanacijo starih ali zgraditev novih zidov.



RVZD	Redno vzdrževanje državnih cest	Gradbenotehnični in drugi posegi manjšega obsega, primerni za ohranjanje cest in obcestja ter prometne signalizacije in opreme v dobrem stanju, pa tudi za zagotavljanje prometne varnosti in prevoznosti. Nadzor nad stanjem cestnega in varovalnega pasu ter vzpostavitev prevoznosti ob naravnih in drugih nesrečah.
PROM	Promet	Ukrep je včasih vključeval gospodarsko javno službo v linijskem prometu, digitalne tahografe, ugotavljanje skladnosti vozil ..., danes pa se v njegovem okviru plačujejo le še odškodnine zaradi prometa.
SKUP	Pripravljalna dela za investicijsko treba vzdrževanje	Pripravljalna dela za naložbe obsegajo tehnično in investicijsko dokumentacijo, ki jo je začeti pripravljati dve do tri leta pred načrtovano izvedbo. Načrtovana sredstva omogočajo primerno dinamiko priprave.
UPRA	Administracija, upravljanje in varstvo cest	Ukrep vključuje vse stroške, potrebne za nemoteno delovanje DRSI (plače, manjše naložbe ...), upravljanje in varstvo cest, razvojne in raziskovalne naloge, sodelovanje v mednarodnih projektih, vodenje sistema kakovosti ...

4.4.6.2 Vzdrževanje železniške infrastrukture

Gradnja in vzdrževanje železniške infrastrukture sta poleg organizacijsko-tehnološkega ključni dejavnik uspeha v vse bolj odprtem, tržnem in konkurenčnem prostoru, v katerem so se znašle železnice, ki skoraj 60 odstotkov tovora pridobijo prek koprškega pristanišča. To je v zadnjih desetletjih nenehno povečevalo pretovor in postalo ključno prometno vozlišče evropskega pomena.

Skupna dolžina prog v RS znaša 1.208 kilometrov, od tega dvotirnih 334 kilometrov in enotirnih 874 kilometrov. Natančna razdelitev je prikazana v preglednicah v nadaljevanju.

Preglednica 3.41:
Osnovni podatki o
železniškem omrežju

Skupna dolžina prog	1.208 km
dvotirnih	334 km
enotirnih	874 km
Elektrovleka	
dolžina elektrificiranih prog	503 km
Dolžina tirov	1.541 km
Objekti	
vsi mostovi, viadukti in prepusti (število)	3.348
vsi mostovi, viadukti in prepusti (km)	17 km
predori in galerije (število)	93
predori in galerije (km)	37
Postaje (število)	128
za tovorni promet	11
za potniški promet	8
za mešani promet	108

Vir: Uredba o spremembi Uredbe o kategorizaciji prog (Uradni list RS, št. 12/13).

56: http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/gradbena_dejavnost
57: http://www.slo-zeleznice.si/podjetje/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/elektroenergetika
58: http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/signalna_varnost
59: http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/telekomunikacije

- Dopustne obremenitve prog: v RS je 146 kilometrov prog z dopustno obremenitvijo 16 t/os, 91 kilometrov prog z dopustno obremenitvijo 18 t/os, 589 kilometrov prog z dopustno obremenitvijo 20 t/os in 408 kilometrov prog z dopustno obremenitvijo 22,5 t/os⁵⁶.
- Elektro energetika: na Slovenskih železnicah so proge v celoti elektrificirane z enosmernim sistemom z nazivno napetostjo 3 kV, le na obmejnih odsekih je izvedena elektrifikacija s sistemom, ki ga ima sosednja Avstrija (15 kV, 16,67 Hz) oziroma Hrvaška (25 kV, 50 Hz)⁵⁷.
- Signalnovarnostne naprave: v RS je 668 kilometrov prog, opremljenih z napravami SV⁵⁸.
- Telekomunikacije: v RS je 545 kilometrov prog, opremljenih z digitalnimi telekomunikacijskimi napravami, in 324 kilometrov prog, opremljenih z radiodispečerskimi zvezami (RDZ)⁵⁹.
- Nivojski prehodi: v Sloveniji je po podatkih z dne 1. 1. 2014 skupaj 830 nivojskih prehodov ceste čez železniško progo, od katerih jih je 490 pasivno zavarovanih (označenih s prometnimi

znaki, ki nas opozarjajo na nevarnost in na približevanje nivojskemu prehodu), 340 je aktivno zavarovanih (zavarovanih z zapornicami, polzapornicami ali zapornimi bruni ter svetlobnim in zvočnim znakom). Največ pasivno zavarovanih nivojskih prehodov je na progah d. m.–Metlika–Novo mesto–Ljubljana, Grosuplje–Kočevje in Novo mesto–Straža, Pragersko–Središče–d. m., Ormož–Murska Sobota–Hodoš–d. m., Ljutomer–Gornja Radgona, Grobelno–Stranje–Rogatec–d. m. in Celje–Velenje. Največ izrednih dogodkov je na odsekih Domžale–Jarše–Kamnik, Rače–Hoče–Maribor Tezno, Šoštanj–Velenje, Ljutomer–Beltinci, Ljubljana–Brezovica–Preserje, Novo mesto–Mirna Peč–Ivančna Gorica in Novo mesto–Straža.⁶⁰

Javna železniška infrastruktura je grajeno javno dobro v lasti države. Sestavljajo jo objekti in naprave, potrebne za nemoten potek železniškega prometa, ter pripadajoča zemljišča, ki funkcionalno služijo njihovi namenski rabi (Uradni list RS, št. 11/11 in 63/13).

Železniško progo sestavljajo spodnji in zgornji ustroj proge, signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave, vključno z napravami za njihovo napajanje z električno energijo, ter prostori za te naprave, stavbe in prostori za vodenje in urejanje prometa, stabilne naprave električne vleke in progovni pas (Uradni list RS, št. 56/13 in 91/13).

Skladno z Direktivo o interoperabilnosti evropskega železniškega sistema v Skupnosti (Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev)) se na železniško progo nanašajo trije strukturni podsistemi: infrastruktura, energija ter vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi.

Podsistem infrastruktura zajema tire, kretnice, gradbene objekte (mostovi, predori itd.) in pripadajočo infrastrukturo na postajah (peroni, območja dostopa, vključno z upoštevanjem potreb oseb z omejeno mobilnostjo itd.) ter varnostno in zaščitno opremo.

Podsistem energija zajema naprave, namenjene elektrifikaciji, vključno z voznim omrežjem in opremo za merjenje porabe električne energije ob progi.

Podsistem vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi vključuje vso opremo ob progi, potrebno za zagotavljanje varnosti, vodenja in nadzora vlakov, ki vozijo v omrežju.

V vseevropsko železniško omrežje (TEN-T) spadajo glavne proge v RS, od katerih v jedrno evropsko omrežje spadajo le proge Koper/Trst–Ljubljana–Zidani Most–Maribor, Pragersko–Hodoš, Maribor–Gradec in del proge Ljubljana–Jesenice do Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. Pri vzdrževanju, gradnji ali nadgradnji glavnih prog je treba upoštevati tudi pogoje interoperabilnosti, določene v Direktivi o interoperabilnosti evropskega železniškega sistema v Skupnosti (Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev)).

Na omrežju prog javne železniške infrastrukture se meri obraba tirnic. Meritev se izvede z merilnim vlakom, ki izračunava te parametre:

- vertikalna obraba leve tirnice,
- bočna obraba leve tirnice,
- stranska obraba leve tirnice,
- vertikalna obraba desne tirnice,
- bočna obraba desne tirnice,
- stranska obraba desne tirnice,
- sistem tirnic.

Za določanje lokalnih slabih mest na tiru se upoštevajo tolerance, objavljene v Pravilniku o zgornjem ustroju železniških prog (Uradni list RS, št. 92/2010) in Pravilniku o vzdrževanju zgornjega ustroja na progah JŽ iz leta 1970 (314).

Pravilnik o zgornjem ustroju železniških prog (Uradni list RS, št. 92/2010) predpisuje dovoljeno obrabo za sisteme tirnic 60E, 54E in 49E ter način/metodologijo merjenja obrabe tirnic. Kadar obraba presega dovoljeno, je treba tirnico zamenjati.

Na podlagi meritev se ugotovijo lokalna slaba mesta prog, na katerih je obraba tirnic večja od zakonsko predpisane. Na ugotovljenih slabih mestih je treba izvesti večja vzdrževalna dela (remont proge), ker je nesmiselno zamenjati samo obrabljene tirnice, saj je celoten zgornji ustroj prog dotrajan in potreben obnove/zamenjave.

Slabo stanje železniške infrastrukture se kaže tudi v nastajajoči poslabšani pretočnosti predvsem na enotirnih progah, v nezadostnih osnih obremenitvah, premajhni dolžini postajnih tirov, čezmerni obrabi zgornjega ustroja, v vse več infrastrukturnih omejitvah in prepogostih motnjah zaradi izpadov posameznih sestavin infrastrukture.

Vzdrževanje železniške infrastrukture je organiziranje ali opravljanje del, potrebnih za ohranjanje njene obratovalne sposobnosti in zagotavljanje varnosti prometa. To je gospodarska javna služba, ki jo v imenu in za račun države po pogodbi opravlja upravljavec oziroma družba SŽ Infrastruktura, d.o.o., v okviru Holdinga Slovenskih železnic.

Vzdrževanje strukturnih podsistemov infrastrukture, energija ter vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi delimo na redno in investicijsko vzdrževanje oziroma obnovo železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 11/11 in 63/13).

Redno vzdrževanje

Redno vzdrževanje so dela, ki ohranjajo normalno obratovalno sposobnost železniške proge in zagotavljajo prometno varnost. Sem spada tudi t. i. zamenjava v okviru vzdrževanja (angl. *substitution in the framework of maintenance*), ki pomeni zamenjavo posameznih komponent pri preventivnem in korektivnem vzdrževanju z deli, ki imajo enako funkcijo in enako delujejo (Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev)).

Preventivno vzdrževanje je vzdrževanje strukturnih podsistemov v njihovi življenjski dobi, ki se zagotavlja z rednimi pregledi in nadzorom. Korektivno vzdrževanje je vzdrževanje strukturnih podsistemov, pri katerem podsistem deluje do napake ali motnje, sledi pa odprava te napake oziroma motnje, ki obsega odpravo vzroka in zamenjavo poškodovanega dela. Zamenjave pri vzdrževanju se opravijo na podlagi obstoječe tehnične ali projektne dokumentacije in zanje ni potrebno novo obratovalno dovoljenje.

Med redna vzdrževalna dela spadajo tudi pregledi proge, nadzor in preverjanje stanja proge, izvajanje meritev, načrtovanje in organiziranje vzdrževalnih del, vodenje različnih registrov in evidenc, dajanje soglasij za posege v varovalni in progovni pas, izvajanje zimske službe ter zagotovitev vzpostavitve prevoznosti prog ob naravnih in drugih nesrečah.

Redno vzdrževanje se opravlja intervencijsko ali sistematično.

Intervencijsko vzdrževanje pomeni sprotno odpravo posameznih napak, ugotovljenih na podlagi pregledov proge ali podatkov merilnih voženj. Pri tem gre za napake, ki jih je praviloma treba odpraviti takoj ali v razmeroma kratkem času, sicer bi lahko vplivale na varnost ali

rednost prometa. Sem spadajo zlasti lokalna popravila širine tira, posamezna zamenjava pragov, zamenjava poškodovanih tirnic, posamezna zamenjava pritrdilnega ali veznega materiala, mazanje tirnic, privijanje pritrdilnega materiala, lokalna smerna in višinska popravila tira ali kretnic, dopolnitev tolčenca, podbijanje tirnih stikov v stikovanem tiru ipd. Intervencijsko vzdrževanje se navadno opravlja z ročnim orodjem ali lahкими ročnimi stroji brez zapore proge v presledkih med vožnjami posameznih vlakov.

Sistematično vzdrževanje poteka na podlagi predhodno izdelanega načrta potrebnih vzdrževalnih del, ki temelji na podatkih merilnih voženj in na oceni splošnega stanja zgornjega ustroja. Dela se opravljajo s posebnimi vzdrževalnimi stroji za progo, praviloma ob zapori tira.

Sistematična redna vzdrževalna dela vključujejo predvsem strojno regulacijo tira in kretnic, zato da se odpravijo višinske in smerne geometrijske napake, potem sejanje, dopolnjevanje, stabilizacijo in profiliranje tirne grede, kemično uničevanje trave in plevela v tirni gredi, strojno brušenje tirnic ipd.

Dovoljene tolerance posameznih parametrov zgornjega ustroja so določene v Pravilniku o zgornjem ustroju železniških prog (Uradni list RS, št. 92/10), spodnjega ustroja v Pravilniku o spodnjem ustroju železniških prog (Uradni list RS, št. 93/13), za glavne železniške proge pa tudi v Uredbi o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z infrastrukturnim podsistemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 126, 2011).

Investicijsko vzdrževanje (obnova)

Investicijsko vzdrževanje oziroma obnova (angl. *renewal*) obsega dela, ki se opravljajo na daljša obdobja. To so predvsem sistematične obnove posameznih elementov proge, s katerimi se ne spreminjata celotno delovanje železniškega podsistema ali njegova namembnost (Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev)). Z vidika učinka je obnova isto kakor nadgradnja, vendar brez spremembe parametrov tehničnega stanja. Obnovo je včasih težko ločiti tudi od rednega vzdrževanja, predvsem od zamenjave v okviru vzdrževanja, saj gre pogosto za enaka dela in enak cilj. Od te zamenjave se investicijsko vzdrževanje (obnova) razlikuje po tem, da pri slednjem obstaja možnost doseči stanje proge, skladno s TSI, pri rednem vzdrževanju pa to ni predvideno.

Značilnost investicijskega vzdrževanja je, da se praviloma ne izvaja intervencijsko na posameznih mestih, temveč na daljših odsekih proge, na daljša obdobja in z večjo porabo materiala. Investicijsko vzdrževanje je posledica splošne, trajne iztrošenosti posameznih elementov zgornjega ustroja proge, ugotovljene na podlagi večkratnih pregledov, opazovanj in meritev z merilnimi vagoni. Investicijsko vzdrževanje zgornjega ustroja proge obsega predvsem sistematično zamenjavo tirnic ali pragov na daljših odsekih proge, zamenjavo posameznih delov kretnic, zamenjavo pritrdilnega in veznega materiala ter sejanje in dopolnjevanje tirne grede.

Obnova v progovnem pasu spada med vzdrževalna dela v javno korist. Vzdrževalna dela v javno korist na železniškem sistemu so postopki, po katerih se izvedejo odstranitve objektov in naprav ter obnove, nadgradnje in gradnje strukturnih podsistemov, namenjeni pa so zagotavljanju obveznih gospodarskih javnih služb, pri čemer se ne posega v zunajželezniško območje. Za vzdrževalna dela v javno korist ni potrebno gradbeno dovoljenje, tudi če bi se z njimi spremenila zmogljivost in s tem povezana velikost posameznega objekta oziroma dela podsistema.

Gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo

Gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo zajema sklepanje pravnih poslov, povezanih z gospodarjenjem z javno železniško infrastrukturo in postajnimi poslopi, ki so v lasti države, vendar ne spadajo v to infrastrukturo.

Gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo obsega tudi pripravo predloga načrta za vzdrževanje obstoječe javne železniške infrastrukture in pripravo strokovnih podlag za nove razvojne projekte te infrastrukture.

Prihodki, ustvarjeni z gospodarjenjem, se namensko uporabijo za vzdrževanje javne železniške infrastrukture.

4.4.6.3 Subvencije in kompenzacija stroškov

Javni potniški promet je eden temeljnih delov prometne ponudbe, saj ga lahko uporabljajo vsi prebivalci, motorizirani in nemotorizirani. Gre za nepogrešljivi del prometne ponudbe, ki ga država mora imeti, in je zato opredeljen kot komunalna dejavnost. Kot ena izmed nujnih storitev, ki jih mora zagotavljati država, se zaradi javnega interesa uvršča med javne dobrine.

Prihodki, ki temeljijo na cenah vozovnic, ne morejo pokriti vseh stroškov, ki jih povzroča izvajanje javnega prometa. Zato država za izvajanje te obvezne gospodarske javne službe zagotavlja prevoznikom nadomestilo razlike med iztržkom od prodaje vozovnic in dejanskimi stroški izvajanja GJS. Poleg tega država in občine za nekatere skupine prebivalcev zagotavljajo brezplačni oziroma subvencionirani prevoz. Pravico do brezplačnega prevoza imajo učenci osnovnih šol, prebivajoči v naseljih, ki so več kot 4 kilometre oddaljena od kraja šolanja, učenci, ki nimajo varnih šolskih poti, učenci, ki bi bili na šolski poti ogroženi zaradi zveri, in nekatere skupine otrok s posebnimi potrebami. Subvencionirani so prevozi dijakov, študentov in udeležencev izobraževanja odraslih, ki niso zaposleni.

Stroški vzdrževanja infrastrukture in subvencij

V preglednici 3.42 so prikazani sedanji vzdrževalni stroški cest in železnice (leto 2013) ter sedanji stroški državnih in občinskih subvencij, pa tudi pričakovani potrebni vzdrževalni stroški.

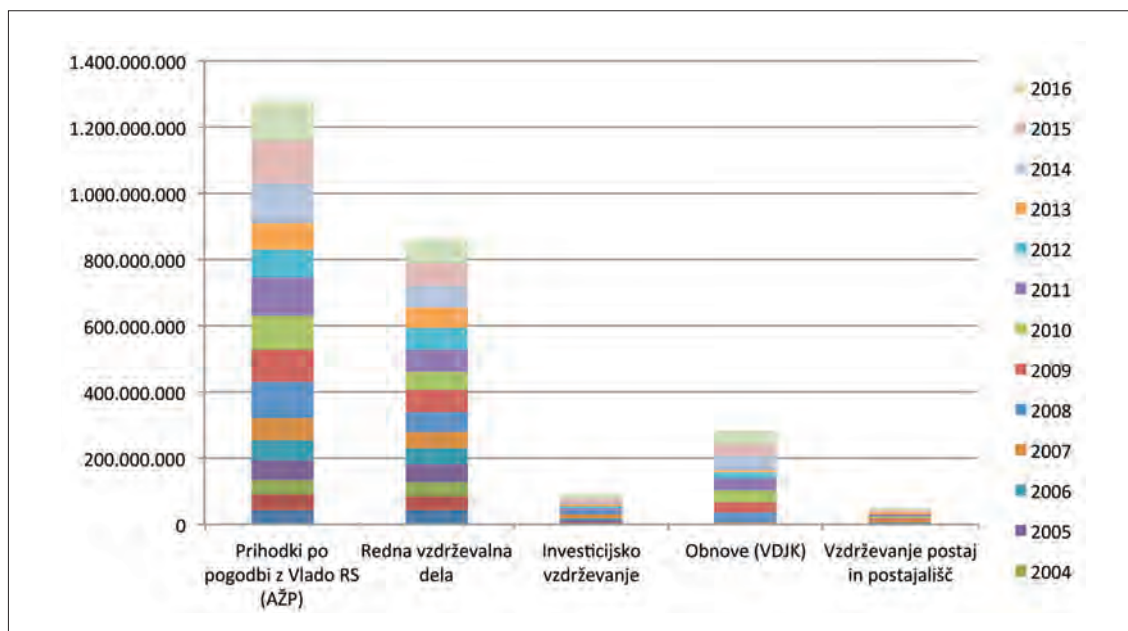
Preglednica 3.42:
Vzdrževalni in subvencijski stroški, ki bremenijo državni proračun (v EUR brez DDV)

Vzdrževanje	Leto 2013 (EUR)
Državne ceste	
redno vzdrževanje	64.837.000
investicijsko vzdrževanje	43.025.000
drugo	19.796.000
skupaj državne ceste	127.658.000
Železnice	
redna vzdrževalna dela	61.500.000
investicijsko vzdrževanje	7.300.000
obnove	9.000.000
vzdrževanje postaj in postajališč	3.688.525
vodenje prometa	33.000.000
skupaj železnice	114.488.525
Subvencije in kompenzacije 2013	
javni avtobusni prevoz	63.003.000
železniški prevoz	56.375.000
šolski avtobusi	42.000.000
skupaj subvencije in kompenzacije 2013	161.378.000

Slika 87.

Stroški vzdrževanja železnic 2004–2016

Vir: Letna poročila
Slovenskih železnic 2012–
2002 in ocena strokovnih
služb SŽ Infrastruktura za
stroške vzdrževanja v letih
2014, 2015 in 2016.



DARS vzdržuje avtoceste, vendar ti stroški ne bremenijo državnega proračuna. Leta 2013 je DARS za redno in investicijsko vzdrževanje namenil 42.674.590 EUR brez DDV oziroma 52.063.000 EUR z DDV ali 55.494 EUR/km/leto brez DDV.

Skupni letni stroški vzdrževanja in subvencij, ki bremenijo državni proračun, so leta 2013 znašali 403.524.525 EUR brez DDV. Potrebna vlaganja za ohranjanje oziroma izboljšanje stanja omrežja bo treba povečati. Določitev višine predvidenih plačil iz državnega proračuna mora temeljiti na objektivnih, tudi modelsko podkrepljenih izračunih.

Najdražje je vzdrževanje železnic, ki je na kilometer skoraj še enkrat dražje od vzdrževanja avtocest in hitrih cest (ki ne bremenijo proračuna) ter 6- do 8-krat dražje od vzdrževanja državnih cest.

Ocenjeno je, da bi vzdrževalni stroški že zdaj v vseh delih prometnega sistema morali biti približno 40 odstotkov večji, kot so zdaj. To za državne ceste pomeni dodatno okoli 35 milijonov EUR/leto in za železnice okoli 45 milijonov EUR/leto ali skupaj okoli 80 milijonov EUR/leto brez DDV.

Želeno stanje:

- ohraniti sedanjo raven storitev z delno izboljšavo.

Stvarno stanje:

- Raven denarnih nadomestil in podpor ustreza ohranjanju sedanje ravni storitev javnega potniškega prometa, za vzdrževanje državnih cest in železnic pa ni zadostna.

Ugotovitev:

- Za vzdrževanje državnih cest in železnice (ter avtocest in hitrih cest) je namenjeno premalo sredstev.
- Dodatne proge javnega potniškega prometa in okrepitev pogostnosti voženj bodo povečale tudi zahteve po zvišanju sredstev za nadomestila in podpore.

Predlog ukrepov:

- Za vzdrževanje državnih cest in železnice (ter avtocest in hitrih cest) bi bilo treba nameniti 40 odstotkov več sredstev ali okoli 80 milijonov EUR letno brez DDV, ki bi bremenili državni proračun.
- Gospodarnejša ureditev javnega potniškega prometa in povečanje sredstev za nadomestila v višini 20 odstotkov.

5 Analiza SWOT

Analiza SWOT (*angl. strengths, weaknesses, opportunities, threats* – prednosti, slabosti, priložnosti, nevarnosti) je ključni pripomoček in temelj za izdelavo prometne strategije. Z natančnim razčlenjevanjem vseh dejavnikov prometne infrastrukture dobimo sliko o njenem resničnem stanju in na podlagi tega lahko razvijemo ustrezno strategijo. Analiza SWOT prometa in prometne infrastrukture v Sloveniji kaže številne prednosti in izzive, ki jih je treba izkoristiti, ter opozarja na nekatere slabosti in nevarnosti, ki jih z ukrepi prometne politike želimo preprečiti ali vsaj zmanjšati njihov vpliv in posledice.

Slovenija je zaradi svoje geografske lege pomembno tranzitno območje znotraj Evrope, saj jo prečkata dva koridorja TEN-T. Tranzitni promet je gost na avtocestah in železnicah, pa tudi v Luki Koper. Železnica ima pomembno vlogo pri tovarnem prometu. Slovenija je v zadnjih dveh desetletjih zgradila razvito avtocestno infrastrukturo. Veliko pozornost bo v prihodnosti treba nameniti železniškemu, pomorskemu in javnemu prometu.

Temelj za pripravo analize SWOT je bila študija *National Situation and Perspectives for Slovenia in the Field of Sustainable Transport; EC, DG-Regio*, februar 2013, vendar je bila za potrebe te strategije dopolnjena.

5.1 Skupna analiza SWOT za promet

PREDNOSTI

- geografska lega (najkrajša povezava med Baltikom in Jadranom ter povezava med JZ Evropo in V Evropo)
- vpetost v omrežje TEN-T
- izhod na odprto morje z razvitim pristaniščem in vzpostavljenimi zalednimi povezavami
- razvita avtocestna infrastruktura z navezavami na sosednje države
- velik delež prihodkov izvajalcev tovarnega prevoza na evropskem trgu
- prevozniška tradicija, zlasti cestna
- dobra dostopnost (30–45 minut) do delovnih mest in funkcij v urbanih (regionalnih) središčih ter avtocestnih priključkov

SLABOSTI

- nepovezanost izvajalcev prevoznih storitev in nepovezanost različnih vrst transportne infrastrukture (intermodalnost, multimodalnost), ni logističnih centrov
- razpršena poselitev z veliko naselji (6031), med katerimi prevladujejo majhna (3.798 naselij s 50–500 prebivalci), ter posledično draga gradnja in vzdrževanje infrastrukture, ki lahko zadovolji potrebe po dostopnosti in povezanosti na različnih ravneh
- premalo razvit in nepovezan javni potniški promet
- nekonkurenčno železniško omrežje v primerjavi s cestnim (pomanjkljiva organizacija železniških prevozov, dotrajana oziroma zastarela železniška infrastruktura in neuskkljenost s TSI-tehničnimi standardi za interoperabilnost železniških sistemov, nezadostno število sodobnih voznih sredstev na železnici)
- glavne, regionalne in lokalne ceste so neustrezno kategorizirane po upravno-političnem in ne le prometno-funkcionalnem merilu, kar je temeljni razlog za prometno nevarno sivo cestno omrežje s cestami, ki opravljajo več prometnih funkcij hkrati (sive ceste); deloma neustrezni tehnični elementi, deloma neustrezne vozne površine, deloma pomanjkljivi ukrepi za zagotavljanje varnosti v prometu
- zastoji v okolici večjih mest zmanjšujejo dejansko dostopnost in poslabšujejo kakovost življenja
- visoki okoljski stroški in velik delež zavarovanih območij (Natura 2000)
- vezanost dnevnih migrantov na rabo osebnih vozil (visoka stopnja motorizacije)

PRILOŽNOSTI

- poenotenje in uskladitev delovanja prometnih sistemov
- razvoj novih transportnih tehnologij (npr. električna vozila, nove oblike ravnanja s tovorom)
- povečevanje obsega tovarnega prometa na železnici
- selitev proizvodnje v vzhodno Azijo; severni Jadran pridobiva veljavo kot vstopno pristanišče za končne izdelke
- poenotenje delovanja obstoječe infrastrukture: slovenski ponudniki storitev bi na trgu zagotavljali celovite in ne več delne logistične storitve
- nadaljnji razvoj (jugo)vzhodne Evrope (in Turčije) in vključitev v Evropsko unijo bosta omogočila povečevanje prometnih tokov
- razvoj sodobnih železniških prog na koridorjih TEN-T, ki potekajo skozi Slovenijo, skrajšanje časa potovanja tovora v celotni logistični verigi
- razvite zmogljivosti in infrastruktura javnih letališč za mednarodni zračni promet v Sloveniji, ki zadoščajo za prevoz bistveno več potnikov
- razvoj intermodalnih sistemov (letališče-železnica-cesta-pristanišče), kjer je potreba za tovrstne storitve

NEVARNOSTI

- preusmeritev tranzitnih prometnih tokov na vzporedno mrežo skozi Italijo, Avstrijo, Madžarsko ali Hrvaško zaradi prepočasnega razvoja železniške prometne infrastrukture
- preusmeritev tovarnega pristaniškega tranzita na severnomorska pristanišča zaradi nezadostne povezanosti jadranskih pristanišč v Benetkah, Trstu, Kopru in na Reki ter zaradi neustreznih, predvsem železniških zalednih povezav
- naraščajoči prometni zastoji in zmanjšanje varnosti v tovornem in potniškem prometu zaradi prepočasne posodobitve omrežja
- povečevanje suburbanizacije – nadaljevanje razpršene širitve naselij z nizko gostoto prebivalstva, ki otežuje vzpostavitev učinkovitega sistema JPP
- nadaljevanje nepovezanosti izvajalcev javnega potniškega prometa
- nazadovanje ohranjanja in razvoja omrežja drugih državnih cest, ki ne bo sposobno prevzeti prometnih tokov
- družbeno nesprejemljivo razvrednotenje (bivalnega) okolja
- v civilnem zračnem prometu je nevarnost v hitro razvijajoči se konkurenčni mreži letališč na obmejnih območjih Slovenije (Trst, Benetke, Celovec, Gradec, Zagreb, Pulj, Reka ...)
- zmanjšanje možnosti financiranja prometne infrastrukture iz državnega proračuna
- zmanjšanje sofinanciranja EU v letih 2014–2020 in še zlasti po letu 2020
- visoki okoljski stroški (vključno z zahtevami Kjota)
- naraščanje zastojev v večjih mestih

5.2 Analiza SWOT za železnice

PREDNOSTI

- geografska lega
- vpetost v evropsko kopensko prometno mrežo, omrežje TEN-T
- povezava železnice z odprtim morjem z razvitim pristaniščem
- ugoden način ločitve tovora (angl. *modal split*) na železnico iz Luke Koper (60 odstotkov tovora na železnici)

SLABOSTI

- manj konkurenčno železniško omrežje in (v primerjavi s cestnim) pomanjkljiva organizacija železniških prevozov
- dotrajana oziroma zastarela železniška infrastruktura in neusklajenost s TSI
- nezadostno število sodobnih voznih sredstev na železnici
- pomanjkljiv železniški informacijski sistem in nesodobno odpravljanje potnikov
- pomanjkanje proračunskih sredstev onemogoča večletno načrtovanje vzdrževanja JŽI

PRILOŽNOSTI

- razvoj novih transportnih tehnologij (nove oblike ranžiranja)
- nadaljnji razvoj (jugo)vzhodne Evrope (in Turčije) in njena vključitev v Evropsko unijo bosta omogočila povečevanje prometnih tokov, predvsem tranzitnih na železnici
- razvoj sodobnih železniških prog na koridorjih TEN-T, ki potekajo skozi Slovenijo, skrajšanje časa potovanja tovora v celotni logistični verigi
- sedanje dejavnosti in projekti nadgradnje prog na omrežju TEN-T se izvajajo, tako se povečuje konkurenčnost teh koridorjev in tudi slovenske JŽI

NEVARNOSTI

- odliv tranzitnih prometnih tokov na vzporedno mrežo skozi Italijo, Avstrijo, Madžarsko ali Hrvaško zaradi prepočasnega razvoja železniške prometne infrastrukture
- naraščajoči prometni zastoji in zmanjšanje varnosti v tovornem in potniškem prometu zaradi prepočasne posodobitve železniškega omrežja
- pospešen propad železniške infrastrukture zaradi povečanih prometnih obremenitev
- nejasna organizacijska sestava pri vodenju in razvoju naložb (novogradnje, nadgradnje, posodobitev) in nejasen model financiranja
- nejasna vizija in strategija razvoja in upravljanja železniškega omrežja

5.3 Analiza SWOT za ceste

PREDNOSTI

- geografska lega v evropskem prostoru
- z dokončanjem avtocestnega sistema je Slovenija notranje povezana in vpeta v evropski sistem avtocestnega omrežja, kar bo spodbudilo nove povezave in razvoj
- dobro razvejeno cestno omrežje
- dobro razvito avtocestno omrežje z navezavo na sosednje države
- velik delež prihodkov izvajalcev cestnega tovornega prometa na evropskem trgu
- cestna prevozniška tradicija

SLABOSTI

- zaradi razpršene poselitve prebivalstva in marsikje težkih terenskih razmer draga gradnja in vzdrževanje cestne infrastrukture, ki lahko zadovolji te potrebe po dostopnosti
- razpršenost poselitve prebivalstva in velik obseg cestne infrastrukture za vzdrževanje
- izpostavljenost cestne infrastrukture naravnim nesrečam (poplave, plazovi)
- glavne, regionalne in lokalne ceste: deloma neustrezni tehnični elementi, deloma neustrezne vozne površine, deloma pomanjkljivi ukrepi za zagotavljanje varnosti v prometu (pešci, kolesarji)

PRILOŽNOSTI

- cestno omrežje TEN-T, ki poteka tudi skozi Slovenijo, navezava sekundarnega omrežja na omrežje TEN-T
- zagotavljanje večje varnosti na cestah
- ceste za še ustrežnejšo dostopnost

NEVARNOSTI

- nazadovanje pri ohranjanju in razvoju omrežja drugih državnih cest, ki ne bo sposobno prevzeti prometnih tokov
- naraščajoči cestni promet skrajšuje življenjsko dobo infrastrukture
- z rastjo prometnih obremenitev na cestah rastejo tudi okoljski stroški
- nadaljnje propadanje cestne infrastrukture – visoki stroški vzdrževanja zelo razvejenega cestnega omrežja

5.4 Analiza SWOT za letalstvo

PREDNOSTI

- ugodna geografska lega (ob AC-križu)
- vpetost v vseevropsko prometno omrežje
- bližina regionalnih središč
- hitra oskrba potnikov, pošte in blaga

SLABOSTI

- maloštevilni prevozniki
- omejeno zaledje (prebivalstvo)
- slaba dostopnost do letališč z javnim potniškim prometom (cesta, železnica)
- zmanjševanje obsega prometa
- visoke cene storitev
- prostorske in okoljske omejitve

PRILOŽNOSTI

- zmogljivosti in infrastruktura mednarodnih letališč v Sloveniji omogočajo prevoz bistveno več potnikov in blaga, pritegnitev potnikov iz sosednjih držav
- povečanje števila letalskih operaterjev
- povečevanje obsega letalskega prometa
- nadaljnji razvoj prometa na Bližnjem, Srednjem in Daljnem vzhodu
- turizem: vzpostavitev novih povezav (čarter) z rastočimi oddajnimi trgi v Aziji

NEVARNOSTI

- v civilnem letalskem prometu hitro razvijajoča se konkurenčna mreža letališč na obmejnih območjih Slovenije (Trst, Benetke, Celovec, Gradec, Zagreb, Pulj)
- nepravočasna prilagoditev vloge letališča in nacionalnega letalskega prevoznika tržnim zahtevam in konkurenci
- spremembe mednarodnih standardov, priporočene prakse in zakonodaje (EU in SLO)

5.5 Analiza SWOT za pomorstvo

PREDNOSTI

- izhod na odprto morje z razvitim pristaniščem
- pristanišče Koper – odlično izhodišče za trge srednje in vzhodne Evrope
- prepoznano kot jedrno pristanišče TEN-T in del prednostnih CEF-koridorjev Baltik–Jadran in MED (kar zagotavlja, da bo v prihodnje umeščeno v vseevropsko prometno infrastrukturo omrežje in bo povezano s ciljnim zalednimi trgi)
- prepoznavnost pristanišča in velik ugled Luke Koper zaradi zanesljivosti in prilagodljivosti storitev potrebam trga (dober položaj na trgu)

SLABOSTI

- omejena kopenska dostopnost pristanišča Koper po železnici po enotirni progi Koper–Divača in drugi odseki železniškega omrežja s slabšo pretočnostjo prometa
- ponekod nezadostna globina plovniških kanalov, ki jo bo treba prilagajati zaradi vse večjih ladij
- omejene dolgoročne možnosti širitve območja pristanišča zaradi urbanih in naravnih danosti
- visoka ekološka občutljivost Jadrana

PRILOŽNOSTI

- nadaljnje povečevanje ladijskega tovornega prometa (utrjevanje vodilne vloge v kontejnerskem prometu v Jadranu in prometu z avtomobili v Sredozemlju)
- rast gospodarske dejavnosti in mednarodnega trgovanja trgov skozi Suez, kjer je prometna pot v Evropo (po severnem Jadranu) lahko konkurenčnejša
- posodobitev železniške infrastrukture do koprškega pristanišča in izboljšanje storitev železniških povezav z zalednimi trgi
- sprejeti DPN za koprsko pristanišče z možnostjo povečanja pretovora, ki določa možnosti dolgoročne širitve območja pristanišča (možnost načrtovanja kar najboljše izrabe pristaniškega prostora)
- sodelovanje Luke Koper z drugimi severnojadranskimi pristanišči (Benetke, Trst in Reka) – NAPA in vpliv na selitev prometa iz severnomorskih pristanišč
- nadaljnji razvoj potniškega prometa v pristanišču Koper (dopolnitev in spodbuda za turistično ponudbo Slovenije)
- možnost povečanja ponudbe pristaniških storitev z mikrodistribucijo (storitve dodane vrednosti)

NEVARNOSTI

- odliv ladijskega tovora na druga severnojadranska pristanišča, ki bodo hitreje zagotovila in prilagodila zmogljivosti (izboljšala svojo ponudbo, ki bo konkurenčnejša)
- odliv tovornega pristaniškega tranzita na severnomorska pristanišča, ker bodo ladjarji zaradi izpolnitve lastne logistike zbirali manj postankov v Evropi
- prepočasno prilagajanje infrastrukture v pristanišču Koper potrebam trga (vse večjim ladjam, predvsem kontejnerskim)
- nepravčasna zgraditev ali nezgraditev 2. tira in neposodobitev železniškega sistema v Sloveniji
- vpliv globalnih logistov in njihovih interesov (nujna vključenost v njihove prodajne mreže/produkte)

5.6 Analiza SWOT za javni potniški promet

PREDNOSTI

- razvit javni promet v mestih (LJ, MB)
- razvejena mreža železniške infrastrukture za razvoj železniškega potniškega prometa kot nosilca prometa za dnevne migrante v urbana središča (LJ, MB ...)

SLABOSTI

- slabo razvit in nepovezan javni potniški promet
- razpršena poselitev prebivalstva in posledično draga infrastruktura, ki bi zadovoljila potrebe po javnem prometu
- velika konkurenca v osebem/cestnem prometu
- slabe povezave pri prestopanju
- premajhna pogostost prevozov ob največjem navalu potnikov
- daljši čas potovanja z javnimi prevoznimi sredstvi
- slabo pokrivanje terminov zunaj največjega navala potnikov
- manjša odzivnost sistema na potrebe potnikov in lokalnih skupnosti ter veliki časovni presledki v voznem redu
- pomanjkljiva usklajenost voznih redov pri prestopanju
- omejeno in deloma neurejeno parkiranje na postajah

PRILožNOSTI

- vzpostavitev sistema enotne vozovnice – javni prevoz (cesta, železnica, žičnice)
- zagotavljanje multimodalnosti (peš, kolo, avtobus, vlak, P + R)
- razbremenjena cestna infrastruktura
- taktni promet
- vzpostavitev voznega reda z večjo pogostostjo voženj v jutranjih, popoldanskih in večernih koničnih urah za prevoz večjega števila potnikov
- urejena zakonodaja o JPP
- povečanje hitrosti potovanja z javnimi prevoznimi sredstvi
- zapiranje mestnih jeder za osebna vozila, tako pa omogočanje razvoja JPP ter povečanje con za pešce in kolesarje
- ponuditi JPP vsem generacijam ter dvigniti raven ozaveščenosti in pomena JPP
- enoten informacijski portal
- usklajen vozni red (železnica, medkrajevni in mestni avtobusni promet)
- conski in relacijski sistem z enotno vozovnico
- financiranje večjega števila P + R na obrobju večjih mest RS s sredstvi EU
- vzpostavitev prevozov na klic za boljšo ponudbo na demografsko ogroženih območjih z majhnim deležem poseljenosti
- vzpostavitev intrermodalnih točk z dodatno ponudbo, ki jih dela privlačnejše in ekonomsko uspešnejše
- izboljšanje voznega parka JPP
- zagotavljanje trajnostne mobilnosti v urbanih regijah in na ravni države
- zmanjšanje neugodnih učinkov prometa z vidika okolja in prostora
- učinkovit JPP zmanjšuje zunanje stroške prometa (učinek zmanjšanja uporabe osebnih vozil in povečanje uporabe JPP)
- regeneracija mestnih jeder in storitvenih dejavnosti, večja varnost sprehajalcev, umirjeno in tišje življenje v mestih ob omejevanju prometa osebnih vozil
- zmanjšanje škodljivih emisij

NEVARNOSTI

- stopnjevanje razpršenosti poselitve
- še nadaljnje povečevanje rabe osebnih motornih vozil
- nadaljevanje nepovezanosti izvajalcev JPP
- nelojalna konkurenca med prevozniki ali možnost kartelnega dogovora
- neusklajeni vozni redi
- uporaba JPP samo za osebe, ki nimajo osebnih avtomobilov (šolarji, dijaki ...)

6 Vizija, cilji, ukrepi in kazalniki razvoja prometa v Republiki Sloveniji

6.1 Vizija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Za to strategijo je bila pripravljena osnovna vizija razvoja prometa v RS kot celote, tudi po prometnih področjih. Vizije se med seboj ne izključujejo, temveč dopolnjujejo. Zato najprej prikazujemo osnovno vizijo, kakršno je pripravila delovna skupina, sektorske vizije pa so podrobnejši opis osnovne (krajše) vizije.

6.1.1 Vizija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Prometna politika vsake države ima pomembno vlogo pri njeni skupni politiki, saj omogoča delovanje in razvoj družbe kot celote. Kar najboljši prometni sistem posamezne države je eden od temeljnih pogojev za njeno učinkovito delovanje, ker omogoča izvajanje preostalih politik države in je hkrati glavni pogoj za gospodarski razvoj.

Vizija prometne politike je tako del skupne vizije države in hkrati potrební pogoj za njeno delovanje. Opredeljena je kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva. Ta opredelitev izhaja iz osnovne dejavnosti prometa in prevoza, ki pomenita premeščanje oziroma premikanje ljudi, blaga in informacij v prostoru in času. Beseda »zagotavljanje« pomeni, da bo država z ukrepi prometne politike poskrbela za trajnostno mobilnost prebivalstva in tudi za trajnostno oskrbo gospodarstva. Beseda »trajnosten« se nanaša na učinkovito delovanje prometnega sistema, ki deluje v presečišču okoljskega, socialnega in ekonomskega vidika. Ukrepi v preseku okoljskega in ekonomskega vidika so izvedljivi, a ne nujno družbeno sprejemljivi, ukrepi v preseku socialnega in ekonomskega vidika so pravični, a ne nujno okoljsko sprejemljivi, ukrepi v preseku okoljskega in socialnega vidika pa so znosni, a ne nujno ekonomsko sprejemljivi. Vizija prometne politike si prizadeva izvajati take ukrepe, da bosta zagotovljeni trajnostna mobilnost prebivalstva in trajnostna oskrba gospodarstva. Shematski prikaz vseh treh vidikov z medsebojnimi vplivi je prikazan na sliki 88.

Slika 88.
Shematski prikaz
vidikov trajnostnega
razvoja



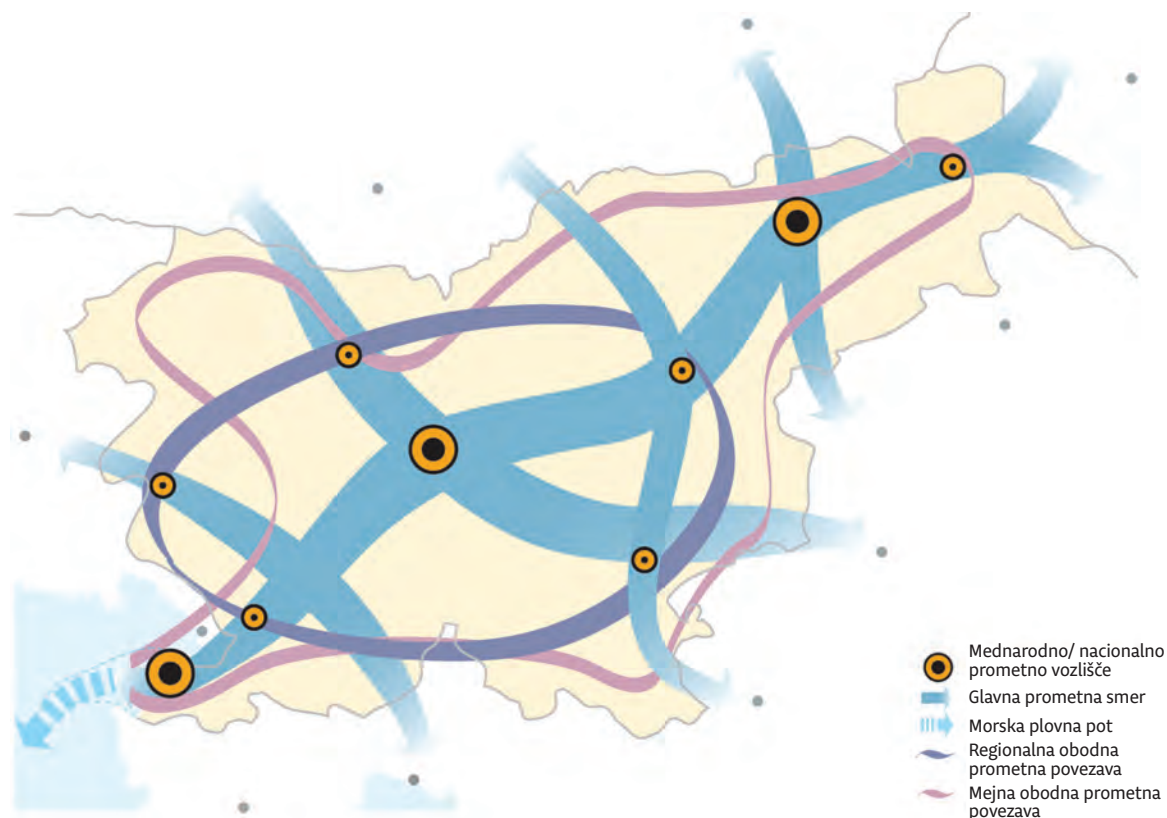
6.1.2 Vizija razvoja prometa v Republiki Sloveniji po področjih

Z razvojem prometne infrastrukture bo Republika Slovenija v prihodnje uveljavila svoje konkurenčne prednosti, ki izhajajo iz prometne lege ter naravnih in kulturnih značilnosti države. Uvedla bo take rešitve, da se bo v mednarodnem okolju uveljavila kot privlačen prostor srečevanja in povezovanja s pomembnimi učinki v turizmu, logistiki, znanosti, diplomaciji, sonaravnem kmetijstvu in drugih dejavnostih.

Z razvito infrastrukturo bo Slovenija enakovredno vključena v vsa sodobna infrastrukturna omrežja: avtocest, železnic, pomorskega, rečnega in zračnega prometa. Tako se bo odprla evropskim in svetovnim prometnim tokovom. S tem bo prevzela tudi nekatera bremena zunanjih stroškov zaradi povečanja prometnih tokov, vendar se bodo ti po drugi strani izravnali z nižjimi sorazmernimi zunanjimi stroški zaradi prenosa tovora s ceste na železnico. Povečali se bodo tudi ugodni učinki razvoja prometa na podlagi okrepljenih tokov oseb in blaga ter iz njih izhajajočih prometnih dejavnosti.

S prostorskorazvojnega vidika Slovenije so osnovni cilji razvoja prometne infrastrukture, da prebivalcem in gospodarstvu omogoča dostopnost do funkcij (delovnih mest, storitev) in podpira razvoj gospodarskih dejavnosti, hkrati pa zagotavlja dostopnost oziroma povezanost urbanih središč ter funkcionalnih in obmejnih regij v mednarodnem prostoru. Zato je treba prometno omrežje razvijati kot celovit sistem, ki povezuje vse oblike in vrste prometa.

Slika 89.
Zasnova prometnega
omrežja iz Strategije
prostorskega razvoja
Slovenije



Če želimo doseči te cilje, je treba razvijati infrastrukturne sisteme, ki omogočajo povezanost in oskrbo vseh območij države ter so dobro navezani na evropske infrastrukturne sisteme; podpirajo razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij ter njihov kakovostni razvoj in privlačnost za bivanje in delo, omogočajo medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter prispevajo k skladnemu razvoju vseh območij države, tudi obmejnih. Ob tem je treba upoštevati vse oblike prometne infrastrukture tako, da se prednostno razvijajo najbolj gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko smotrne in učinkovite oblike in poteki prometa.

Slovenija mora kot del velikih evropskih regij – alpske, mediteranske, podonavske in srednjeevropske – prevzeti dejavno vlogo in izkoristiti svoj položaj, pri čemer je ključnega pomena razvoj prometnih povezav in infrastrukture.

Pri pospeševanju povezanosti s širšim evropskim prostorom se krepi konkurenčnost slovenskih mest v evropskem urbanem omrežju, zato je treba poskrbeti za učinkovito povezanost slovenskih infrastrukturnih omrežij v evropska infrastrukturna omrežja (*Trans European Network Transport*) in vseevropske prometne koridorje.

Z razvojem prometne infrastrukture se ustvarjajo možnosti za izkoriščanje primerjalnih prednosti slovenskega prostora ter poskrbi za enakovredno vključevanje pri oblikovanju čezmejnih regij in makroregionalnih povezav.

Za uspešen razvoj Slovenije se je treba zavedati, da so ključna mesta in druga naselja, v katerih se osredotočajo dejavnosti, delo in bivanje. Zato morajo biti smotrno medsebojno povezana v regionalna območja in navzven. Z urbanim življenjem se prekriva večina slovenskega poseljenega prostora in urbana središča se morajo povezovati v enotno policentrično omrežje, ki se s prilagodljivo, na vseh ravneh dobro organizirano strukturo lahko odziva na izzive gospodarstva in evropske konkurenčnosti, hkrati pa zagotavlja trajnostni razvoj in kakovost življenja. Omrežje železniških in cestnih povezav, ki se funkcionalno povezuje z evropskim prometnim omrežjem, se mora zato razvijati usklajeno z omrežjem mest in drugih naselij. Posebno vlogo ima pristanišče Koper, ki deluje kot naše okno v svet.

Za skladen prostorski razvoj Slovenije se spodbuja razvoj policentričnega urbanega sistema, ki ga sestavlja dvostopenjsko strukturirano omrežje središč državnega in regionalnega pomena, na katero se, s primerno delitvijo funkcij in medsebojnimi prometnimi povezavami, navezuje omrežje drugih središč.

Razvoj javnega potniškega prometa (dopolnjenega z nemotoriziranim in manj z osebnim avtomobilskim prometom) je treba načrtovati usklajeno z razvojem urbanih območij, tako pa zagotavljati povezavo mest in drugih naselij na teh območjih. Posebno pozornost je treba dati povezavam z javnim potniškim prometom med podeželjem in urbaniimi naselji na posameznem regionalnem območju.

Za povečevanje učinkovitosti prometnega pretoka in dostopnosti je treba spodbujati intermodalne prometne povezave in razvoj železniškega omrežja, ki naj v prihodnosti prevzame večino daljinskega tovornega prometa. Hkrati z zgraditvijo slovenskega avtocestnega križa je treba razvijati obodni sistem prometnic glede na potrebe na regionalni ravni, posodabljam železniško omrežje in ga prilagajati večjim hitrostim za prevzem večine daljinskega tovornega prometa.

Z vidika prostorske politike naj se, da bi čim bolj zmanjšali neugodne vplive cestnega motornega prometa na prostorski razvoj in okolje, prednostno razvijata železniški in javni potniški promet ter poudarja razvoj vseh oblik nemotoriziranega prometa (kolesarski in pešaški promet). Zagotavljati je treba celovitost prometnega sistema s funkcionalnim povezovanjem vseh načinov prevoza potnikov in blaga.

Vizija razvoja na prometnem področju je opredeljena že v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije ter je razdeljena na vizijo mobilnosti prebivalstva in vizijo oskrbe gospodarstva.

Vizija mobilnosti prebivalstva pravi, da mora osnovne možnosti za to mobilnost zagotoviti država. S tem namenom je treba zagotoviti integrirani sistem javnega potniškega prometa in njegovo dostopnost uporabnikom, vključno z letališči in pristanišči. Za spodbujanje in povečanje uporabe javnih prevoznih sredstev je potrebna tudi vzgoja potnikov za ustvarjanje intermodalnega in trajnostnega potniškega prometa: hoja-kolo-avto-taksi-ladja-avtobus-vlak-letalo. Pri tem je treba posebno skrb nameniti starejšim ter osebam s telesnimi in čutnozaznavnimi ovirami.

Glede na vizijo oskrbe gospodarstva Slovenija potrebuje celovite logistične storitve in razvoj regijskih intermodalnih centrov. Zaradi naraščanja cestnega prevoza in težav z okoljem je treba spodbujati selitev tovarnega prometa s cest na železnice. Ena od možnosti za to je tudi zaračunavanje uporabnine na tržni podlagi ob upoštevanju mejnih družbenih stroškov (internalizacija zunanjih stroškov). Pri tem je treba še naprej razvijati koprsko pristanišče, ob letališčih razviti logistične in poslovne cone ter odpraviti odseke z nezadostno pretočnostjo na (predvsem glavnih) multimodalnih prometnih oseh.

Posebno pozornost je treba posvetiti prometni varnosti in razvoju uporabe inteligentnih transportnih sistemov, in sicer glede mobilnosti prebivalstva in tudi oskrbe gospodarstva. Pri tem pa ne smemo pozabiti na varovanje, ki z naraščanjem terorizma dobiva čedalje večji pomen. S tako usmerjenostjo bo promet prispeval h gospodarskemu razvoju Slovenije in blaginji prebivalstva ter zagotovil trajnostni razvoj prometa v prihodnje.

Zato se je treba osredotočiti na tri glavne cilje: zgraditev konkurenčnega prometnega omrežja, integrirani javni potniški promet in razvoj transportne logistike.

S politiko internalizacije zunanjih stroškov, s katero uporabnik infrastrukture plača večji del zunanjih stroškov, nastalih pri njegovi dejavnosti, bomo ustvarili potrebne upore na cestnih omrežjih, kar bo ob konkurenčni železniški infrastrukturi, liberalizaciji in posodobitvi železniškega operaterja preneslo tovor s cest na železnice. Interes RS je zgraditev konkurenčnega železniškega omrežja na prednostnem V. koridorju, tako pa omogočiti tranzitni in notranji prevoz tovora ter potnikom trajnostnejši prevoz.

Razvoj infrastrukture po posameznih področjih je opisan v nadaljevanju tega poglavja.

6.1.2.1 Državne ceste

Če želimo v prihodnje doseči tak razvoj državnega cestnega omrežja, ki se bo lahko primerjal s stanjem v Evropski uniji, bo Slovenija nujno morala sprejeti nekatere sistemske rešitve, povezane z zagotavljanjem namenskih finančnih sredstev za izvedbo prednostnih ukrepov razvoja in vzdrževanja državnih cest.

Kakovostna cestna infrastruktura je eden temeljnih pogojev za skladen regionalni razvoj, ustvarjanje najboljših možnosti za učinkovit potek gospodarskih dejavnosti in posredno za poselitev primernih območij države. Zato je nujen nadaljnji razvoj državnega cestnega omrežja (zgraditi najboljše mogoče cestno omrežje ter vzdrževati in dograjevati že zgrajeno omrežje na primerni ravni). Vendar pa je za zagotavljanje skladnega regionalnega razvoja – gospodarskega in prostorskega, za medsebojno povezanost regij, izboljšanje kakovosti prometnih storitev in odpravo nezadostne pretočnosti prometa, znižanje prometnih stroškov, izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje neugodnih vplivov prometa na okolje – treba izvesti tudi nekatere nadaljnje ukrepe, s katerimi moramo zajeti tiste razvojne projekte na državnih cestah, za

katere je na podlagi izdelane predhodne študijske, projektne in investicijske dokumentacije razvidno, da bodo s svojo uresničitvijo prinesli tolikšne prihranke uporabnikom državnih cest in prebivalcem ob njih, da bodo ekonomsko upravičeni. To so predvsem projekti cestnih novogradenj ter rekonstrukcij obstoječih cest in obvoznic, ki jih s proračunskimi sredstvi ne bo mogoče izvesti.

6.1.2.2 Pet zasnov razvoja železniškega omrežja

Širši razvojni cilji programa sledijo skupnemu cilju trajnostnega razvoja Slovenije, to pa so:

- ohranjanje dosežene ravni konkurenčnosti gospodarstva s krajšanjem potovalnih časov in znižanjem stroškov prevoza;
- uskladitev in/ali zagotovitev interoperabilnosti javnega železniškega omrežja z omrežjem EU;
- boljša dostopnost do posameznih regij in boljša medregijska povezanost, navezava delov Slovenije, ki zdaj niso ustrezno navezani, na glavne evropske železniške koridorje, kar bo omogočilo enakomernejšo porazdelitev ekonomskih koristi razvoja Slovenije;
- izboljševanje ravni prometne varnosti.

Širše cilje razvojnega programa določajo temeljne zasnove razvoja:

- JŽI v RS;
- JŽI za potrebe tranzitnega in domačega tovarnega prometa;
- JŽI za potrebe primestnega potniškega prometa;
- medmestnega in mednarodnega potniškega prometa;
- hitrega daljinskega prometa;
- skupna (omrežna) strateška izhodišča za razvoj JŽI.

6.1.2.3 Vizija izvajanja gospodarske javne službe prevoza oseb z žičniškimi napravami

Vlada RS se je na 42. redni seji 3. 9. 2009 seznanila s Poročilom strokovne projektne delovne skupine in z gradivom z naslovom »Usmeritve razvoja žičniške dejavnosti v RS do leta 2017« kot temeljnim razvojnim dokumentom za spodbujanje žičniške dejavnosti v Sloveniji. Na 142. redni seji 5. 7. 2011 je sprejela sklep št. 37600-1/2009/19, s katerim je Ministrstvu za promet (zdaj MZIP) naložila, naj podrobneje opredeli vlogo in pomen žičniških naprav ter oceni možnosti vključitve tovrstnega prevoza v sistem javnega potniškega prometa.

Temeljni cilj sofinanciranja obratovanja t. i. dostavnih žičnic je zagotavljanje dolgoročne ekonomske zdržnosti žičniške dejavnosti ob smotrnem gospodarjenju s prostorom kot redko dobrino. Ugotovljeno je, da je cilj dosegljiv s prostorskim, poslovnim in kapitalskim povezovanjem obstoječih žičniških središč, ustvarjanjem turističnih destinacij v gorskem svetu ter z izbiro ukrepov za izboljšanje učinkovitosti in kakovosti ponudbe žičniških središč ob upoštevanju sprejemljivih širitev glede na okoljske in prostorske zmožnosti. Skladno s tako ugotovitvijo je Vlada Republike Slovenije sprejela sklep, da je treba podrobneje opredeliti skupne temeljne procesne faze trajnostnega razvoja gorskih turističnih destinacij, ob čemer je treba posvetiti posebno pozornost žičniškim napravam, ki vse leto opravljajo javni prevoz potnikov.

Žičniške naprave za prevoz oseb so lahko sestavni del omrežja za javni potniški promet.

Alpske države jih vključujejo v različne oblike prevoza – z njimi povezujejo prevoz po cestah, železnicah in drugih tirnih načinih ter po plovnih poteh.

Osnovni namen dostavnih žičniških naprav za prevoz oseb je zagotavljanje javnega prevoza prebivalcev na območjih, kjer so najboljše mogoče nadomestilo prevozu po cestah (npr. Mariborsko Pohorje, Golte, Velika planina, Krvavec), in hkrati zagotavljanje dostopnosti do generatorjev turizma. Tak prevoz z žičniškimi napravami je skladen z Uredbo o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, ki javno službo javnega linijskega prevoza zagotavlja tudi na območjih, ki so generatorji turizma, in opredeljuje standard dostopnosti z vsaj tremi odhodi na dan ne glede na število prebivalcev na tem območju.

Z delovanjem dostavnih žičniških naprav za prevoz oseb se omogoča trajnostna mobilnost prebivalstva in obiskovalcev teh območij, saj se lahko omejijo druge oblike prevoza (npr. popolna zapora cest).

Vključitev dostavnih žičniških naprav v sistem javnega potniškega prometa je mogoča in najugodnejša z vidika integriranega javnega potniškega prometa (IJPP), ki bi lahko spodbujal trajnostno potovanje od doma do cilja, kamor vozijo dostavne žičniške naprave.

Glede na 38. člen Zakona o žičniških napravah za prevoz oseb (Uradni list RS, št. 126/03, 56/13 in 33/14; v nadaljnjem besedilu: ZŽNPO) lahko občina določi, da se javni prevoz potnikov opravlja kot javna služba na žičniških napravah:

- na območju mesta;
- ki so nadaljevanje ali povezava linijskega prevoza v mestnem prometu;
- ki so edina ali nujna povezava z naseljenim območjem na gori ali s sicer težko dostopnim območjem.

Javno službo na podlagi koncesije izvaja koncesionar za zgraditev žičniške naprave, na kateri se ta služba izvaja.

Če ZŽNPO ne določa drugače, se glede postopka podelitve koncesije, vsebine koncesijskega akta in koncesijske pogodbe, pravic koncedenta in koncesionarja, prenosa, trajanja in prenehanja koncesijskega razmerja uporabljajo določbe zakona, ki ureja koncesije gospodarske javne službe.

Sofinanciranje izvajanja prevoza z žičniškimi napravami utemeljujemo z:

- generiranjem (najmanj ohranitvijo) delovnih mest v žičniških središčih, resortu in destinaciji;
- pomnožitvijo potrošnje v žičniških središčih, resortu in destinaciji;
- povezovanjem v sistem JPP;
- vidikom dostopnosti v vseh letnih časih (vsaj trije odhodi na dan) do žičniških središč, ki so generatorji turizma;
- naravovarstvenim vidikom (prevoz z žičnico je ekološko najsprejemljivejši);
- zagotavljanjem dolgoročne ekonomske vzdržnosti žičniške dejavnosti ob preudarnem gospodarjenju s prostorom kot razmeroma redko dobrino.

Po izračunih bi stroški zagotavljanja dostopnosti na dostavnih žičniških napravah letno znašali dobrih 736.000 EUR, kar je osnova za določitev zneska nadomestila. Za izdelavo ocene finančne vrzeli ob uvedbi sistema javnega prevoza z dostavnimi žičniškimi napravami je bil opravljen:

- stroškovni pregled za vsako napravo posebej (stroški osebja za obratovanje in vzdrževanje, stroški energije, rezervnih delov, zaščite in reševanja, zavarovanja dejavnosti, amortizacije, priznani dobiček);
- fizični pogled (dolžina naprave, zmogljivost prevoza, višinska razlika, čas vožnje);
- operativni pregled žičniških središč (ovrednotenje vozovnice za vsako potovanje posebej, cenik, vozni red in čas obratovanja ...).

Vključitev dostavnih žičnic v integrirani sistem javnega potniškega prometa (IJPP) bi imel ugodne učinke na donosnost železniškega in avtobusnega prevoza na teh območjih in bi množil učinke v okolju, kjer te naprave delujejo. Sredstva, s katerimi bi zagotovili vključitev dostavnih žičnic v sistem IJPP, bi se vsaj delno povrnila z izboljšanjem zasedenosti prevoznih sredstev javnega potniškega prometa.

Vložena sredstva zagotavljajo tudi številne učinke v okolju, kjer delujejo dostavne žičnice, zaradi katerih je upravičeno, da lokalne skupnosti in gospodarstva v teh okoljih sofinancirajo te sisteme. Iz analize multiplikativnih učinkov obratovanja smučišč izhaja, da:

- eno delovno mesto na dostavni žičnici ustvari 15,3 delovnega mesta v destinaciji;
- en evro prihodka na dostavni žičnici ustvari 10,10 EUR prihodka v destinaciji.

Poleg učinkov potrošnje in zaposlovanja vključuje izvajanje prevoza z dostavnimi žičniškimi napravami tudi naravovarstveni vidik in dostopnost v vseh letnih časih.

Za sofinanciranje delovanja dostavnih žičniških naprav za prevoz oseb bi bilo treba spremeniti ZŽNPO, tako da bi omogočal, da država ali občina določi izvajanje gospodarske javne službe, ter sprejeti uredbo o podrobnejših pogojih in zahtevah za izvajanje javnega prevoza.

V osnutku zakona je predvideno, da bi omenjeno službo lahko določila država ali lokalna skupnost kot izbirno gospodarsko javno službo pod temi pogoji:

- javni prevoz potnikov se lahko opravlja samo z vzpenjačami in žičnicami z vozili, v katerih so potniki popolnoma zaščiteni pred vremenskimi vplivi, ter mora biti dostopen vsem potnikom;
- žičniška naprava je povezava med naselji ali povezava v žičniškem sistemu;
- zagotavljanje prometne povezanosti (dostopnosti) do z drugimi prometnimi sistemi nedostopnih ali v neugodnih vremenskih razmerah težko dostopnih krajev in/ali
- zagotavljanje opravljanja gospodarskih dejavnosti, ki jih brez javnega prevoza ne bi bilo mogoče opravljati, in/ali
- zagotavljanje posredne ali neposredne čezmejne povezave.

6.1.2.4 Razvoj pomorstva in plovbe po celinskih vodah

Posodablajo in razvijajo se morska pristanišča za mednarodni javni potniški promet v Kopru, Izoli in Piranu ter rečno pristanišče za mednarodni javni potniški promet pri Brežicah (Obrežje) na Savi. Hkrati z razvojem pristanišč se zagotavlja razvoj objektov za varnost plovbe (OVP) ter objektov in naprav (AIS, VTS) za nadzor sistema ločene plovbe v skupni plovni shemi severnega Jadrana v Tržaškem zalivu ter objektov in naprav (RIS) za nadzor varnosti plovbe na območju rečnega pristanišča pri Brežicah in odseka Save med Krškim (NEK) in Obrežjem, po katerem poteka savska mednarodna celinska plovna pot. V koprskem pristanišču se zagotavlja tudi prostor za privez »ladij v stiski«. Na območju pristanišč (Koper, Izola, Piran) je tudi ustrezen prostor za vzdrževanje plovil.

Del koprskega pristanišča, funkcionalno navezan na mesto, se nameni za ureditev glavnega potniškega terminala za domači in mednarodni pomorski potniški promet. Za spodbujanje javnega domačega in tujega linijskega pomorskega potniškega prometa se v Ankaranu, Izoli, Piranu in Portorožu razvijajo in posodablajo sedanja pristanišča, v Piranu in Izoli lahko tudi za mednarodni potniški promet večjih turističnih ladij.

Koprsko pristanišče je eno najpomembnejših strateških platform v Republiki Sloveniji, saj se v njem opravljajo vse glavne prevozno-logistične dejavnosti državnega in širšega regionalnega pomena. Ima izrazito ugodno strateško geografsko lego, saj lahko oskrbuje trge srednje in

vzhodne Evrope, posebno v povezavi s hitro rastočimi trgi skozi Suez (Srednji vzhod, Indija, Daljni vzhod).

Za boljšo konkurenčnost koprskega pristanišča glede na sosednja pristanišča so pomembni predvsem pravočasna zgraditev novega železniškega tira Koper–Divača, pa tudi pravočasna dograditev operativnih obal za pretovor kontejnerjev in vozil ter ureditev zalednih skladiščnih površin.

Z zgraditvijo hidroenergetske verige na spodnji Savi na odseku med Krškim (NEK) in Obrežjem ter zgraditvijo plovne infrastrukture (ladijske prehodnice ali splavnice) se vzpostavi savska mednarodna celinska plovna pot v kategoriji, skladni s kategorijo plovne poti med Siskom na Hrvaškem in Obrežjem v Sloveniji. Na mejnem območju med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško se pri Brežicah razvija rečno pristanišče za mednarodni tovorni in rečni javni potniški promet, ki se lahko glede na danosti razvija na več mestih.

Na rekah in naravnih ali umetnih jezerih se glede na dane plovne možnosti razvijajo pristaniška infrastruktura in regionalne plovne poti, na odsekih rek, kot so Mura, Drava, Kolpa in druge, ki potekajo po območju mej s sosednjimi državami, pa se skladno z mednarodnimi sporazumi lahko razvija pristaniška in ustrezna plovna infrastruktura za mednarodni rečni promet, predvsem potniških in turističnih plovil.

6.1.2.5 Razvoj javne prometne infrastrukture zračnega prometa

Javna prometna infrastruktura v zračnem prometu bo omogočala razvoj civilnega letalstva, intenzivnejšo povezavo z drugim gospodarstvom, predvsem turizmom, ter vpetost v celostno prometno mrežo Republike Slovenije, tako pa doseganje cilja in pozitivnih posledic intermodalnosti.

6.1.2.6 Trajnostna transportna logistika (tovorni promet)

V Sloveniji se na prometnem področju ukvarjamo pretežno s prevozi. Če želimo izkoristiti vse zmogljivosti prometne dejavnosti, je treba več pozornosti usmeriti v transportno logistiko. Ta bo ustvarjala nova delovna mesta z visoko dodano vrednostjo. Logistična dejavnost lahko ustvari 14 odstotkov BDP, zato je treba v prihodnje spodbujati razvoj trajnostne transportne logistike, ki ima ugodne učinke na znižanje zunanjih stroškov, to pa ugodno vpliva na kakovost življenja, varnost prometa in obremenjevanje okolja. Brez konkurenčne železniške infrastrukture in sodobnih intermodalnih prometnih terminalov ni trajnostne transportne logistike. Logistični centri in prometni terminali kombiniranega prevoza ter prekladalne točke niso nujno del javne prometne infrastrukture, temveč so lahko v zasebni lasti. Spodbujati je treba prakso javno-zasebnega partnerstva.

Trajnostna oziroma zelena logistika v mestih ima velik delež v oskrbi gospodarstva, vpliva pa tudi na način življenja ljudi. Izboljšanje oskrbnih verig v mestih ne sme vplivati na kakovost mestnega življenja. Zelena mestna logistika sistematično tekmuje z drugimi funkcijami v mestu, kot so življenjski prostor, trgovine in storitve, in sicer v okviru zgodovinskih okoliščin, sedanjih dejstev in prihodnjih načrtov.

Vsekakor transportna logistika zaseda prostor, ustvarja promet in delovna mesta ter je poleg okoljskih omejitev (problematika kakovosti zraka (PM_{10} ...) in hrupa) pomemben faktor pri strateškem prostorsko-prometnem načrtovanju.

Pri ukrepih bodo imele prednost tiste dejavnosti, ki jih bodo določale dobra praksa ter vladna strategija in strategije mestnih lokalnih samouprav.

1. Kratkoročno je treba ustrezno vzdrževati obstoječo infrastrukturo ter posodobiti in opremiti prekladalna mesta (prometne terminale kombiniranega prevoza). Pri izboljšanju oskrbnih verig je treba kar najbolj izkoristiti obstoječo javno infrastrukturo: ceste, železniške proge, pomorske povezave, logistična stičišča, intermodalne in multimodalne centre, prometne terminale, industrijske tire in prekladalna mesta.
 2. Dolgoročno je treba posodobiti in zgraditi novo prometno infrastrukturo, kjer je potrebna, ter vzpostaviti nova logistična stičišča in prekladalne točke, ki morajo biti čim bližje uporabnikom. Logistični centri različnega pomena in velikosti bi lahko nastali na teh območjih: V. koridor (Šempeter–Vrtojba, Sežana, Koper, Pivka, Ljubljana, Celje, Maribor, Murska Sobota ...) in X. koridor (Jesenice, Brnik, Ljubljana, Novo mesto, Brežice ...), kakor prikazuje slika 9.
 3. Z internalizacijo zunanjih stroškov, pri kateri uporabnik infrastrukture plača večji del stroškov, nastalih pri njegovih dejavnostih, bomo ustvarili potrebne upore na cestnih omrežjih, kar bo ob konkurenčni železniški infrastrukturi ter liberalizaciji in posodobitvi železniškega operaterja omogočilo prehod tovora s ceste na železnice. Cestnine za tovorna vozila v tranzitu naj vključujejo zaračunavanje teh zunanjih stroškov.
- Trajnostno logistiko v mestih bomo dosegli z: izboljšano učinkovitostjo prevozov (večja izkoriščenost zmogljivosti), intermodalnostjo (možnost prehajanja z enega na drug način prevoza), dobrim upravljanjem mestnih potreb po oskrbi z blagom in uporabo okolju sprejemljivejših vozil (npr. vozila na električni pogon).

Transportna logistika

V Sloveniji je bil večji del prometne dejavnosti v preteklosti vezan le na prevoz blaga. Če želimo resnično izkoristiti vse zmogljivosti in prednosti, ki jih prenaša ta dejavnost, je treba usmeriti več pozornosti v logistiko. Ta bo ustvarjala nova delovna mesta z visoko dodano vrednostjo. Logistična dejavnost lahko ustvari 14-odstotni delež v bruto družbenem proizvodu, zato je treba v prihodnje z javnimi spodbudami zagotoviti večja zasebna vlaganja v logistične centre. S tem bomo zagotovili tudi učinkovitejšo izrabo različnih načinov prevoza.

Zato moramo zasledovati cilj doseganja sinergij in pospešiti oziroma omogočiti razvoj logistike, ki na prometnem področju ustvarja delovna mesta z visoko dodano vrednostjo.

Prednost geografskega položaja Slovenije je bližina hitro razvijajočih se evropskih regij v vlogi pospeševalcev razvoja. V tem okviru ima poseben pomen transnacionalno in medregionalno sodelovanje, kar lahko slovenska mesta in regije izkoristijo za izboljšanje svoje konkurenčnosti v širšem prostoru. Zaradi poznavanja in razumevanja razmer na Zahodnem Balkanu lahko Slovenija sodeluje pri gospodarskem razvoju tega območja. Naša država je tudi križišče pomembnih evropskih poti: tu se stikata V. in X. vseevropski prometni koridor, ki se navezujeta na pomembnejša središča v urbanem sistemu države (Koper–Ljubljana–Celje–Maribor in Jesenice–Kranj–Ljubljana–Novo mesto). Celoten prometni križ Slovenije, vključno z dvema odsekoma proti Hrvaški, je tudi del celovitega omrežja TEN-T, pretežni del pa tudi jedrnega omrežja TEN-T. Skozi Slovenijo potekata tudi dva koridorja jedrnega omrežja, sredozemski in baltsko-jadranski. Slovenija tu do zdaj ni v celoti izkoriščala svojih konkurenčnih prednosti, predvsem glede železnic in logistike.

Zato vizija razvoja prometa sledi vitalnim nacionalnim interesom ter v nadaljevanju pomeni doseganje treh glavnih ciljev: zgraditev konkurenčnega prometnega omrežja, integrirani javni potniški promet in razvoj konkurenčne transportne logistike.

Intermodalna infrastruktura

Posodobiti in opremiti je treba prekladalna mesta (intermodalne terminale oziroma terminale kombiniranega prevoza) ter preučiti potrebe po vzpostavitvi novih prekladalnih točk, ki morajo biti čim bližje uporabnikom, seveda ob upoštevanju ekonomske in okoljske upravičenosti.

Intermodalna infrastruktura mora na stičiščih vsaj enega načina prevoza omogočati učinkovito manipulacijo in dodano vrednost v oskrbni verigi. Tako ločimo:

- železniško intermodalno infrastrukturo s terminali in logističnimi centri;
- pomorsko intermodalno transportno logistiko skupaj z zalednimi terminali in logističnimi centri;
- letališko transportno logistiko z intermodalnimi terminali in logističnimi centri;
- cestno transportno logistiko z intermodalnimi terminali in logističnimi centri, ki povezuje enega ali več zgoraj naštetih načinov prevoza.

Javna in zasebna sfera

Na splošno je treba ločiti javno in zasebno sfero. V domeni javne sfere so prometna infrastruktura, upravljanje sistema in spremljanje operaterjev, medtem ko zasebna sfera upravlja človeške in materialne vire, krmili tokove materiala in gradi logistične platforme. Obe sferi sta povezani z ekonomiko transportne logistike v eni smeri in dobavnimi verigami v drugi.

Logistični centri in intermodalni terminali torej niso nujno del javne prometne infrastrukture, temveč so lahko del gospodarske (zasebne) dejavnosti transportne logistike. Z razvojem in posodobitvijo javne prometne infrastrukture je treba omogočiti ustrezen in prost dostop do njihovih storitev. S sodelovanjem v javno-zasebnem partnerstvu bi lahko na pobudo države ali gospodarstva hitreje našli kar najboljše rešitve kot odgovor na potrebe in zahteve časa. Le s kombinacijo ustrezne infrastrukture in administrativnih ukrepov in spodbud bodo lahko doseženi cilji trajnostnih logističnih storitev. Kjer obstajajo industrijski tiri v povezavi z javno železniško infrastrukturo, je treba obstoječo infrastrukturo izkoristiti pri načrtovanju oskrbnih verig in pravočasni oskrbi gospodarstva, drugje pa s kombiniranimi prevozi odločevalcem v gospodarstvu omogočiti, da izberejo najboljši mogoči prevoz, na primer cesta–železnica–cesta s cestnimi prevozi »od vrat do vrat«.

Ukrepi za prenos prometa na okolju prijaznejše načine prevoza (angl. *modal shift*)

Ukrepi za preusmeritev tranzitnega tovora s cest na železnice:

- cestnine za tovorna vozila naj vključujejo zaračunavanje zunanjih stroškov; s politiko internalizacije zunanjih stroškov, pri kateri uporabnik infrastrukture plača večji del teh stroškov, ki nastajajo pri njegovih dejavnostih, bomo ustvarili potrebne upore na cestnih omrežjih, kar bo ob konkurenčni železniški infrastrukturi ter liberalizaciji in posodobitvi železniškega operaterja omogočilo prehod tovora s ceste na železnice;
- spodbujanje uporabe intermodalnih transportnih enot;
- posodobitev intermodalnih terminalov;
- posodobitev javne cestne in železniške infrastrukture; poleg internalizacije zunanjih stroškov so nujna predvsem vlaganja v zgraditev konkurenčnega železniškega omrežja, da bi omogočili trajnostni tranzitni in notranji prevoz tovora in potnikov. Avtocestno omrežje je v glavnem zgrajeno;
- spodbuditi gospodarske subjekte k obnovi in ponovni uporabi industrijskih tirov.

Glede na prometne tokove in gospodarski interes so v RS območja, na katerih bi v prihodnosti lahko nastali logistični centri različnega pomena in velikosti. Na V. koridorju so taka območja Šempeter–Vrtojba, Sežana, Koper, Pivka, Ljubljana, Celje, Maribor, Murska Sobota ..., nekaj pa jih je na X. koridorju: Jesenice, Brnik, Ljubljana, Novo mesto, Brežice ...

Zelena mestna logistika

Trajnostna oziroma zelena logistika v mestih ima velik delež v oskrbi gospodarstva, vpliva pa tudi na način življenja ljudi. Izboljšanje oskrbnih verig v mestih ne sme vplivati na kakovost življenja v njih.

Zelena mestna logistika sistematično tekmuje z drugimi funkcijami v mestu, kot so življenjski prostor, trgovine, storitve in drugo, v okviru zgodovinskih okoliščin, sedanjih dejstev in prihodnjih načrtov. Javni sektor mora ponovno obuditi večšine, potrebne za trajnostni prevoz tovora, z zagotavljanjem namenskega prostora za take storitve. To pomeni v celovit sistem mestne logistike umeščati ustrezne pripomočke in orodje, pri čemer sodelujejo javni (mestni) in zasebni (gospodarski) sektor, načrtovalci prostora in okolja. Ti trije sklopi dejavnikov se stikajo v mestnih logističnih platformah, izražanju in napovedovanju potreb ter ustreznem odgovoru na te potrebe. Problematika naraščanja zunanjih stroškov, ki se najbolj kažejo v kakovosti življenja v slovenskih mestih, je povezana s hrupom, PM_{10} (kakovost zraka) in zastoji. Učinek t. i. zelene mestne logistike (oskrbnih verig in logističnih centrov) na razvoj posameznih mest lahko poleg izračunavanja zunanjih stroškov zaznamo z analizo kakovosti življenja v njih.

Cilje uresničevanja trajnostne logistike v mestih bomo dosegli z:

- izboljšano učinkovitostjo prevoza (večja izkoriščenost zmogljivosti);
- intermodalnostjo (možnost prehajanja z enega na drug način prevoza);
- dobrim upravljanjem mestnih potreb po oskrbi z blagom ter
- uporabo okolju sprejemljivejših vozil in energentov.

Izvedbene dejavnosti

V izvedbenih aktih in projektih bodo imele prednost tiste dejavnosti, ki jih bodo izhajale iz dobre prakse ter vladne strategije in strategij mestnih lokalnih samouprav.

Organizacija logistike temelji na ekonomskih in prostorskih merilih, pri čemer se na podlagi podatkov o proizvodnji, potrošnji in infrastrukturi izboljšujejo tovarni tokovi. Načrtovanje infrastrukture in zmogljivosti je večinoma odvisno od obstoječega stanja v prometu in na trgu ter zmožnosti nekega območja (mesto, država ...).

Vsekakor transportna logistika zaseda prostor, ustvarja promet in delovna mesta ter je poleg okoljskih omejitev (problematika kakovosti zraka (PM_{10} ...) in hrupa) pomemben dejavnik pri strateškem prostorsko-prometnem načrtovanju.

6.1.2.7 Javni potniški promet in trajnostna mobilnost prebivalstva

Za zagotavljanja trajnostne mobilnosti z vidika vizije giblivosti prebivalstva in trajnostnega razvoja je treba vzpostaviti učinkovit sistem javnega potniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: JPP), omogočiti fizično povezovanje prometnih podsistemov za učinkovitejše izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov in izvajati celovit nabor ukrepov upravljanja mobilnosti za zmanjšanje onesnaževanja iz osebne prometa. Učinki ukrepov trajnostne mobilnosti so večplastni – od zdravstvenih, okoljskih in prostorskih do družbenih in finančnih. Gre za celosten pristop k načrtovanju razvoja mobilnosti, ki upošteva vse vidike trajnostnega razvoja, okoljskega, ekonomskega in socialnega, ter je usklajen v konkretnem prostoru.

Potreba po zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov in podražitev nafte na svetovnih trgih postavlja načrtovanje razvoja mobilnosti v nov položaj. Naselja je treba načrtovati tako, da bodo manj odvisna od osebnih avtomobilov, in hkrati spodbujati prebivalce k spreminjanju

potovalnih navad, kar bo dolgoročno vodilo k višji ravni kakovosti bivanja in večji prometni varnosti.

Povezovanje prometnih podsistemov

Za delovanje integriranega JPP je treba zagotoviti povezovanje prometnih podsistemov z enotno vozovnico in intermodalne prestopne točke, kar bo uporabnikom omogočalo učinkovito prestopanje med različnimi prevoznimi načini. Zagotavljanje sodobnih potniških centrov bo v lokalne skupnosti vneslo novo razsežnost trajnostne mobilnosti in povečalo privlačnost javnega potniškega prometa. Ponudba JPP naj se celovito dopolni s sistemom »parkiraj in se pelji« (P + R), zadostnim številom pokritih/varovanih parkirišč za kolesa ter sistemom pločnikov in kolesarskih stez za varen dostop do postajališč JPP. Urejanje postajališč javnega potniškega prometa mora biti skladno s Pravilnikom o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 106/11) ter Pravilnikom o opremljenosti železniških postaj in postajališč (Uradni list RS, št. 72/09 in 72/10).

Izboljšanje možnosti za hojo in kolesarjenje

Dostop z nemotoriziranimi prevoznimi načini – hojo in kolesarjenjem kot delom trajnostne mobilnosti – je na izvedbeni ravni v slovenski načrtovalski praksi pogosto zapostavljen, zato mu je treba zagotoviti vlogo, ki mu v sodobnem prometnem načrtovanju pripada. Poskrbeti je treba za sklenjeno mrežo pločnikov in kolesarskih stez ter omogočiti prebivalcem varno pešačenje in kolesarjenje. Z načrtovanjem generatorjev prometa, kot so na primer nakupovalna središča, do katerih pelje le cesta brez pločnika in kolesarske steze, prebivalce dobesedno silimo k slabim potovalnim navadam in v vedno večjo odvisnost od avtomobila. Hkrati postavljamo skupine prebivalcev, ki avtomobila ne vozijo (mladoletni, invalidi, starejši, socialno ogroženi ...), v deprivilegiran položaj z vidika dostopnosti. Varni dostopi do postaj in postajališč JPP po pločnikih in kolesarskih stezah ter ureditev stojal in nadstrešnic za parkiranje koles bodo omogočili trajnostno mobilnost v čim večjem obsegu.

Umeščanje velikih generatorjev prometa v prostor

Izrednega pomena za čim učinkovitejši JPP je pravilno umeščanje velikih generatorjev prometa ob proge oziroma v bližino postajališč JPP. Stanovanjske soseske, bolnišnice, nakupovalni in šolski centri, fakultete, stadioni in podobno naj bodo čim bližje postajališč JPP oziroma naj se skladno z načrtovanjem takih objektov predvidi tudi proga in potrebna infrastruktura za izvajanje JPP.

Parkirni standardi in parkirna politika

Skladno z obstoječo prometno infrastrukturo in razvojnimi potrebami je treba preučiti ukrep maksimalnega parkirnega standarda. Mesta v Sloveniji in mnogih drugih evropskih državah za novogradnje določajo minimalne parkirne standarde, torej najmanjše število parkirnih mest glede na namensko rabo novogradnje. Nekatere države in mesta so zaradi težav s prometom začeli določati maksimalne parkirne standarde, tj. maksimalno število parkirnih mest v določenih naseljih (predvsem njihovih osrednjih delih), s katerimi obvladujejo rast prometa tam, kjer ga je po izbranih merilih (okoljskih, infrastrukturnih ipd.) preveč.

Parkirna politika mest naj z višjimi cenami parkiranja v mestnih središčih in nižjim cenami proti njihovemu obrobju v kombinaciji z učinkovito mrežo P + R zagotovi, da bo v mestna središča pripeljalo čim manj avtomobilov.

Regionalni vidik načrtovanja JPP

Pri načrtovanju razvoja dejavnosti v prostoru je treba upoštevati posebnosti občin z vidika njihove lege in velikosti, sistem javnega potniškega prometa in ukrepe trajnostne mobilnosti

pa smiselno načrtovati v povezavi s sosednjimi občinami oziroma na ravni regije (zagotavljanje JPP do večjih zaposlitvenih središč, krajev šolanja, oskrbe ...).

Izboljšanje ponudbe JPP

Za načrtovanje prihodnjega razvoja prevoza potnikov je treba stalno spremljati njihove potovalne navade in potrebe, za kar se opravijo tudi ustrezne raziskave.

Rezerva za izboljšanje ponudbe JPP je tudi v obstoječem sistemu prevoza osnovnošolskih otrok, ki se izvaja kot posebni linijski prevoz in pod nekaterimi pogoji tudi kot javni linijski prevoz – hkrati se lahko prevažajo vsi potniki, tudi naključni, s čimer se izboljša ponudba JPP ter zagotovi gospodarnejša poraba finančnih sredstev občin in države. Občine naj preučijo prostorske možnosti za povezovanje šolskih in javnih linijskih prevozov ter smiselno načrtujejo potrebno infrastrukturo za njihovo izvedbo.

Nadgradnje in izboljšave sistema upravljanja integriranega javnega potniškega prometa

Upravljanje JPP je treba ves čas prilagajati trenutnim potrebam v družbi ter ga izpopolnjevati z učinkovitimi programi in orodjem za njegovo upravljanje in vodenje, pa tudi s sistemom merjenja njegove učinkovitosti. Za učinkovito upravljanje sistema JPP je treba vzpostaviti upravljavca, ki bo operativno vodil in upravljal podsistema prevoza potnikov po železnici in v medkrajevnem avtobusnem prometu ter zagotavljal povezovanje z mestnim potniškim prometom, ki je v upravljanju občin.

Standard dostopnosti

Dostopnost z vidika javnega potniškega prometa je treba ovrednotiti glede na opredelitve razdalj do najbližjih postajališč javnega potniškega prometa. Kljub načelnim usmeritvam o namestitvi večjih generatorjev prometa čim bližje postajališč JPP se na izvedbeni ravni pogosto dogaja, da večje novogradnje nimajo alternative za dostop z osebnim avtomobilom. S standardi dostopnosti JPP je mogoče to pomanjkljivost preseči.

Standard dostopnosti glede primerne pogostosti JPP je treba zagotoviti tako, da bodo imeli prebivalci skladno s potrebami po prevozu vozne rede prilagojene in jim bo JPP dejansko omogočal učinkovit prevoz.

Smernice za pripravo celostne prometne strategije

Pomemben vidik razvoja trajnostne mobilnosti je izdelava celostnih prometnih strategij na občinski ravni, ki bodo polno upoštevale načela trajnostne mobilnosti. Z uporabo smernic imajo občine na voljo pripomoček za celovito urejanje prometa na lokalni ravni, pri čemer bo javni potniški promet dobil ustrezno vlogo v prihodnjem trajnostnem prometnem sistemu oziroma s čimer ustvarimo možnosti, da javni potniški promet izkoristi svoje zmogljivosti v celoviti ponudbi vseh prevoznih načinov.

Strateško in celovito načrtovanje prometa presega dosedanje načrtovalsko prakso, ki se je še vedno preveč osredotočala na povečanje zmogljivosti cestne infrastrukture. Posledici sta nižja kakovost bivanja in velika poraba javnega denarja za gradnjo cestne infrastrukture.

Smernice so dostopne na spletnih straneh Ministrstva za infrastrukturo pod rubriko Projekt integrirani javni potniški promet/Aktivnosti projekta.

Izobraževalno-ozaveščevalne dejavnosti kot podpora spreminjanju potovalnih navad

Izobraževanje, obveščanje in ozaveščanje javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti je pomembno za spreminjanje potovalnih navad državljanek in državljanov RS. Glede na različne ciljne skupine je treba pripraviti različne ukrepe in pristope, s katerimi se nagovori različna ciljna javnost. Uporabiti je treba nekatere že preizkušene in učinkovite modele, na primer

»evropski teden mobilnosti« za splošno javnost, ter različne didaktične igre, na primer »prometna kača« in »beli zajček« za šole in vrtce, izdelavo mobilnostnih načrtov za večje institucije, uvajanje mobilnostnih centrov oziroma mobilnostnih svetovalcev ipd. Manjkajoče učinkovite pristope za druge ciljne skupine je treba razviti in izvesti na ravni RS.

Uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti

Privlačnost javnega potniškega prometa je odvisna od številnih dejavnikov. Eden od njih je tudi informacija o prihodih vozil JPP na postajališče. Informacija o tem, kje je vozilo v stvarnem času, je pomembna za upravljavca javnega prevoza potnikov (nadzor) in za izvajalca prevozov (upravljanje voznega parka).

Zelena vozna sredstva JPP

Za zmanjšanje prometnih zgostitev in zasedenosti parkirišč ter čistejše okolje je treba preskusiti model prevoza z javnimi (zelenimi) avtomobili.

Za izvajanje GJS prevoza potnikov po cesti in železnici se pri nakupu novih vozil upošteva skladnost z okoljskimi standardi.

6.2 Cilji razvoja prometa v Republiki Sloveniji

6.2.1 Splošni cilji

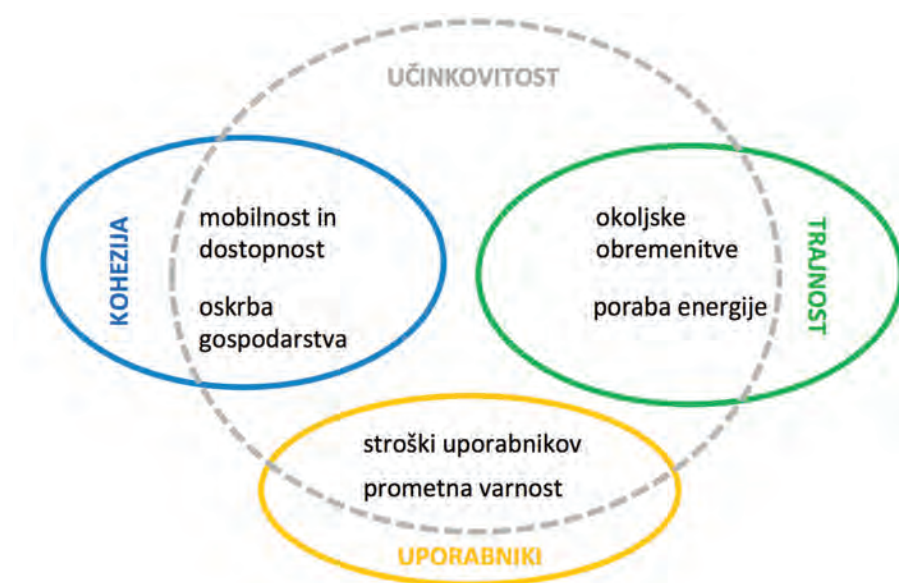
Na podlagi vizije so določeni osnovni cilji prometne politike, ki zagotavljajo uresničevanje vizije. Cilji so:

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

Zadnji cilj zmanjšati okoljske obremenitve je ključno povezan tudi s ciljem zmanjšati breme bolezni zaradi neustreznega prometa, ki ga poskuša doseči Ministrstvo za zdravje. Zato bodo ukrepi, določeni na podlagi tega cilja, vključevali tudi zdravje.

Cilji so usklajeni s cilji uredbe TEN-T o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z »infrastrukturnim« podsystemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (2011/275/EU: Sklep Komisije z dne 26. aprila 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z »infrastrukturnim« podsystemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (notificirano pod dokumentarno številko C(2011) 2741)).

Slika 90.
Shematski prikaz
usklajenosti splošnih
ciljev s cilji uredbe
TEN-T



6.2.2 Posebni cilji po načinu prevoza

Železnice:

Cilji programa razvoja železniške infrastrukture sledijo skupnemu cilju trajnostnega razvoja Slovenije in so:

- povečanje konkurenčnosti gospodarstva z zmanjšanjem potovalnih časov, odpravo slabše pretočnosti in znižanjem prevoznih stroškov;
- uskladitev in/ali zagotovitev povezljivosti javnega železniškega omrežja z omrežjem EU;
- boljša dostopnost do posameznih regij in boljša medregijska povezava;
- izboljševanje dosežene ravni prometne varnosti;
- manjša obremenitev okolja;

- učinkovitejše vodenje prometa;
- znižanje obratovalnih stroškov;
- uvedba interoperabilnosti;
- zagotovitev standardov TEN-T (22,5 tone osnega pritiska, hitrost 100 km/uro, elektrifikacija, ERTMS, dolžine vlakov do 740 metrov) na jedrnem omrežju TEN-T, kjer to ne zahteva nesorazmerno velikih stroškov;
- zagotovitev standardov skladno s TSI na celovitem omrežju TEN-T;
- zagotovitev urejenih in varnih postaj in postajališč JPP.

Letalstvo:

- zagotoviti varnost, rednost in nemotenost zračnega prometa, ki je v javnem interesu;
- zagotoviti stalen razvoj standardov, priporočenih praks in predpisov za letalstvo;
- zagotoviti stalen razvoj letališke infrastrukture in infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa;
- zagotoviti stalen in učinkovit nadzor nad opravljanjem vseh dejavnosti civilnega letalstva;
- zagotoviti povezovanje med državo, industrijo in raziskovalno-izobraževalnimi ustanovami;
- zagotoviti ustrezne povezave letališč z drugo infrastrukturo (ceste, železnica);
- spodbujati povezovanje širšega gospodarskega okolja s civilnim letalstvom;
- zagotoviti infrastrukturo za alternativno gorivo.

Ceste:

- zmanjšanje potovalnih časov med regijami;
- odprava zastojev oziroma slabše pretočnosti;
- zagotovitev večje prometne varnosti z odpravo mest zgostitve prometnih nesreč ter uvedbo veljavne domače in EU-zakonodaje;
- zagotoviti primerno in povezljivo cestninjenje, skladno z zakonodajo EU;
- izboljšanje stanja vzporedne državne cestne mreže z načrtnim gospodarjenjem (vzdrževanjem in naložbami v gradnjo novih odsekov ter obvoznih cest naselij), kjer je to potrebno;
- zagotovitev ustreznih prometnih površin za nemotorizirane udeležence v prometu, z nadgradnjo obstoječega kolesarskega omrežja;
- zagotoviti ustrezna varna in varovana parkirišča na avtocestah, približno na vsakih 100 kilometrov;
- zagotoviti infrastrukturo za alternativno gorivo;
- zagotoviti urejene in varne postaje in postajališča JPP.

Pomorstvo:

- izboljšanje varnosti plovbe z zagotovitvijo ustreznih tehničnih in organizacijskih pogojev za nadzor, spremljanje in obveščanje v pomorskem prometu (npr. vzpostavitev centra VTS, zagotovitev ustreznih prostorov in usposobljenega osebja, avtomatizacija objektov za varnost plovbe, vzdrževanje kartografskih in hidrografskih podatkov);
- kakovostni izobraževalni programi in programi usposabljanja pomorščakov skladno z zahtevami konvencije STCW;
- povečanje pristaniških zmogljivosti in obsega pretovora prek koprskega pristanišča;
- zagotovitev ustreznih zalednih, predvsem železniških povezav;
- razvoj pomorskih avtocest in spodbujanje pomorskega prevoza na kratkih razdaljah;
- povečanje vpisa v slovenski ladijski register;
- zmanjševanje administrativnih bremen in krepitev medsektorskega sodelovanja z vzpostavitev enotnega okna za pomorski promet in drugih rešitev za izmenjavo informacij v tem prometu;
- razvoj celinskih plovnih poti z vključitvijo po mednarodni savski plovni poti v evropsko omrežje vodnih plovnih poti;
- zagotovitev infrastrukture za alternativno gorivo.

6.3 Osnovni ukrepi pri razvoju prometa v Republiki Sloveniji

Na podlagi teh ciljev so določeni posamezni osnovni ukrepi na prvi ravni, ki omogočajo doseg posameznih ciljev. Nekateri zagotavljajo izpolnitev več različnih ciljev, nekateri se med seboj dopolnjujejo, nekateri si konkurirajo, hkrati pa s tem povečujejo izpolnjevanje posameznega cilja.

Osnovni ukrepi so:

- izpopolnitev sistema javnega potniškega prometa;
- ozaveščanje javnosti in izobraževanje;
- posodobitev obstoječe prometne infrastrukture;
- novogradnja najboljše mogoče prometne infrastrukture;
- zagotoviti ustrezno povezanost pristanišča z zaledjem;
- širitev in tehnološka posodobitev pristanišča;
- širitev in tehnološka posodobitev letališč in navigacijskih služb zračnega prometa;
- razvoj logističnih centrov;
- uvedba sodobnih prevoznih sredstev;
- zagotavljanje tehnične ustreznosti prevoznih sredstev.

Povezanost ciljev in ukrepov je prikazana na sliki 91. Z nje je razvidno, katere cilje izpolnjuje posamezen ukrep. Tako na primer ukrep »novogradnja najboljše mogoče prometne infrastrukture« izpolnjuje vseh šest ciljev.

Slika 91.
Matrika ciljev
in ukrepov

UKREPI/CILJI	1	2	3	4	5	6
	izboljšati mobilnost in dostopnost	izboljšati oskrbo gospodarstva	izboljšati prometno varnost in varovanje	zmanjšati porabo energije	zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev	zmanjšati okoljske obremenitve
1 izpopolnitev sistema javnega potniškega prometa						
2 ozaveščanje javnosti in izobraževanje						
3 posodobitev obstoječe prometne infrastrukture						
4 novogradnja najboljše mogoče prometne infrastrukture						
5 zagotoviti ustrezno povezanost pristanišča z zaledjem						
6 širitev in tehnološka posodobitev pristanišča						
7 širitev in tehnološka posodobitev letališč in navigacijskih služb zračnega prometa						
8 razvoj logističnih centrov						
9 uvedba sodobnih prevoznih sredstev						
10 zagotavljanje tehnične ustreznosti prevoznih sredstev						

Nabor vseh možnih ukrepov znotraj osnovnih desetih bo izdelan po posameznih vrstah prometa. Kako bodo posamezni ukrepi omogočali posamezne cilje, bo mogoče ugotavljati na podlagi kazalnikov, izdelanih za posamezen cilj.

6.4 Kazalniki razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Kazalniki razvoja prometa v RS glede na splošne cilje so:

Cilj 1 – izboljšati mobilnost in dostopnost za prebivalce

ter cilj 2 – izboljšati oskrbo gospodarstva:

Kazalniki, ki opredeljujejo izboljšanje mobilnosti in dostopnosti prebivalstva, so deloma posledica prometnega modela in deloma statistike, hkrati pa posledica posameznih ukrepov, kot na primer število vozil/tisoč prebivalcev.

- dolžina odsekov s preseženo prepustnostjo [km]
- število lokacij z omejeno nosilnostjo
- število osebnih avtomobilov ali motornih vozil/tisoč prebivalcev
- število vozil na alternativno gorivo/prebivalca
- število potovanj/prebivalca
- število potovanj z avtobusom/prebivalca
- število potovanj z vlakom/prebivalca
- število potovanj z osebnim avtomobilom/prebivalca
- čas potovanja/potovanje z avtobusom [min.]
- čas potovanja/potovanje z vlakom [min.]
- čas potovanja/potovanje z osebnim prevozom [min.]
- število potovanj z avtobusom [pkm]
- število potovanj z vlakom [pkm]
- število potovanj z osebnim avtomobilom [pkm]
- število voženj avtobusov [voz km]
- število voženj potniških vlakov [vlak km]
- število voženj osebnih vozil [voz km]
- skupni potovalni časi potnikov [h]
- število prebivalcev z dostopnostjo do 15 minut do postaje oziroma postajališča JPP
- število prebivalcev z dostopnostjo do 15 minut do AC-priključka
- število prebivalcev z dostopnostjo do 30 minut do regionalnega središča – JPP
- število prebivalcev z dostopnostjo do 30 minut do regionalnega središča – os. avtomobil
- število prebivalcev z dostopnostjo do 30 minut do regionalnega središča
- način ločitve tovora (angl. *modal split*) JPP/osebni prevozi
- delež potniških kilometrov v železniškem prometu
- delež potniških kilometrov v avtobusnem prometu

Kazalniki morajo v opazovanem obdobju kazati pozitivne učinke.

Cilj 3 – izboljšati prometno varnost in varovanje:

- število prometnih nesreč na leto
- število lahko poškodovanih na leto
- število težko poškodovanih na leto
- število mrtvih na leto
- število varovanih parkirišč

Vsi kazalniki za izboljšanje prometne varnosti in varovanja naj bi se v opazovanem obdobju zmanjševali, razen števila varovanih parkirišč.

Cilj 4 – zmanjšati porabo energije:

- poraba goriva – bencin [litri]
- poraba goriva – nafta [litri]
- poraba goriva – elektrika [kWh]
- porabljena energija za ntkm [kWh]
- porabljena energija za ptkm [kWh]

Vsi kazalniki za zmanjšanje porabe energije naj bi se v opazovanem obdobju zmanjševali. Porabljena energija vseh prevoznih sredstev se bo zaradi obsega prevoza povečevala, vendar je cilj, da se bo porabljena energija na enoto zmanjševala. S tem bomo zniževali stroške prevoza in pozitivno vplivali na gospodarsko rast.

Cilj 5 – zmanjšati stroške uporabnikov in upravljalcev:

- časovni stroški [EUR]
- stroški porabe energije [EUR]
- stroški vzdrževanja vozil [EUR]
- stroški vzdrževanja infrastrukture [EUR]
- stroški hrupa [EUR]
- stroški CO₂ [EUR]
- stroški NO_x [EUR]
- stroški trdnih delcev PM₁₀ in PM_{2,5} [EUR]
- strošek prometnih nesreč na leto [EUR]
- stroški ukrepov za posamezno alternativo [EUR]

Kazalniki, ki opredeljujejo stroške uporabnikov, naj bi se zmanjševali, predvsem stroški na enoto. Nekateri kazalniki so neposredna posledica prometnega modela in nekateri izražajo ekonomske kategorije, treba pa jih je izračunati na podlagi vmesnih rezultatov prometnega modela.

Cilj 6 – zmanjšati okoljske obremenitve:

- obremenitev s hrupom na cesti [dB/prebivalca]
- obremenitev s hrupom na železnici [dB/prebivalca]
- CO₂ [t/leto]
- NO_x [t/leto]
- trdni delci PM₁₀ [t/leto]
- trdni delci PM_{2,5} [t/leto]

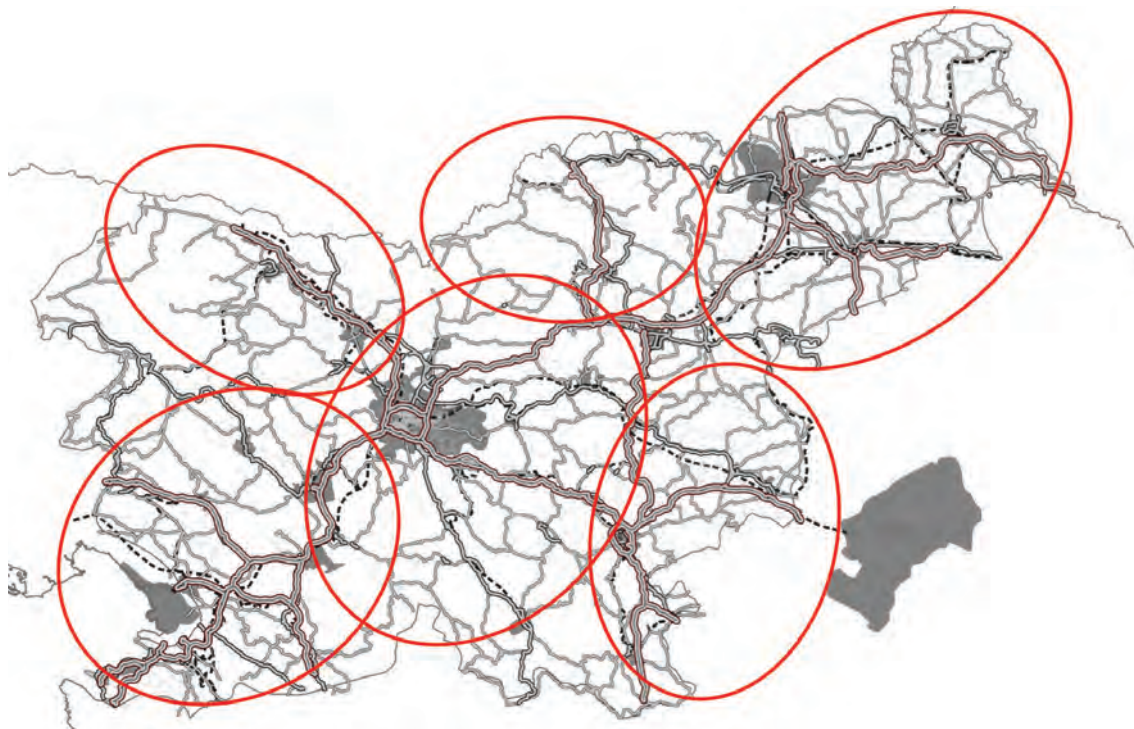
Na podlagi cilja 6 – zmanjšati okoljske obremenitve bo mogoče v zvezi z javnim zdravjem v RS spremljati še te kazalnike:

- število obolelih in umrlih za boleznimi dihal,
- število obolelih in umrlih za boleznimi srca in ožilja,
- število obolelih in umrlih za pljučnim rakom.

Cilji in kazalniki, ki merijo cilje, so splošni in veljajo za vso državo. Del problemov in ukrepov je prav tako splošnih ter veljajo za vso državo, del pa je posebnih in veljajo za konkretno območje. Zaradi ugotavljanja posebnih problemov in tem pripadajočih ukrepov je ta del narejen po območjih. Na sliki 92 je prikazanih sedem funkcionalnih območij, za katera so določeni posebni problemi, povezani s prometom in prometno infrastrukturo, ter ukrepi, ki te probleme rešujejo.

Slika 92.

Prometnogravitacijska območja, za katera so določeni posebni problemi in ukrepi



Sedem prometnogravitacijskih območij okvirno pokriva dvanajst statističnih regij, pri čemer se ne predvidevajo nove administrativne oziroma druge regije. Namen je predvsem opisati težave, povezane s prometom in prometno infrastrukturo teh območij, in določiti ukrepe.

1. Severovzhodna Slovenija zajema statistični regiji Štajersko in Pomurje. Območje je dobro povezano z avtocestnimi povezavami na mednarodno (TEN-T) in regionalno omrežje. Železniška koridorja Pragersko–Maribor–Šentilj in Pragersko–Hodoš sta del jedrnega omrežja TEN-T, zato je treba zagotoviti ustrezno zmogljivost in skladnost s standardi TEN-T. Kohezijskemu središču Maribor je treba zagotoviti ustrezne multimodalne primestne in mestne povezave.
2. Jugovzhodna Slovenija zajema spodnjeposavsko statistično regijo in del statistične regije jugovzhodna Slovenija (Bela krajina). Glavno težavo jim povzročata dostopnost območja Bele krajine do regionalnega središča Novo mesto in avtocestno omrežje (3. razvojna os).
3. Severozahodna Slovenija zajema gorenjsko statistično regijo, pri čemer je območje Kranja in Škofje Loke močno povezano tudi z glavnim mestom Ljubljana. Glavno težavo jim povzroča enotirna železniška proga Ljubljana–Jesenice, ki je slabše prepustna za tovorni promet in jo je treba izboljšati pri ravni storitev za potniški promet. Težave nastajajo tudi zaradi primestne povezave Škofje Loke z Ljubljano, turističnimi središči Bohinja in Bleda ter Cerknega.
4. Območje Goriške pokriva goriško statistično regijo, v kateri je glavna zaznana težava dostopnost doline Soče do regionalnega središča Nove Gorice in osrednje Slovenije (4. razvojna os).
5. Največja težava Koroške je dostopnost do avtocestnega omrežja, ki je nezadovoljiva zaradi dosežene prepustnosti na nekaterih odsekih in njihovih slabših lastnosti (3. razvojna os).
6. Na Primorskem sta največji težavi prepustnost koridorja Koper–Ljubljana za tovorni promet (predvsem obstoječe železniške proge) ter povezava do turističnih središč in meje s Hrvaško.
7. Osrednja Slovenija presega območje statistične regije, saj vključuje tudi Notranjsko, Kočevsko (razvojna os 3A), Zasavje in spodnjo Štajersko (Celje), pri čemer so prometni tokovi večinoma usmerjeni proti Ljubljani. Glavni težavi sta predvsem dostopnost do Ljubljane (ljublanski avtocestni obroč, primestne in regionalne povezave) in nizka raven storitev javnega prometa.

7 Ukrepi za doseganje ciljev strategije razvoja prometa v RS

Na podlagi zgornjih analiz, ciljev in opredelitev so bili določeni posebni cilji in ukrepi za njihovo doseganje po prometnih področjih ter prikaz vpliva ukrepov na posebne cilje. Navedeno je razvidno iz nadaljevanja v štirih medsebojno odvisnih preglednicah. Vse vrste preglednic skupaj predstavljajo predlog strategije razvoja prometa, pri čemer ukrepi niso določeni na ravni projektov.

7.1 Določitev splošnih in posebnih ciljev strategije

Strategija upošteva šest splošnih ciljev. Znotraj teh ciljev so štirje posebni cilji, ki podrobneje določajo, kaj je treba storiti, da bodo odpravljene ugotovljene težave. Za vsakega izmed štirih posebnih ciljev so nadrobneje določeni vidiki in/ali prometnogravitacijska območja, na katerih je treba rešiti težave. Vsak poseben cilj ter njegovi vidiki in območja, na katera se nanaša, so ustrezno opisani, da je jasno, kakšno težavo rešujejo.

Posebni cilji in podcilji strategije

- Posebni cilj št. 1: izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami
 - Podcilj 1a: odprava zastojev na meji
 - Podcilj 1b: izboljšanje dostopnosti mednarodnega potniškega prometa (vključno s tranzitnim prometom)
 - Podcilj 1c: izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovornega prometa (vključno s tranzitnim prometom)
- Posebni cilj št. 2: izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije
 - Podcilj 2a: severovzhodna Slovenija
 - Podcilj 2b: jugovzhodna Slovenija
 - Podcilj 2c: severozahodna Slovenija
 - Podcilj 2d: Goriška
 - Podcilj 2e: Koroška
 - Podcilj 2f: Primorska
 - Podcilj 2g: osrednjeslovenska regija
 - Podcilj 2h: dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)
- Posebni cilj št. 3: izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih
 - Podcilj 3a: Ljubljana
 - Podcilj 3b: Maribor
 - Podcilj 3c: Koper
- Posebni cilj št. 4: izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti
 - Podcilj 4a: prilagoditev zakonodaje, pravil in standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa
 - Podcilj 4b: izboljšanje organizacijske sestave sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki
 - Podcilj 4c: izboljšanje operativne sestave sistema
 - Podcilj 4d: izboljšanje varnosti prometnega sistema
 - Podcilj 4e: zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje
 - Podcilj 4f: izboljšanje energetske učinkovitosti
 - Podcilj 4g: finančna vzdržnost prometnega sistema

7.2 Določitev ukrepov za doseganje posameznih posebnih ciljev

Za vsakega od 21 podciljev v skupini ukrepov, ki se delijo na splošne ukrepe in ukrepe, ki zadevajo posebej železnico, cesto, javni potniški promet, zračni in pomorski promet ter urbana središča, je dodan opis in razlog navedbe ukrepa. Ukrepi niso predstavljeni na ravni konkretnih projektov, temveč na ravni ugotovljenih potreb (strateški ravni).

V levem stolpcu preglednic je označeno, na katero prometno sredstvo ali območje se nanaša posamezen ukrep. Oznaka R pomeni železnico, Ro cesto, A zračni promet, M vodni promet in U urbano središče.

7.3 Prikaz ukrepov za doseganje posameznih posebnih ciljev strategije

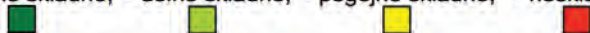
Tu je prikazan odnos med ukrepi in posebnimi cilji. Zeleno obarvane celice pomenijo, da ukrep gotovo dosega posamezen podcilj, rumeno obarvane pa, da doseganje cilja ni povsem gotovo.

Preglednica 7.1:
Prikaz ciljev, posebnih ciljev in ukrepov ter odnosa med ukrepi in posebnimi cilji

Iz preglednice je razvidno, da vsak ukrep izpolnjuje določene cilje in da vsi ukrepi zadovoljijo vse cilje.

Splošna primerjava alternativ	Železniški promet	Cestni promet	Javni promet	Pomorski promet	Letalski promet
1.a Odprava zastojev na mejah					
1.b Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega potniškega prometa					
1.c Izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovornega prometa					
2.a Severovzhodna Slovenija					
2.b Jugovzhodna Slovenija					
2.c Severozahodna Slovenija					
2.d Goriška					
2.e Koroška					
2.f Primorska					
2.g Osrednjeslovenska					
2.h dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)					
3.a Ljubljana					
3.b Maribor					
3.c Koper					
4.a Prilagoditev zakonodaje, pravil in standardov evropskim zahtevam in					
4.b izboljšanje organ. strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki					
4.c izboljšanje operativne strukture sistema					
4.d izboljšanje varnosti prometnega sistema					
4.e Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje					
4.f izboljšanje energetske učinkovitosti					
4.g Finančna vzdržnost prometnega sistema					

Legenda: - zelo skladno, - delno skladno, - pogojno skladno, - neskladno



Preglednica 7.2:

Prikaz ciljev in posebnih ciljev ter njihovi vidiki in območja

Cilji(splošni in posebni)	Opis
SPLOŠNI NAMEN IN CILJI STRATEGIJE	Splošni namen načrta je doseči učinkovit in trajnostni sistem za prevoz ljudi in blaga v Republiki Sloveniji. Za uresničitev tega namena se bodo pri vseh ukrepih, predlaganih v načrtu, upoštevali ti splošni cilji, ki so v skladu s pravili, standardi in uredbami Evropske unije, in sicer: – izboljšati mobilnost in dostopnost, – izboljšati oskrbo gospodarstva, – izboljšati prometno varnost, – zmanjšati porabo energije, – zmanjšati stroške uporabnikov, – zmanjšati obremenjenost okolja.
POSEBNI CILJI	
1 Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami	Slovenija je pomembna tranzitna država za potniški in tovorni promet ter država izvora in cilja (za vse zadevne načine prevoza). Glavna cilja načrta sta zagotoviti zadostno zmogljivost omrežja, ki bo ustrezala tudi standardom TEN-T (hitrost, osna obremenitev, dolžina vlakov), ter odpraviti glavne zastoje na mejah.
1a Odprava zastojev na mejah	Zastoji na mejah med turistično sezono (cesta proti HR, AT) in enotirne proge (AT, HU) ter težave z delovanjem (IT) (železniška proga).
1b Izboljšanje dostopnosti mednarodnega potniškega prometa (vključno s tranzitnim prometom)	Težave z zmogljivostjo (območje Ljubljane za tranzitni promet, terminali letališča) in ravno storitev (medkrajevni potniški vlaki) za tranzitni promet. Multimodalna dostopnost do glavnega omrežja.
1c Izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovarnega prometa (vključno s tranzitnim prometom)	Težave z zmogljivostjo (koprsko pristanišče, železniška proga Koper–Ljubljana, železniško križišče Ljubljana), skladnost s standardi TEN-T (kjer so ti ustrezni in gospodarsko upravičeni). Težave obstajajo, zlasti z vse večjo pomembnostjo pristanišč NAPA (povečevanje pretovora). Multimodalna dostopnost do glavnega omrežja.
2 Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije	Ljubljana, Maribor in Koper so glavna gospodarska, politična in upravna središča v državi. Regionalna središča zagotavljajo temeljne storitve v posamezni regiji. Zato je treba zagotoviti boljšo povezanost vseh regij s temi tremi glavnimi državnimi središči (krajši čas potovanja, raven storitev za javni prevoz in boljše stanje cest, kjer je to potrebno) ter ustrezne storitve in dostopnost znotraj posamezne regije z njenim središčem.
2a Severovzhodna Slovenija	Cilj načrta je izboljšati povezanost Pomurja z Mariborom. Severovzhodna Slovenija zajema statistični regiji Štajersko in Pomurje. Območje je dobro povezano z avtocestnimi povezavami, in sicer na mednarodno (TEN-T) in regionalno omrežje. Železniška koridorja Pragersko–Maribor–Šentilj in Pragersko–Hodoš sta del jedrnega omrežja TEN-T, zato jima je treba zagotoviti ustrezno zmogljivost in skladnost s standardi TEN-T. Kohezijskemu središču Maribor je treba omogočiti ustrezne multimodalne primestne in mestne povezave.
2b Jugovzhodna Slovenija	Cilj načrta je izboljšati povezanost Bele krajine (Črnomelj, Metlika) z Novim mestom in Ljubljano. Jugovzhodna Slovenija zajema spodnjeposavsko statistično regijo in del statistične regije jugovzhodna Slovenija (Bela krajina). Glavni težavi sta dostopnost Bele krajine do regionalnega središča Novo mesto in avtocestno omrežje (3. razvojna os).
2c Severozahodna Slovenija	Cilj načrta je izboljšati povezanost Bleda in Bohinja z Ljubljano. Severozahodna Slovenija zajema gorenjsko statistično regijo, pri čemer sta območji Kranja in Škofje Loke močno povezani tudi z glavnim mestom Ljubljana. Glavna težava je enotirna železniška proga Ljubljana–Jesenice, ki je slabše prepustna za tovorni promet, izboljšati je treba raven storitev za potniški promet. Težave nastajajo še s primestno povezavo Škofje Loke z Ljubljano, turističnimi središči Bohinja in Bleda ter Cerknega.
2d Goriška	Cilj načrta je izboljšati povezanost Bovca, Tolmina in Cerknega z Novo Gorico in Ljubljano. Goriška pokriva goriško statistično regijo, v kateri je glavna težava dostopnost doline Soče do regionalnega središča Nove Gorice in osrednje Slovenije (4. razvojna os).



Cilji(splošni in posebni)	Opis
2e Koroška	Cilj načrta je izboljšati povezanost Koroške s Celjem in Ljubljano. Največja težava Koroške je dostopnost do avtocestnega omrežja, ki je nezadovoljiva zaradi dosežene prepustnosti na nekaterih odsekih in njihovih slabših lastnosti (3. razvojna os).
2f Primorska	Cilj načrta je izboljšati povezanost Ilirske Bistrice (meja s Hrvaško) s Postojno in Ljubljano. Na Primorskem sta največji težavi prepustnost koridorja Koper–Ljubljana za tovorni promet (predvsem obstoječe železniške proge) ter povezava do turističnih središč in meje s Hrvaško.
2g Osrednjeslovenska regija	Cilj načrta je izboljšati povezanost osrednjeslovenske regije z Ljubljano. Osrednja Slovenija presega območje statistične regije, saj zajema tudi Notranjsko, Kočevsko (3A razvojna os), Zasavje in spodnjo Štajersko (Celje), kjer prometni tokovi večinoma tečejo proti Ljubljani. Glavni težavi sta tako predvsem dostopnost do Ljubljane (ljubljski avtocestni obroč, primestne in regionalne povezave) ter nizka raven storitev javnega prometa.
2h Dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)	Cilj je povečati (predvsem s splošnimi ukrepi) dostopnost do regionalnih središč. Skladno s cilji prostorskega razvoja RS bi vsakdo moral imeti možnost, da v 45 minutah z JPP doseže eno izmed urbanih središč v Sloveniji, če to ni mogoče, pa vsaj z osebnim vozilom.
3 Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih	Ljubljana, Maribor in Koper so glavna gospodarska, politična in upravna središča v državi. Zato je treba po eni strani zagotoviti dobro povezanost vseh slovenskih regij s temi tremi državnimi središči (krajši čas potovanja, raven storitev za javni prevoz in boljše stanje cest, kjer je to potrebno); po drugi strani pa so to središča treh pomembnih regij v Sloveniji in je treba zagotoviti tudi ustrezno povezanost znotraj njih. Poleg tega je Ljubljana križišče dveh vseevropskih koridorjev TEN-T (severozahod–jugovzhod in jugozahod–severovzhod oziroma vzhod–zahod in sever–jug), Maribor vozlišče v celovitem EU-omrežju TEN-T, v Kopru pa je edino slovensko pristanišče, ki je pomembno logistično središče oziroma izvor blaga za Slovenijo in srednjo Evropo.
3a Ljubljana	Treba je omogočiti neoviran pretok železniškega in cestnega tranzitnega prometa, tako da bo čim manj neugodnih vplivov na okolje. Izboljšana mora biti multimodalna dostopnost do mesta za mednarodni, medkrajevni in primestni potniški ter tovorni promet s poudarkom na trajnostnem razvoju. Razvit mora biti trajnostni mestni prometni sistem. Treba je vzpostaviti sistem prestopnih točk, na katerih bo mogoč udoben in hiter prestop med različnimi prometnimi sredstvi. Osrednja prestopna točka bo potniška postaja, ki bo stična točka mednarodnega, medkrajevnega, primestnega in mestnega prometa ter na kateri bo mogoč prestop med vsemi prometnimi sredstvi. Treba je vzpostaviti tudi logistično središče, v katerem bo mogoč pretovor med železniškim in cestnim prometom ter v katerem bo omogočen razvoj dopolnilnih dejavnosti.
3b Maribor	Treba je omogočiti neoviran pretok tranzitnega, zlasti železniškega prometa. Izboljšana mora biti multimodalna dostopnost do mesta za mednarodni, medkrajevni in primestni potniški promet ter tovorni promet s poudarkom na trajnostnem razvoju. Razvit mora biti trajnostni mestni prometni sistem in sistem prestopnih točk, na katerih bo mogoč udoben in hiter prestop med različnimi prometnimi sredstvi. Treba je vzpostaviti logistično središče, v katerem bo mogoč pretovor med železniškim in cestnim prometom ter v katerem bo omogočen razvoj dopolnilnih dejavnosti.
3c Koper	Proti meji z Republiko Hrvaško je treba omogočiti neoviran pretok tranzitnega prometa, problematičen zlasti med turistično sezono. Bistveno je treba izboljšati železniško povezavo Kopra z njegovim zaledjem. V obalni regiji in znotraj mesta je treba vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo zagotavljal tudi okolju sprejemljivo dostopnost. Omogočiti je treba nadaljnji razvoj pristanišča in logističnega središča, v katerem je mogoč pretovor med ladijskim, železniškim in cestnim prometom ter v katerem bo omogočen nadaljnji razvoj dopolnilnih dejavnosti.
4 Izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti	Eden od potrebnih korakov za izboljšanje učinkovitosti in trajnosti prometnega sistema je izboljšanje organizacijske in operativne sestave. Prometni sistem, ki je neustrezno organiziran, se neustrezno izvaja in vzdržuje, ne bo uspešen ne glede na količino finančnih sredstev, namenjenih njegovemu razvoju. Bolj trajnosten sistem ni le boljša uporaba finančnih sredstev, temveč tudi sistem, ki je varnejši in energetsko učinkovitejši ter ima manjši vpliv na okolje in družbo.



4a Prilagoditev zakonodaje, pravil in standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa

Da bi v celoti dosegli cilje nove politike vseevropskega prometnega omrežja, je treba določiti enotne zahteve glede infrastrukture in vzpostaviti jasne standarde, ki jih mora dosegati infrastruktura tega omrežja. To bo zajemalo tudi uporabo sistemov pametne mobilnosti, kot so sistem upravljanja zračnega prometa za prihodnost (SESAR), evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) ter železniški informacijski sistemi, sistemi pomorskega nadzora (SafeSeaNet) in informacijski sistemi za upravljanje ladijskega prometa (VTMIS), inteligentni prometni sistemi (ITS) in interoperabilne, med sabo povezane rešitve za naslednje generacije sistemov upravljanja multimodalnega prometa in informacijskih sistemov (tudi za zaračunavanje pristojbin in uporabnin). Učinkovitejše, preglednejše in finančno vzdržnejše načrtovanje, upravljanje in izvajanje javnega prometa na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe (PSC) skladno z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 prav tako spada pod ta vidik/vizijo. Za sprostitev zmogljivosti zasebnega financiranja je treba izboljšati zakonodajo in uvesti inovativni finančni instrument. Za omejitev časa, stroškov in negotovosti morata biti ocena in odobritev projektov učinkoviti in pregledni.

4b Izboljšanje organizacijske sestave sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki

Države so še vedno najpomembnejši subjekt, pristojen za oblikovanje in vzdrževanje prometne infrastrukture. Vendar so drugi subjekti, vključno s partnerji iz zasebnega sektorja, prav tako pomembni pri zagotavljanju multimodalnega vseevropskega prometnega omrežja in izvajanju povezanih naložb, vključno z regionalnimi in lokalnimi organi, upravljalci infrastrukture, koncesionarji ali upravitelji, izvajalci, upravljalci ipd. pristanišč in letališč, navigacijskih služb zračnega prometa itd. Z boljšim sodelovanjem med njimi bosta doseženi boljša kakovost in večja učinkovitost/uspešnost. Poleg tega se bo z boljšim sodelovanjem z javnostjo okrepila vključenost družbe in se zagotovil razvoj prometnega sistema, ki izpolnjuje potrebe uporabnikov.

Za večjo trajnost in kakovost prometnih sistemov sta nujno potrebna izboljšanje organizacijske sestave prometnega sistema in reorganizacija sestave zadevnih deležnikov za kar najboljšo porabo njihovih sredstev.

Za boljše spremljanje pomorskega prometa in boljši pomorski nadzor je treba okrepiti sodelovanje in izmenjavo informacij med organi, udeleženi v operativnem pomorskem nadzoru. Z ukrepi za krepitev tega sodelovanja in vzpostavitev skupnega okolja za izmenjavo informacij (kot so podatki o položaju ladij, podatki o tovoru, podatki iz senzorjev, karte in zemljevidi, meteorološki in oceanski podatki itd.) se bodo zmanjšali upravni in operativni stroški dejavnosti pomorskega prometa, deležniki pa bi imeli na voljo tekoče in najboljše razpoložljive podatke o razmerah na morju. Izboljšana uskladitev bo omogočila boljšo izrabo tehničnih sredstev ter izmenjavo informacij in podatkov med posameznimi organi in sektorji, pa tudi čezmejno. S tem se bomo izognili podvajanju zbiranja podatkov in omogočili učinkovitejše delovanje pristojnih organov na morju.

4c Izboljšanje operativne sestave sistema

Kakovost, dostopnost in zanesljivost storitev javnega prevoza bodo v naslednjih letih vse pomembnejše, med drugim zaradi staranja prebivalstva in potrebe po spodbujanju javnega prometa. Primerna pogostost, udobje, lahek dostop, zanesljivost storitev in intermodalna povezanost so glavne značilnosti kakovosti storitve. Zanesljivost informacij o času potovanja in možnih poteh je enako pomembna za neovirano mobilnost od vrat do vrat za potnike in tovor. Človeški viri so ključni del vsakega visokokakovostnega prometnega sistema. Prav tako je splošno znano, da bo pomanjkanje delovne sile in usposobljenih delavcev v prihodnosti postalo resna težava za promet. Po drugi strani sta izboljševanje izvedbenih ukrepov in strategija za učinkovitejšo uporabo prometa in infrastrukture z izboljšanimi sistemi za upravljanje prometa in informacijskimi sistemi (npr. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet) glavna cilja za zagotovitev trajnosti sektorja. Primerno vzdrževanje obstoječega prometnega omrežja, zmogljivosti in voznega parka je zelo pomembno za trajnost in kakovost prometnega sistema. V tem smislu je prednostni cilj vzpostaviti sistem za primerno vzdrževanje.

4d Izboljšanje varnosti prometnega sistema.

Eden od glavnih ciljev načrta je izboljšati varnost prometnega sistema/omrežja z ukrepi v celotnem omrežju, kot so preverjanje/ocena varnosti v cestnem prometu, ITS/TMS, umirjanje prometa, ukrepi za spodbujanje uporabe javnega prevoza itd.

Glede varnosti pomorskega prometa je zaradi dotrajanosti obstoječega nadzornega sistema in nezadovoljive razpoložljivosti radijskih komunikacij treba vzpostaviti center za nadzor in vodenje ladijskega prometa (center VTS). Upravičenost vzpostavitve centra VTS z ustrezno tehnično opremo in organizacijo službe nadzora je utemeljena tudi z zahtevami Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS.



4e Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje	Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih ciljev načrta. Cilj strategije je zlasti zmanjšati izpuste toplogrednih plinov, povezanih s prometom (prometni sektor je eden glavnih virov), in onesnaževanje ozračja. To bo doseženo s sklopom ukrepov glede navad v zvezi z mobilnostjo (premik k javnemu prevozu in okolju prijaznim načinom prevoza, npr. hoja in kolesarjenje) in izboljšanja tehnologije za vozila (učinkovitejša in čistejša). Preprečevanje, zmanjševanje in blaženje (morebitnih) vplivov na okolje je pomembno za obstoječo in novo infrastrukturo. Zaščita naravnih in grajenih okolij in pokrajin, preprečevanje izgube biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev, zaščita dediščine in zagotavljanje zdravega okolja (zmanjševanje števila ljudi, ki jih motijo vplivi prometa, kot sta hrup in izpusti) so nujni pogoji za razvoj trajnostnega prometnega omrežja.
4f Izboljšanje energetske učinkovitosti	Boljše in energetsko učinkovitejše navade v zvezi z mobilnostjo so ena od prednostnih nalog evropskih smernic in načrta. Za doseg tega cilja je treba spodbujati učinkovitejšo uporabo prometnega omrežja, zlasti pa javnega prevoza in okolju prijaznih načinov prevoza. Prav tako je pomembno spodbujati uporabo sodobnih, učinkovitejših in čistejših vozil, z upoštevanjem uporabe alternativnega goriva in zagotavljanjem virov gospodarnega ravnanja z izrabljenimi vozili.
4g Finančna vzdržnost prometnega sistema	Ena od prednostnih nalog Evropske unije je povečati finančno vzdržnost prometnega sektorja in zmanjšati potrebe po subvencijah, ki so pomemben del proračuna držav. To povečanje finančne vzdržnosti bo doseženo z ukrepi glede organizacije in delovanja, torej z učinkovitejšim upravljanjem omrežja (kar bo mogoče z boljšim načrtovanjem – to bo privabilo več uporabnikov – in upravljanjem, npr. s pogodbo o izvajanju javne službe, ki bi dovoljevala tudi možno ponudbo storitev v prihodnosti, s čimer bi se odprla pot za prehod v tržna gospodarstva). Novi finančni instrumenti, na primer pobuda za projektne obveznice Evropske unije, lahko v večjem obsegu zagotovijo finančno podporo javno-zasebnemu partnerstvu.

Pri oštevilčenju ukrepov smo se držali načela, da so ukrepi med 1–10 ukrepi na elementih omrežja, med 11–30 ukrepi na omrežju in od 30 naprej organizacijski ukrepi.

Preglednica 7.3:

Opis ukrepov za doseg
zastavljenih posebnih
ciljev – področje železnic

 popolnoma usklajeno
 delno usklajeno

Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Železnica		
Elementi železniškega omrežja		
R.1	Koper–Ljubljana	Koridor, ki povezuje Koper in Ljubljano z vzhodno Evropo, se večinoma uporablja za prevoz tovora, vendar ponuja tudi možnost za mednarodni potniški promet od Divače do Ljubljane. Je del sredozemskega (MED) in baltsko-jadranskega koridorja TEN-T. Da bi se spopadli s pričakovano rastjo potreb po prevozu tovora v pristanišču Koper in s podobno rastjo v gospodarstvu, je treba zmogljivost povečati. Poleg tega je Koper glavno slovensko pristanišče TEN-T in eno najpomembnejših pristanišč v Jadranskem morju. Ob povečanju zmogljivosti glede na pomembnost železniške povezave za tovorni promet bo moralo železniško omrežje izpolniti ta minimalna tehnična merila: 22,5 ton osne obremenitve, 740 metrov dolgi vlaki, ERTMS in elektrifikacija. Osnova za projektno hitrost je do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer se bodo upoštevale tudi možne tolerance skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.2	Zidani Most–Dobova (HR)	Odsek je del jedrnega omrežja TEN-T, namenjen mešanemu prometu. Na njem je treba zagotoviti standarde TEN-T, tako da so osna obremenitev, hitrost, elektrifikacija in zmogljivost ustrezne, nadgradnja pa je potrebna glede na zahtevo za dolžino vlakov 740 metrov in uvedbo ERTMS. Proga naj bo za potniški promet usposobljena za hitrosti do 160 km/h in za tovorni promet do 100 km/h, pri čemer se bodo upoštevale tudi možne tolerance skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.3	Ljubljana–Jesenice (AT)	Odsek spada v celovito omrežje TEN-T, pomemben je za tovor in vsaj 2/3 dolžine na odseku Ljubljana–Kranj za potniški promet (dnevne selitve potnikov). Treba je povečati zmogljivost proge in jo nadgraditi za večjo raven (kakovost) storitve. Proga je treba usposobiti za hitrosti do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer se bodo upoštevale tudi možne tolerance skladno s TSI glede na njeno funkcionalnost. Upošteva se dolžina vlakov 740 metrov. Uvede se sistem ERTMS. Železniški predor Karavanke je treba urediti v skladu z zahtevami prometne varnosti in prepustne zmogljivosti. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.4	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)	LŽV je križišče mednarodnih prometnih koridorjev in najpomembnejše prometno vozlišče v državi. Povečanje zmogljivosti je nujno zaradi zagotovitve prepustnosti za blagovne tokove in izboljšanja storitev za javni potniški promet. Poleg same preureditve (reorganiziranja) obstoječega vozlišča, podaljšanja in zgraditve manjkajočih tirov (npr. Tivolski lok) bo treba zagotoviti obvoznico za tovorni promet, da ne bo več potekal skozi glavno železniško postajo. Uredi se potniška postaja Ljubljana. Uvede se sistem ERTMS. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.5	Ljubljana–Zidani Most	Odsek spada v baltsko-jadranski (BA) in MED-koridor ter je del jedrnega omrežja TEN-T. Namenjen je mešanemu prometu. Na njem je treba zagotoviti standarde TEN-T za jedrno omrežje, tako da sta osna obremenitev in zmogljivost ustrezni, proga je tudi elektrificirana, nadgradnja pa je potrebna za doseganje večje hitrosti, in sicer za potniški promet do 160 km/h in tovorni promet do 100 km/h, pri čemer se bodo upoštevale tudi možne tolerance skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Upoštevati je treba dolžino vlakov 740 metrov in uvedbo ERTMS. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.6	Divača–Sežana (IT)	Odsek spada v baltsko-jadranski (BA) in MED-koridor ter je del jedrnega omrežja TEN-T. Namenjen je mešanemu prometu. Na njem je treba zagotoviti standarde TEN-T za jedrno omrežje, tako da sta osna obremenitev in zmogljivost ustrezni, proga je tudi elektrificirana, nadgradnja pa je potrebna za doseganje večje hitrosti, in sicer za potniški promet do 160 km/h in tovorni promet do 100 km/h, pri čemer se bodo upoštevale tudi možne tolerance skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Upoštevati je treba dolžino vlakov 740 metrov in uvedbo ERTMS. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
R.7	Pragersko–Hodoš (HU)	Odsek je del MED-koridorja in jedrnega omrežja TEN-T; odsek Murska Sobota–Hodoš je namenjen predvsem tovornemu prometu, drugje pa mešanemu; proga ustreza standardom TEN-T (oz. bo tako z dokončanjem sedanje naložbe) in ima še dovolj zmogljivosti, čeprav je enotirna. Morebitna gradnja dodatnega 2. tira je odvisna od načrtov Madžarske oziroma povečanja prometnih tokov. Uvede se sistem ERTMS. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.8	Maribor–Šentilj (AT)	Odsek je del BA-koridorja in jedrnega omrežja TEN-T; namenjen je mešanemu prometu. Gre za enotirno progo, na kateri je treba povečati zmogljivosti (tudi z zgraditvijo 2. tira) in ki zahteva nadgradnjo za doseganje standardov TEN-T (predvsem osna obremenitev 22,5 tone, hitrost do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer se bodo upoštevale tudi možne tolerance skladno s TSI glede na funkcionalnost prog). Zagotoviti je treba dolžino vlakov 740 metrov in uvesti ERTMS. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.9	Pragersko–Maribor	Odsek je del BA-koridorja in jedrnega omrežja TEN-T; namenjen je mešanemu prometu. Zmogljivost proge je ustrezna, nadgradnja pa je potrebna za doseganje standardov TEN-T (predvsem osna obremenitev 22,5 tone, hitrost do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer se bodo upoštevale tudi možne tolerance skladno s TSI glede na funkcionalnost prog; zagotoviti je treba dolžino vlakov 740 metrov in uvesti ERTMS). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.10	Zidani Most–Pragersko	Odsek je del BA- in MED-koridorja ter jedrnega omrežja TEN-T; namenjen je mešanemu prometu. Zmogljivost proge je ustrezna, nadgradnja pa je potrebna za doseganje standardov TEN-T (predvsem osna obremenitev 22,5 tone, hitrost do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer se bodo upoštevale tudi možne tolerance skladno s TSI glede na funkcionalnost prog; zagotoviti je treba dolžino vlakov 740 metrov in uvesti ERTMS). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.11	Postojna–Ilirska Bistrica Šapjane (HR)	Odsek spada v celovito omrežje TEN-T in ima pomembne zmožnosti predvsem za tovorni promet. Na progi je treba povečati zmogljivost in jo nadgraditi za večjo raven storitve, in sicer predvsem povečati hitrost in pogostost voženj za potniški promet ter ustrezno prepustno in prevozno zmogljivost za tovorni promet. Progo je treba usposobiti za potniški promet do 160 km/h in tovorni promet do 100 km/h, pri čemer se bodo upoštevale tudi možne tolerance skladno s TSI glede na njeno funkcionalnost. Zagotoviti je treba dolžino vlakov 740 metrov in uvesti ERTMS. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.

Železniško omrežje

R.21	ETCS	Namestitev sistema ETCS na proge, ki niso opisane v prejšnjih ukrepih, bi omogočala povečanje interoperabilnosti celotnega omrežja. Smiselna je namestiti ETCS tudi na druge proge slovenskega omrežja (v celoti in ne samo na omrežje TEN-T). Z nadaljnjimi študijami bodo pri vsakem primeru določene posebne potrebe in potrebni tehnični parametri (npr. 2. raven ETCS na glavnih in regionalnih progah – ETCS Regional). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.22	Elektrifikacija	Elektrifikacija regionalnih železniških prog bi omogočila večjo učinkovitost obstoječe infrastrukture. Z nadaljnjimi študijami bodo pri vsakem primeru določene posebne potrebe in potrebni tehnični parametri. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.23	Obnova, nadgradnja ali novogradnja drugih prog	S študijami posameznih odsekov bo ugotovljena potreba po obnovi in nadgradnji prog, ki niso bile zajete v posebnih ukrepih, pri čemer se bodo upoštevali zasnova delovanja ter gospodarski in okoljski vidiki (regionalne proge in proge do sosednjih držav, ki niso zajete v omrežje TEN-T). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.24	Varnost	Odprava nevarnih železniških prehodov: za ta namen bi bilo treba spremeniti zakonodajo na tem področju in ponovno opredeliti, kakšne vrste železniških prehodov lahko opredelimo kot ustrezno oziroma neustrezno zavarovane in s tem nevarne. V nadaljevanju je na podlagi tega treba pripraviti terminski načrt odprave neustrezno zavarovanih železniških prehodov. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Delovanje/organizacija železnice		
R.31	Reorganizacija uporabnin za proge	Uporabnine za proge morajo biti sorazmerne z izpusti in zato v skladu z načelom odgovornosti povzročitelja. Biti morajo enake mejnim stroškom, ki nastanejo neposredno pri opravljanju storitve železniškega prometa; spremeniti je treba sistem zaračunavanja uporabnin z uvedbo primerne spodbude za opremljanje vlakov z ETCS. Uporabnine za proge je treba uskladiti z upravami železnic sosednjih držav, s čimer se bo olajšal mednarodni promet.
R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe	Pogodba/pogodbe o izvajanju javne službe v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 so temeljno orodje za zagotavljanje preglednosti in učinkovitosti pri opravljanju storitev javnega prevoza. Zato razširjeno uresničevanje pogodb o izvajanju javne službe ni potrebno le zaradi skladnosti, temveč je tudi prvi korak za doseganje boljše kakovosti slovenskega prometnega sistema. Tipologija in trajanje pogodbe o izvajanju javne službe morata biti določena z analizo posameznih primerov, skupaj z uporabnostjo lastnega modela (ki lahko temelji na vprašanih popolne skladnosti ali uporabnosti po temeljitem ovrednotenju tehničnih in finančnih zahtev).
R.33	Povečanje finančne vzdržnosti	Povečanje finančne vzdržnosti je eden od ciljev vseevropskega prometnega omrežja. Da bi ga dosegli, je treba izpopolniti organizacijsko sestavo železniškega sistema ter povečati učinkovitost delovanja in vzdrževanja. S finančno vzdržnostjo železniškega prometnega sistema naj bi se zmanjšala odvisnost sistema od javnih subvencij. Z nadaljnjimi študijami bodo ocenjeni posamezni ukrepi, potrebni za kar najboljše razmerje med stroški in prihodki.
R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka	Da bi povečali konkurenčnost železniškega prometa v primerjavi z drugimi načini prevoza, je treba posodobiti železniški vozni park, skladno s predvidenimi izboljšavami infrastrukture. Prvi korak k razvoju tega ukrepa je celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur železniškega operaterja, tako pa prihodnjih zahtev ter operacijskega in vzdrževalnega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene posebne tehnične zahteve glede železniškega voznega parka.
R.35	Izboljšanje železniškega tovarnega voznega parka	Tovarni vozni park je večinoma sestavljen iz običajnih zaprtih in odprtih vagonov, med katerimi so nekateri primerni za kombinirani prevoz. Prvi korak k razvoju tega ukrepa je celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur železniškega operaterja, tako pa prihodnjih zahtev ter operacijskega in vzdrževalnega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene posebne tehnične zahteve glede železniškega voznega parka.
R.36	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje	Zakonodaja in smernice za načrtovanje, povezane z železnico, morajo spodbujati razvoj sektorja ter biti v skladu z najboljšo mednarodno prakso in evropskimi uredbami, zlasti v zvezi z varnostjo, interoperabilnostjo, trajnostjo prometa in okoljem.
R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja	Republika Slovenija razpolaga z razvejeno infrastrukturo cest in železnic ter drugo infrastrukturo. Ta omogoča mobilnost ljudi in opravljanje gospodarskih dejavnosti. V preteklih letih so upravljavci uvedli različne meritve stanja, ki omogočajo ugotavljanje stvarne kakovosti infrastrukture. Na nekaterih delih je uveden računalniško podprt sistem, ki omogoča sprotno spremljanje stanja in pripravo načrtov obnov na podlagi matematičnih modelov. Taki sistemi zagotavljajo učinkovito upravljanje infrastrukture in dolgoročno finančno vzdržnost sistema. Sistemi, ki temeljijo na stvarnih podatkih o stanju infrastrukture, omogočajo tudi ustreznejše dolgoročno načrtovanje potrebnih finančnih sredstev. Po vzpostavitvah teh podlag se bodo sklepale tudi večletne pogodbe za vzdrževanje železniške infrastrukture.
R.38	Reorganizacija delovanj/voznih redov	Da bi se povečal delež železniškega prometa, je treba preurediti vozni red (taktni vozni red) za izboljšanje povezanosti in učinkovitosti zagotovljenih storitev. V nadaljnjih študijah se bo ta možnost analizirala ob upoštevanju potniške zmogljivosti ter operativnih in infrastrukturnih zahtev in možnosti.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
R.39	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdrav- je ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)	Ukrepi varstva okolja pred hrupom zaradi železniškega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje oddanega hrupa pri viru (posodobitev tirnih vozil in železniške infrastrukture), ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje (klasične in nizke protihrupne ograje) in ukrepe na stavbah (protihrupna sanacija fasadnih elementov). Podrobnejše ukrepe je treba opredeliti v operativnem programu varstva pred hrupom, ki mora zajemati vse pomembne železniške proge in železniško omrežje na obeh poselitvenih območjih (MO Ljubljana in MO Maribor). Zmanjšanje oddanega hrupa je treba upoštevati tudi pri izvedbi ukrepov R.34 in R.35 (posodobitev voznega parka in tehnični ukrepi na tirnih vozilih). Z vidika zmanjšanja razvrednotenja naravnega okolja ima rekonstrukcija obstoječih infrastrukturnih povezav prednost pred gradnjo novih prometnic, prav tako ima umeščanje prometne infrastrukture v že obstoječe infrastrukturne koridorje prednost pred umeščanjem v naravno ohranjen prostor. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je treba zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba čim bolj zmanjšati ter pri tem prednostno načrtovati poseg na zemljiščih s slabšo pridelovalno zmožnostjo, zemljiščih zunaj strnjenih gozdnih kompleksov in območij gozdov z lesnoproizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti. Železniška infrastruktura naj se ne umešča na priobalna in obalna zemljišča. Tovrstni posegi lahko bistveno vplivajo na ekološko stanje vodotokov in zmanjšajo retenzijske površine, skupni vplivi pa učinkujejo na bioraznovrstnost območja in njegovo ekosistemsko delovanje. Pri načrtovanju železniške infrastrukture na območjih izredno visoko, zelo visoko in visoko ranljivih vodonosnikov je treba preučiti in načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive pri gradnji in obratovanju, pa tudi v izrednih dogodkih. Pri umeščanju v prostor se je treba izogibati vodovarstvenim območjem in območjem, ogroženim zaradi poplav, in z njimi povezani eroziji. Infrastrukturni koridorji naj se ne umeščajo prednostno na območja kulturne dediščine, območja izjemnih krajin in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na državni ravni. Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba zagotavljati kakovostno krajinsko sliko z upoštevanjem naravnih in kulturnih danosti ter topografije območja. Pri umeščanju železniške infrastrukture v prostor se je treba izogibati umeščanju objektov na območja z naravovarstvenim statusom (območja Natura 2000, zavarovana območja, naravne vrednote, EPO, območja, predlagana za zavarovanje). Čas izvajanja posegov se čim bolj prilagodi življenjskim ciklom živali in rastlin. Če je elektrifikacija železniške proge načrtovana na območju preletnih in selitvenih poti ptic, je treba za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki predvideti ustrezne tehnične rešitve. Prednost pri izbiri naj imajo različice z manjšim vplivom na migracijske poti prostoživečih živali (take z daljšim potekom v tunelih, pokritih vkopih, take, ki sekajo manj migracijskih poti). Pri fragmentaciji migracijskih poti je treba zagotoviti ustrezne prehode, načrtovane v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. V poglavju 9 tega dokumenta so po posameznih področjih podani tudi specifični omilitveni ukrepi, ki jih je treba upoštevati pri pripravi prostorskih načrtov in projektiranju železniške infrastrukture.
R.40	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	V novi uredbi TEN-T so navedena ta prometna vozlišča v Sloveniji: Ljubljana in Koper kot vozlišči v jedrnem delu omrežja TEN-T, Maribor pa kot vozlišče v celovitem delu omrežja TEN-T. Na teh točkah je največ možnosti za razvoj logistične dejavnosti v zvezi s tovorom, v Ljubljani in Mariboru pa tudi za vzpostavitev ločenih multimodalnih platform za potnike. Vendar je lahko v Sloveniji tudi širše (v večjem obsegu) poskrbljeno za prenos tovora in prehod potnikov z enega prevoznega načina na drugega. S tem bi omogočili učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in povečali učinkovitost prometa, še zlasti tam, kjer se s tem rešujejo okoljski problemi. V ta namen je treba v prihodnje opredeliti možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi prevoznimi načini. Kjer bi se pokazalo kot potrebno in učinkovito, je treba oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oziroma zagotoviti ustrezno povezanost logističnih tovornih terminalov z različnimi načini prevoza, kjer je izraženo zanimanje gospodarstva.
R.41	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji	Spodbujanje recikliranja in uporabe lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture, pa tudi uporabe certificiranih gradbenih materialov iz recikliranih stranskih proizvodov ali odpadnih materialov, ki nastajajo v drugih sektorjih (pri naročanju se upošteva tudi Uredba o zelenem javnem naročanju). Pri uporabi gradbenih materialov za prometno infrastrukturo, ki niso primarnega naravnega izvora, je treba upoštevati, da gre za uporabo večjih količin in predvsem za gradbena polnila ter da se nekatere nevarne snovi iz odpadnih materialov lahko trajno mobilizirajo. Novi gradbeni materiali imajo lahko tudi boljše funkcionalne lastnosti v primerjavi z izvirno naravnimi.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 glede prilagajanja podnebnim spremembam: s podrobnimi dokumenti zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe ter na podlagi ugotovitev analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture zoper te spremembe. Torej je treba razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in izvajanje ukrepov zmanjšanja občutljivosti prometne infrastrukture za te pojave.
R.43	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi	Zagotavljanje migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnosti voznikov pred trki s slednjimi: pri novonačrtovanih železniških progah zagotoviti ohranitev obstoječih migracijskih poti prostoživečih živali z zgraditvijo ustreznih objektov ali drugih ureditev za prehajanje (predvsem za velike sesalce in netopirje). Zaradi načrtovanja se že na začetku izdela namenska študija (oz. povzamejo ugotovitve že opravljenih študij, če te obstajajo), ki obsega podatke o vrstah, katerih premiki bodo s posegom prizadeti, in usmeritve projektantu za načrtovanje objekta oziroma ureditve (lokacija, oblika, velikost, zasaditev objekta in okolice ipd.).
R.44	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam	Zagotoviti ustrezno dostopnost infrastrukture vsem uporabnikom in to prilagoditi tako, da bo dostopnejša za manj mobilne osebe, na primer urediti ustrezne dostope s peronov.

Preglednica 7.4:

Opis ukrepov za doseg
zastavljenih posebnih
ciljev – področje cest

Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Cestni promet		
Elementi cestnega omrežja		
Ro.1	Avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)	Odsek je del celovitega omrežja TEN-T. Pred leti je bil zgrajen avtocestni odsek med Slivnico pri Mariboru in Draženci blizu Ptuja. Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času zgoščenega prometa med turistično sezono. Ugotovljeno je, da bo leta 2030 prepustnost presežena. Predvsem gre za problem povečanega prometa v turistični sezoni, saj med Ptujem in mejo s Hrvaško poteka po dvopasovni glavni cesti. V tem času nastajajo večji prometni zastoji, kar dodatno obremenjuje okolje. Ukrep pomeni novogradnjo avtoceste, saj je to edini manjkajoči AC-odsek med Mariborom in Zagrebom (dolžine 13 kilometrov), ki ga je še treba zgraditi. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.2	Dograditev avtocestnega predora Karavanke	Odsek je del celovitega omrežja TEN-T in je zdaj zgrajen kot polovična AC, zato je prometni pretok slabši. Pri sedanji ureditvi je problematična prepustnost v času povečanega prometa, ko nastajajo zastoji. Pojavljajo se nekaj kilometrov dolge kolone v posameznih dnevih. Zaradi varnosti je omejen promet tovornih vozil oziroma je vstop v predor nadzorovan. Poleg tega se prometne obremenitve letno povečujejo, tako da bi se obseg in število dni z zastoji še povečevala, kar je problematično z vidika uporabnikov (zastoji, obremenjevanje okolja) in upravljavca predora (zagotavljanje varnosti). Enocevni predor nima druge možnosti, kakor da se zgradi druga cev in takoj sanira obstoječa (prva predorska cev) ter da se v njima vzpostavi enosmerni promet. S tem bo dosežen polni profil štiripasovne avtoceste. Povečana bo varnost prometa, s čimer bodo izpolnjene tudi zahteve direktive o varnosti v predorih (Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta št. 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.3	Razvoj zasnove počivališč/parkirišč na avtocestnem omrežju in ureditev površin na nekdanjih mednarodnih mejnih prehodih	Uredba TEN-T 1315/2013 v 19. členu opredeljuje prednostne naloge držav članic za razvoj cestne infrastrukture. Med drugim predvideva zagotavljanje ustreznih parkirnih površin za gospodarske uporabnike, tako pa tudi stopnje varnosti in varovanja. Zagotovljena naj bi bila informacijska podpora glede števila razpoložljivih in prostih mest na parkiriščih ter za boljše izkoriščenost obstoječih parkirišč (ITS). Poleg tega je treba poskrbeti za dodatno zmogljivost s širitvijo obstoječih parkirišč oziroma po potrebi z zgraditvijo novih. Zaradi vključitve Republike Slovenije v EU in sprejetja schengenske ureditve na mejah države je mejne točke treba preurediti oziroma jim dati druge funkcije. V okviru ukrepa je treba pripraviti pregled in analizo mejnih točk, ugotoviti potrebe na njih, opredeliti novo, spremenjeno funkcijo in pripraviti projekte preureditve teh površin. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.4	Povezava Bele krajine z Novim mestom	Bela krajina je slabše navezana na regijska središča oziroma je njihova dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti in vremenskih razmer otežena. Z večjo dostopnostjo bosta zagotovljeni možnost za prihodnji razvoj in ustrezna povezanost regij v gospodarskem in družbenem smislu. Na tem območju je v zimskih razmerah treba izboljšati dostopnost čez Gorjance. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se čim bolj uporabi in rekonstruira oziroma nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Le v posameznih primerih oziroma tam, kjer na obstoječi infrastrukturi ni mogoče zagotoviti ustreznega standarda, se preučijo možnosti pripraviti projekt zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.5	Mestno omrežje Novo mesto	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Eden glavnih strateških ciljev je preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti na bivalnih območjih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna možnost za pretočnost daljinskega in ciljno-izvornega prometa v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Ro.6	Povezava Bohinja in Bleda z Ljubljano	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja, predvsem med avtocesto in Bledom, se promet zgosti in nastajajo zastoji. To velja zlasti za turistično sezono oziroma konični promet ob koncu tedna. Ukrep predvideva rekonstrukcijo sedanje ceste, s katero se ustvarijo ustrezne možnosti pretočnosti za daljinski promet in ciljno-izvorni promet v mestu, ter gradnjo južne obvoznice Bleda. Z ukrepoma se zagotovijo tudi ustrežnejše razmere v bivalnem in naravnem okolju. Preučiti je treba možnost izboljšanja dostopnosti z javnim potniškim prometom (obstoječa železniška povezava, alternativne oblike prevoza, ITS ...). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.7	Povezava Predela, Bovca, Tolmina in Cerknega z Ljubljano	Posamezna območja Goriške so slabše povezana na regijska središča oziroma je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti in vremenskih razmer otežena. Tako bodo zagotovljene možnosti za prihodnji razvoj ter ustrezna gospodarska in družbena povezanost regij. Med drugim je problematična prevoznost Vršiča pozimi, kar je treba izboljšati. Treba je zagotoviti tudi primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se čim bolj uporabi in rekonstruira oziroma nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege vanjo. Le v posameznih primerih oziroma tam, kjer ustreznega standarda ni mogoče zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.8	Mestno omrežje Škofja Loka	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane čezmerne emisije v bivalnem okolju. Eden glavnih strateških ciljev je preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvarijo ustrezne možnosti pretočnosti za daljinski in ciljno-izvorni promet v mestu. Tako se zagotovijo tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.9	Povezava Koroške z avtocestnim sistemom	Posameznim območjem na Koroškem je treba zagotoviti ustrezno dostopnost, varnost in primerno raven prometnih povezav do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja (do avtocest). Tako bodo dane možnosti za prihodnji razvoj ter ustrezno gospodarsko in družbeno povezanost regij. Kar najbolj se posodobi oziroma nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege vanjo. Le v posameznih primerih oziroma tam, kjer ustreznega standarda tako ni mogoče zagotoviti, se preuči možnost izvedbe posegov zunaj obstoječe prometne infrastrukture. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.10	Povezava Hrastnika z Zidanim Mostom in Brežicami	Posamezna območja Slovenije so slabše povezana z regijskimi središči oziroma je tam dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Na tem delu je glavna cesta samo enopasovna, kar pomeni, da je mogoč samo izmenični promet v eni smeri. Treba je zagotoviti primeren standard (dvopasovno glavno cesto) dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja. Hkrati je treba vzpostaviti ustrezno povezavo mimo Krškega do Brežic. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.11	Povezava Kočevja z Ljubljano	Posamezna območja Slovenije so slabše povezana z regijskimi središči oziroma je tam dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se čim bolj uporabi in rekonstruira oziroma nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege vanjo. Le v posameznih primerih oziroma tam, kjer ustreznega standarda ni mogoče zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj nje. Poleg cestne obstaja proti Kočevju železniška infrastruktura. Pri pripravi ukrepa je treba upoštevati obe prometni sredstvi ter ugotoviti, kako bi lahko zadostili ciljem hitrejši in boljše dostopnosti. Predvsem je treba preučiti, ali bi posodobitev železniške infrastrukture v celoti zadostila tem ciljem ali je treba končne predloge ukrepov iskati na cestni in železniški infrastrukturi z upoštevanjem učinkovitejše izvedbe javnega prevoza. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Ro.12	Ljubljanski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditev priključkov	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na avtocestnem obroču okrog Ljubljane na vseh odsekih nastajajo zastoji. Predvideni ukrepi: • uvedba javnega prometa, pri čemer bi pomembnejšo vlogo prevzela železnica na glavnih oziroma regionalnih smereh. Pričakovati je, da se bo del prometa na avtocestnem obroču tako sicer zmanjšal, a zaradi povečanja mobilnosti do leta 2030 se predvideva še povečan obseg cestnega prometa; • uvedba sistema ITS; • če ti ukrepi ne bodo odpravili težav v celoti, je treba izvesti še ukrepe, ki bodo povečali zmogljivosti obstoječih avtocestnih odsekov in priključnih AC-krakov, na primer razširitev obstoječe avtoceste za dodatni vozni pas v vsaki smeri; • preureditev in novogradnja priključkov na AC, na primer Brezovica, Šmarje - Sap, Domžale, Vrhnika; • preuči se tudi možnost izvedbe projekta po sistemu javno-zasebnega partnerstva. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.13	Povezava Gorenjske, Ljubljane in Štajerske	Povezava med Gorenjsko in Štajersko je zagotovljena z ljubljanskim avtocestnim obročem. Zato velik del prometa med tema regijama poteka po daljši poti, kar povzroča uporabnikom dodatne stroške. Obremenjena sta ljubljanski prometni obroč in še okolje zaradi emisij. Rešitev je v tangencialnih povezavah: novogradnja neposredne povezave med Gorenjsko in Štajersko (Želodnik–Vodice), ki bo skrajšala potovalno pot med regijama, nova cesta Trzin–načrtovani avtocestni priključek Študa, ki bo razbremenila obstoječo trzinsko vpadnico ter trzinsko in domžalsko cestno omrežje, pa tudi zgraditev povezave Stanežiče–Brod–Ježica–Šentjakob, ki bo razbremenila ljubljansko mestno cestno omrežje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.14	Povezava Štajerska–Dolenjska	Povezava med Štajersko in Dolenjsko je zagotovljena mimo Ljubljane s potekom avtoceste. Posledično velik del prometa med Štajersko in Dolenjsko poteka po daljši poti, kar povzroča uporabnikom dodatne stroške. Obremenjuje tudi ljubljanski prometni obroč in še okolje zaradi emisij. Obstoječe ceste med Celjem in Novim mestom ne ponujajo ustreznega standarda dostopnosti. Neposredna povezava med Celjem in Novim mestom bo skrajšala potovalno pot med regijama. Treba je preučiti možnost uporabe obstoječe infrastrukture, ki jo je treba posodobiti za hitrosti 90 km/h, kjer to ne bo mogoče, pa z zgraditvijo nove ceste. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.15	Povezava Škofje Loke/ Medvod z Ljubljano	Škofja Loka in Medvode sta velika generatorja prometa, kar velja zlasti za dnevne selitve. Iz te smeri je izrazita dnevna obremenitev zlasti v jutranjih in popoldanskih koničnih urah. Na cesti med Ljubljano in Medvodami nastajajo zastoji, ti pa povečujejo stroške uporabnikom in dodatno obremenjujejo okolje. Predvideni ukrepi: • preusmeritev dela dnevnih prometnih tokov na druge oblike prevoza, zlasti na javni potniški promet, pri čemer je treba preučiti, katere organizacijske rešitve (avtobusni promet, železniški promet) lahko zadostijo sedanjim in pričakovanim potrebam; • nadgradnja oziroma dograditev obstoječe cestne infrastrukture; • kjer ustreznega standarda s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo ni mogoče zagotoviti, se preuči možnost izvedbe posegov zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.16	Cestno omrežje okoli Maribora	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Glavni problem je predvsem del prometa na južnem delu Maribora, in sicer iz zahodnega dela mesta in zaledja, ki se usmerja proti hitri cesti oziroma avtocesti. Na nekaterih delih omrežja zaradi zgostitev prometa nastajajo zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Eden glavnih strateških ciljev je preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrežna pretočnost za daljinski in tudi za ciljno-izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Ro.17	Cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran na AC-sistem	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja (smer Koper, mejni prehod Dragonja) nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Eden glavnih strateških ciljev je preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnost za daljinski in tudi ciljno-izvorni promet v mestu. Prav tako se zagotovijo ustreznejše razmere v bivalnem okolju. Razmere v povprečnem dnevu na obstoječi cesti od Izole proti Piranu oziroma Portorožu so prometnotehnično in prometnovarnostno izredno slabe, dnevni obseg prometa pa presega zmogljivostni te ceste. Poleg tega dodatni promet v poletnih mesecih in koničnih dnevih še poslabša razmere in nastajajo večji zastoji. Ukrep predvideva novogradnjo HC od Jagodja do Lucije, ki je manjkajoči odsek t. i. obalne ceste, katere funkcija je navezava somestja Koper–Izola–Piran na AC-sistem. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.18	Povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom	Povezava od Postojne/Divače proti Hrvaški je del celovitega omrežja TEN-T ter je manjkajoči del med Ljubljano/Trstom in Reko, pa tudi manjkajoči del jadransko-jonske cestne povezave. Ilirska Bistrica in zaledje imata v sedanjih razmerah na voljo glavno cesto brez ustreznega standarda daljinske glavne ceste. Iz Postojne proti Hrvaški (Reka, zahodni del Istre, Kvarner) poteka tudi povečan turistični promet, ki je zlasti izrazit med turistično sezono, ko dosega tudi 3- do 4-kratnik povprečnega prometa. V tem času nastajajo prometni zastoji, kar pomeni tudi dodatno obremenjevanje okolja. Povezava od Postojne proti Hrvaški je prav tako del celovitega omrežja TEN-T. Prometne analize so pokazale, da cesta že zdaj ne ponuja ustreznega standarda, saj prehaja skozi naselja, del ceste pa nima ustreznih elementov in omejen je tudi prevoz tovornih vozil. Ukrep predvideva posodobitev obstoječe infrastrukture, da se zagotovita ustrezen standard in pretočnost obstoječe ceste za hitrosti 90 km/h. Predvideva se tudi preučitev preložitve dela trase na območjih naselij v obliki obvoznic, predvsem da se loči daljinski promet od notranjega in ciljno-izvornega. Treba je zagotoviti tudi boljšo prometno varnost, zato mora rešitev upoštevati ločevanje motoriziranega in nemotoriziranega prometa. Kjer ustreznega standarda s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo ni mogoče zagotoviti, se preučijo možnosti posegov zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.19	Mestno omrežje Celje	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja v Celju med priključki na AC in drugim omrežjem nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Eden glavnih strateških ciljev je preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom. Ukrep predvideva zgraditev obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnosti za daljinski in ciljno-izvorni promet v mestu. Hkrati se zagotovijo ustreznejše razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.20	Povezava Ormoža s Ptujem/Mariborom	Posamezna območja Slovenije so slabše povezana z regijskimi središči oziroma je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Treba je zagotoviti ustrezno dostopnost do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega prometnega omrežja (avtoceste). Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Na Ptuju se uredi ustrezen obvozni sistem, na povezavi Ptuj–Ormož pa izboljša raven prometnih razmer, in sicer predvsem s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo, le če ustreznega standarda ni mogoče zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj nje, delno ali v celoti. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.21	Mestno omrežje Nova Gorica	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja v Novi Gorici nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Eden glavnih strateških ciljev je preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še zlasti v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnost za daljinski in ciljno-izvorni promet v mestu. Prav tako se zagotovijo ustreznejše razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Ro.22	Povezava Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje	Bizeljsko, Kozjansko, Šentjur in Rogaška Slatina so slabše povezani z regijskimi središči oziroma je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oziroma celovitega omrežja TEN-T. Ukrep predvideva pripravo več projektov, ki bodo upoštevali dejanske potrebe prometnega sistema. Gre predvsem za posege v obstoječo prometno infrastrukturo, le v posameznih primerih oziroma tam, kjer ustreznega standarda na njej ni mogoče zagotoviti, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj obstoječe prometne infrastrukture (npr. povezava Dramlje–Šentjur). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Cestno omrežje		
Ro.31	Izboljšanje dostopnosti regij brez neposredne povezave z omrežjem TEN-T	Izboljšati je treba regionalno omrežje (cestno in železniško), ki bo ljudem in gospodarstvu omogočilo dostop do regionalnih središč (delovna mesta, storitve javnega pomena) v sprejemljivem času. Poleg regionalnih povezav je predvidena zgraditev obvoznic, potrebnih zaradi težav s prepustnostjo, zaradi čezmerne obremenjevanja okolja in varnosti cestnega prometa.
Ro.32	Upravljanje, spremljanje in štetje prometa ter informacijski sistem	Upravljanje prometa je pomemben del prometnega sistema. Zbiranje in obdelava podatkov o prometu je temelj za dopolnjevanje podatkovne zbirke s tega področja. Štetje prometa je različno, pri čemer je treba zagotoviti dostop do podatkov na primernih platformah, dostopnih tudi javnosti. Funkcije nadzora, vodenja in upravljalna prometa so temelj za izboljšanje pretočnosti prometnih tokov. Učinkoviti sistemi omogočajo tako vodenje, da je čim manj zastojev v rednem prometu in izrednih prometnih dogodkih. V okviru širše priprave dokumentov razvoja prometnega sistema v RS je bil oblikovan nacionalni prometni model. Tega je treba vzdrževati in posodabljati z vključevanjem novih raziskav (denimo ankete po gospodinjstvih, druge raziskave), tako pa zagotoviti, da bo model vseskozi osvežen.
Ro.33	Ukrepi za preprečitev, omilitve in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino in ukrepi za izboljšanje prometne varnosti (omilitveni ukrepi)	Ukrepi varstva pred hrupom zaradi cestnega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje hrupa pri viru (nizkohrupni asfalt, začasne ali trajne preusmeritve tranzitnega prometa in zniževanje hitrosti vožnje na območjih, občutljivih za hrup), ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje (protihrupne ograje in nasipi) in ukrepe na stavbah (protihrupna sanacija fasadnih elementov). Natančneje je ukrepe treba opredeliti v operativnem programu varstva pred hrupom, ki mora zajemati vse pomembne ceste in cestno omrežje na obeh poselitvenih območjih (M0 Ljubljana in M0 Maribor). Pri pripravi tega programa se je treba osredotočiti predvsem: a) na zmanjšanje hrupa s cestne infrastrukture; v zvezi s tem je treba pripraviti strategijo in tehnološke rešitve, ki bodo zagotavljale učinkovito zmanjšanje hrupa zaradi kotaljenja; b) na pripravo in upoštevanje enotnih izhodišč za določitev območij zaščite s protihrupnimi ograjami/nasipi in načina njihove izvedbe ter c) na oblikovanje enotnih izhodišč za pripravo in izvedbo ukrepov na stavbah. Za zmanjšanje razvrednotenja naravnega okolja ima rekonstrukcija obstoječih infrastrukturnih povezav prednost pred gradnjo novih prometnic, prav tako ima umeščanje prometne infrastrukture v že obstoječe infrastrukturne koridorje prednost pred umeščanjem v naravno ohranjen prostor. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je treba zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal. Posege v kmetijska in gozdna zemljišča je treba čim bolj zmanjšati ter jih prednostno načrtovati po zemljiščih s slabšo pridelovalno zmožnostjo, pa tudi zemljiščih zunaj strnjenih gozdnih kompleksov in območij gozdov z lesnoproizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti. Prometna infrastruktura naj se ne umešča na priobalna in obalna zemljišča. Tovrstni posegi lahko bistveno vplivajo na ekološko stanje vodotokov in zmanjšajo retenzijske površine, skupni vplivi pa učinkujejo na bioraznovrstnost in ekosistemsko delovanje območja. Pri načrtovanju posegov na območjih izredno visoko, zelo visoko in visoko ranljivih vodonosnikov je treba preučiti in načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive pri gradnji in obratovanju, pa tudi v izrednih dogodkih. Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je treba izogibati vodovarstvenim območjem in območjem, ogroženim zaradi poplav in erozije, povezane z njimi. Infrastrukturni koridorji naj se ne umeščajo prednostno na območja kulturne dediščine in izjemnih krajin ter krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na državni ravni. Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba zagotavljati kakovostno krajinsko sliko z upoštevanjem naravnih in kulturnih danosti ter topografije območja.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
		Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je treba izogibati območjem z naravovarstvenim statusom (območja Natura 2000, zavarovana območja, naravne vrednote, EPO, območja, ki so predlagana za zavarovanje). Čas izvajanja posegov se čim bolj prilagodi življenjskim ciklom živali in rastlin. Prednost pri izboru naj imajo različice z manjšim vplivom na migracijske poti prostoživečih živali (take z daljšim potekom v tunelih, pokritih vkopih, take, ki sekajo manj migracijskih poti). Pri fragmentaciji migracijskih poti je treba zagotoviti ustrezne prehode načrtovano, v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Glede cestne varnosti se na podlagi analiz podatkov o prometnih nesrečah in terenskih ogledov določajo križišča in odseki z visoko stopnjo prometnih nesreč oziroma odseki, na katerih je zaradi drugih vplivov treba izvajati ukrepe za zagotavljanje prometne varnosti. Zanje se nato pripravi program ukrepov, v katerem se določijo možni takojšnji ukrepi ter kratkoročni, srednjeročni in trajni ukrepi za izboljšanje prometne varnosti. Dosedanje analize so pokazale, da je na slovenskem cestnem omrežju treba sanirati veliko nevarnih križišč in odsekov. Pri ukrepih za večjo varnost na avtocesti je treba predvideti varnostne ukrepe, ki bodo učinkovito preprečili vožnjo v napačno smer, kar je treba izvesti kar najhitreje. V poglavju 9 tega dokumenta so po posameznih področjih podani tudi specifični omilitveni ukrepi, ki jih je treba upoštevati pri pripravi prostorskih načrtov in projektiranju cestne infrastrukture.
Ro.34	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	V novi uredbi TEN-T so navedena naslednja prometna vozlišča v Sloveniji: Ljubljana in Koper kot vozlišči v jedrnem delu omrežja TEN-T, Maribor pa kot vozlišče v celovitem delu omrežja TEN-T. Na teh točkah je največja možnost za razvoj logistične dejavnosti v zvezi s tovorom, v Ljubljani in Mariboru pa tudi za vzpostavitev multimodalnih platform za potnike. Vendar je lahko v Sloveniji tudi širše (v večjem obsegu) poskrbljeno za prenos tovora in prehod potnikov z enega načina prevoza na drugega. S tem se bo omogočilo učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in tako tudi povečana učinkovitost prometa. Zato je treba v prihodnje prepoznati možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi prevoznimi načini. Kjer bi se izkazalo za potrebno in učinkovito, bi bilo treba oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oziroma zagotoviti ustrezno povezanost logističnih tovarnih terminalov z različnimi prevoznimi načini, kjer je za to izraženo zanimanje gospodarstva.
Ro.35	Spodbujanje rabe ekoloških vozil in zgraditev omrežja za polnilne postaje	V okviru institucij EU (Svet EU in Evropski parlament) je bila sprejeta Direktiva 2014/94/ EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Direktiva zahteva od držav članic, da sprejmejo svojo strategijo na tem področju, in sicer v zvezi z osebniimi vozili za električna vozila in vozila na stisnjen zemeljski plin in vodik, v zvezi s tovarnimi vozili za vozila na utekočinjen zemeljski plin, v zvezi s pomorstvom za ladje na utekočinjen zemeljski plin in za napajanje ladij z elektriko s kopnega ter v zvezi z letalstvom za napajanje letal z elektriko na letališčih. Direktiva določa tudi roke za to (večinoma do leta 2025, razen za polnilne postaje za električna vozila, za katere je rok leto 2020). Direktiva v prilogi določa tudi standarde za to infrastrukturo. Glede na okoljske zahteve na ravni države oziroma EU bo treba spodbuditi nabavo električnih oziroma hibridnih vozil in zgraditi omrežje polnilnih postaj tako, da bo do leta 2030 na slovenskih cestah vsaj 15 odstotkov prometnega dela opravljeno brez izpustov TGP. Treba je predvideti finančne spodbude, ki bi posameznike spodbujale k nakupu vozil z okolju prijaznim pogonskim gorivom (npr. elektrika, plin).
Ro.36	Internalizacija zunanjih stroškov	To je orodje prometne politike, ki ima temelj v evropski Direktivi 2011/76/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. septembra 2011 o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovarna vozila. Direktiva določa, da mora država članica EU uvesti zaračunavanje zunanjih stroškov vsaj za težka tovarna vozila nad 11 ton (lahko pa seveda tudi za vsa druga), če se odloči za tak ukrep. Dodatno se lahko zaračunavajo zastoji, onesnaževanje zraka in hrup. Gre za vključitev okoljskih stroškov glede na energetsko učinkovitost (količina CO₂/km) in čistost vozil (standard EURO) v ceno pristojbin za uporabo javnih cestnih in parkirnih površin, če so v mestnih središčih. Pogoji za to pa je uvedba elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku ali sistem zaračunavanja vstopa v mesto (angl. <i>congestion charging</i>).
Ro.37	Omejevalna politika parkiranja	Za dosego zmanjšanja izpustov CO₂ in onesnaževal so učinkoviti ukrepi: a) zmanjšanje števila kilometrov, ki jih prevozi osebni avtomobil v urbanem okolju; b) povečanje deleža pešaškega in kolesarskega prometa; c) povečanje deleža javnega potniškega prometa; d) povečanje števila potnikov v avtomobilu, ki se uporablja v urbanem okolju; zmanjšanje porabe goriva na enoto tovora; e) izboljšanje energetske učinkovitosti vozil; za zmanjšanje prevoženih kilometrov z osebniimi avtomobili je v večjih mestih treba uvesti ukrep omejitvene parkirne politike s plačljivim parkiranjem in omejevanjem površin, namenjenih parkiranju osebnih avtomobilov.

Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Delovanje/organizacija cestnega prometa		
Ro.41	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje	Zakonodaja in smernice za načrtovanje, povezane s cestami, morajo spodbujati razvoj sektorja ter biti v skladu z najboljšo mednarodno prakso in evropskimi uredbami, zlasti v zvezi z varnostjo, interoperabilnostjo, trajnostjo in okoljem.
Ro.42	Izboljšanje finančne vzdržnosti cestnega omrežja in sistema plačevanja cestnine	Uvesti stabilen namenski vir financiranja in vzpostaviti elektronsko cestninjenje v prostem prometnem toku.
Ro.43	Zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni)	Republika Slovenija razpolaga z razvejeno cestno, železniško in drugo infrastrukturo, ki omogoča premike ljudi in opravljanje gospodarskih dejavnosti, zato morajo upravljavci zagotavljati, da je v ustreznem stanju. V preteklih letih so upravljavci uvedli različne meritve, ki omogočajo ugotavljanje stvarne kakovosti infrastrukture. Na nekaterih njenih delih, denimo na avtocestah, je uveden računalniško podprt sistem (npr. dTIMS_CT oziroma PMS-DARS), ki omogoča sprotno spremljanje stanja vozišča in pripravo načrtov obnove na podlagi matematičnih modelov, utemeljenih s krivuljami propadanja vozišča. Taki sistemi zagotavljajo učinkovito upravljanje infrastrukture in lastno dolgoročno finančno vzdržnost. Sistemi, ki temeljijo na stvarnih podatkih o stanju infrastrukture in omogočajo načrtovanje potrebnih ukrepov, morajo biti uvedeni tudi za druge dele infrastrukture (preostale ceste, železnice ...).
Ro.44	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji	Spodbujanje recikliranja in uporabe lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture, pa tudi uporabe certificiranih gradbenih materialov iz recikliranih stranskih proizvodov ali odpadnih materialov, ki nastajajo v drugih sektorjih (pri naročanju se upošteva tudi Uredba o zelenem javnem naročanju). Pri uporabi gradbenih materialov za prometno infrastrukturo, ki niso primarnega naravnega izvora, je treba upoštevati njihovo večjo količino (predvsem se uporabljajo kot gradbena polnila) in tudi, da se nekatere nevarne snovi iz odpadnih materialov lahko trajno mobilizirajo. Novi gradbeni materiali imajo lahko celo boljše funkcionalne lastnosti v primerjavi z izvirno naravnimi.
Ro.45	Zmanjševanje emisij onesnaževal	Zmanjševanje emisije onesnaževal z ukrepom, da se cestni vozni park v javnem prometu redno obnavlja in se pri nabavi novih vozil zagotovi njihova skladnost s stanjem tehnike; da se enaka pozornost kakor spodbujanju uporabe javnega prometa v urbanih središčih namenja tudi drugim oblikam trajnostne mobilnosti (kolesarjenje, cone za pešce ali cone, v katere imajo vstop vozila z nič ali zelo malo emisijami onesnaževal – angl. <i>low emission zone</i>). Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali razširitev obstoječega prometnega omrežja je za doseg cilja zmanjšanja onesnaženosti zunanjega zraka treba upoštevati te splošne usmeritve: – čim bolj zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja prometnih zgostitev, zagotavljanje tekočega prometa pri zmerni potovalni hitrosti med 60 in 90 km/h, preusmeritve prometa); – na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanjega zraka izvedba ukrepov za preprečitev povečanja prometnih tokov na posameznih odsekih cestnega omrežja in uvajanje ukrepov za prepoved vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila; – izogibati se umeščanju ukrepov na območja poselitve, ki so za onesnaženost zunanjega zraka posebej občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja).
Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 glede prilagajanja podnebnim spremembam: zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture zanje ter na podlagi ugotovitev analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture zoper podnebne spremembe. Torej je treba razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter načrtovanje in izvajanje ukrepov zmanjšanja občutljivosti prometne infrastrukture za ekstremne vremenske pojave.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Ro.47	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi	Zagotavljanje migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnosti voznikov pred trki s temi živalmi: zmanjšati fragmentiranost habitatov vrst z vzpostavitvijo prehodov za prostoživeče živali na obstoječih prometnicah (predvsem za vrste iz skupin sesalci in dvoživke). Za ta namen se na začetku izvede študija ali povzamejo ugotovitve že opravljenih monitoringov povoza prostoživečih živali ter na podlagi izsledkov študije uredijo objekti za prehajanje živali. V sklopu ukrepa se pripravi tudi prednostni seznam črnih točk povoza dvoživk, pri čemer se prednostno uredijo objekti za prehajanje, vključno z usmerjevalnimi ograjami. Za zagotovitev boljše varnosti v prometu (za preprečitev trkov z velikimi sesalci) je, odvisno od lokacije in gostote prometa, na neograjenih prometnicah mogoča postavitev kemičnih odvrčal, zvočnih opozorilnih naprav, svetlobnih odsevnikov ali kombiniranih naprav. Pri novonačrtovanih prometnicah je treba zagotoviti ohranitev obstoječih migracijskih poti z zgraditvijo ustreznih objektov ali drugih ureditev za prehajanje prostoživečih živali (predvsem za vrste iz skupin zveri, srnjadi, jelenjadi, netopirjev in dvoživk). Zaradi načrtovanja se že na začetku izdelajo namenska študija (oz. povzamejo izsledki že opravljenih študij, če obstajajo), ki obsega podatke o vrstah, katerih premiki bodo s posegom prizadeti, in usmeritve projektantu za načrtovanje objekta oziroma ureditve (lokacija, oblika, velikost, zasaditev objekta in okolice ter podobno).
Ro.48	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam	Zagotoviti ustrezno dostopnost infrastrukture vsem uporabnikom. Ta mora biti prilagojena, da bo dostopnejša za manj mobilne osebe, na primer ureditev dostopov s pločnikov na cesto, uporaba invalidom prijaznih javnih prevoznih sredstev, ureditev javnih električnih polnilnic, prilagojenih za uporabo invalidom na vozičkih, ipd.

Preglednica 7.5:

Opis ukrepov za doseg
zastavljenih posebnih
ciljev – mestni promet

Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Mestni promet		
Elementi mestnega omrežja		
U.1	Koridor Kamnik–Ljubljana	Gre za eno pomembnejših vpadnic v glavno mesto Slovenije, na kateri je veliko prometa, predvsem dnevnih selitev na delo in z njega. Precej obsežen je tudi javni potniški promet, ki bi se lahko še izboljšal, predvsem pri železnici. To bi dosegli s povečanjem zmogljivosti in kakovosti storitev potniškega prometa. Za ta namen bi bilo treba zagotoviti dvotirnost proge (ali vsaj delno dvotirnost), da se omogoči taktni vozni red in elektrifikacija. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.2	Koridor Kranj–Ljubljana	Odsek je pomembna ljubljanska vpadnica s precejšnjim številom potnikov na železnici. Zato že zdaj primanjkuje zmogljivosti za prevoz vseh morebitnih potnikov. Da bi to izboljšali, je treba zagotoviti predvsem dvotirnost, da se omogoči taktni vozni red, kar bo zagotovljeno z zgraditvijo 2. tira na progi Ljubljana–Jesenice. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.3	Koridor jugovzhodno od Ljubljane–Ljubljana	Gre za eno pomembnejših vpadnic v glavno mesto Slovenije, na kateri je veliko prometa (dnevnih selitev na delo in z njega), vendar predvsem z osebnimi avtomobili. Z nekaterimi ukrepi bi na tem odseku lahko izboljšali tudi javni potniški promet, predvsem po železnici. To bi dosegli s povečanjem zmogljivosti in kakovosti storitev potniškega prometa. Za ta namen bi bilo treba zagotoviti dvotirnost proge na odseku Ljubljana–Grosuplje (ali vsaj delno dvotirnost), da se omogoči taktni vozni red in elektrifikacija. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.4	Povezava Ljubljane z letališčem	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana nima najboljših povezav javnega potniškega prometa z glavnim mestom Ljubljano. Zato je treba uvesti ustreznejše linijske povezave z avtobusi (neposredne povezave in ne skozi okoliške kraje, npr. neposredna povezava letališče–Ljubljana) in/ali s kombiniranimi vozili po naročilu oziroma ustrezno železniško povezavo. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
Mestno omrežje		
U.11	Ljubljana P + R (angl. <i>park and ride</i> oziroma »parkiraj in se pelji«)	Ljubljana je največje slovensko mesto in prestolnica Slovenije z največjim številom dnevnih selitev, ki jih lahko izboljšamo z ustrezno postavitvijo sistema P + R. Parkirišča so neposredno povezana z zmogljivostmi javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden in okoljsko ustrezen dostop do središča mesta. Uporabnik se izogne stresni vožnji skozi natrpane mestne ulice, mesto pa je tako manj obremenjeno z osebnimi avtomobili in posledicami, ki jih prinaša promet osebnih vozil – od prenatrpanosti ulic in parkirišč do onesnaženosti in splošnega razvrednotenja okolja v mestnih središčih. V Ljubljani se predvideva postavitev 25 lokacij P + R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.12	Maribor P + R	Maribor je drugo največje slovensko mesto s precejšnjim številom dnevnih selitev, ki jih lahko izboljšamo z ustrezno postavitvijo sistema P + R. Parkirišča so neposredno povezana z zmogljivostmi javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden in okoljsko ustrezen dostop do središča mesta. Uporabnik se izogne stresni vožnji skozi natrpane mestne ulice, mesto pa je tako manj obremenjeno z osebnimi avtomobili in posledicami, ki jih prinaša promet osebnih vozil – od prenatrpanosti ulic in parkirišč do onesnaženosti in splošnega razvrednotenja okolja v mestnih središčih. V Mariboru se predvideva postavitev 6 mest P + R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.13	Slovenija P + R	Slovenija je zelo posebna glede poselitve. Ima namreč okrog 6.000 naselij, kar je veliko glede na njeno površino (20.273 km ²) in število prebivalcev (približno 2 milijona). Zato se uporaba sistema P + R (»parkiraj in se pelji«, angl. <i>park and ride</i>) kaže kot primerna za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa. Gre za kombinacijo parkirnih mest in postajališč javnega prevoza, kar omogoča, da se uporabnik do pomembnejših točk na obrobju mesta oziroma glavnih mestnih vpadnic pripelje z osebnim ali drugim vozilom, tam pa vstopi v sredstva javnega prevoza ali si sposodi kolo. Mogoče točke za zgraditev sistema P + R je pokazal prometni model, vendar bo za natančnejše načrtovanje njihovih lokacij treba izvesti podrobnejšo študijo. Okvirno se načrtuje, da naj bi imeli na ravni Slovenije 72 mest P + R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
U.14	Razvoj postaj	Z ustrezno analizo obstoječega stanja ter pričakovanega razvoja prometnega sistema in družbeno-gospodarskih okoliščin na mestnih in regionalnih območjih – z vidika trajnostne mobilnosti/ integriranih javnih prometnih načrtov – bo mogoče prepoznati potrebo po obnovi/nadgradnji obstoječih postaj ali gradnji novih, kjer bo to upravičeno zaradi stopnje mobilnosti. Po drugi strani bi to lahko pomenilo tudi ukinjanje ali funkcionalno degradiranje nekaterih obstoječih postaj, kjer pričakovane stopnje mobilnosti postanejo neustrezne. Razvoj postaj bo osredotočen predvsem na izboljšanje dostopnosti za potnike, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo, s čimer bo zagotovljena varnost potnikov, uvedeni pa bodo tudi informacijski sistemi in sistemi za javno obveščanje. Posebno pozornost je treba nameniti ureditvi danes neustrezne potniške postaje Ljubljana. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.15	Ločitev vrst prometa – dajanje prednosti javnemu prevozu, odprava zastojev	Mestni javni prevoz (avtobusi in morebiti lahka železnica) mora soobstajati z drugimi vrstami prometa, saj je prostor v mestih vedno omejen. Hkrati bo namenjeno več pozornosti javnemu prevozu in vrnitvi dela urbanega prostora v uporabo prebivalcem. V tem smislu in zaradi povečanja učinkovitosti javnega prevoza se v večjih mestih stopnja ločitve osebnega in javnega prometa poveča z zgraditvijo voznih pasov, namenjenih samo javnemu prometu (avtobusi in morebitna lahka železnica) ter izvajanju ukrepov za dajanje prednosti javnemu prevozu s sredstvi upravljanja prometa, kot so semaforji. Poleg tega bodo odstranjene ugotovljene ovire, ki onemogočajo učinkovit pretok javnega prometa, povzročajo zamude in lahko ogrozijo varnost v cestnem prometu (npr. cestni prehodi čez železniško progo). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.16	Povečanje intermodalnosti	Eden ključnih vidikov pri vzpostavljanju dobrega sistema javnega potniškega prometa je uspešnost povezanosti transportnih sistemov, ki spodbujajo prehod z zasebnega na javni prevoz in med različnimi oblikami javnega prevoza (npr. med prometnimi sredstvi: avtomobil, kolo, vlak, avtobus, kombinirano vozilo, taksi, žičnica, plovila). Tako bo skupaj z razvojem ustreznih intermodalnih terminalov razvoj infrastrukture, kot so P + R (parkiraj in se pelji), kiss & ride (kombinacija dostave potnikov z osebnimi vozili in javnega prevoza), bike & ride (kolesari in se pelji) itd., vozačem zagotovil dodatno možnost dostopa do mesta, ki se bo izogibala zastojem na osrednjih mestnih območjih in spodbujala uporabo javnega prevoza. Lokacija te infrastrukture se bo podrobno analizirala za vsak primer posebej, pri čemer se bo upoštevala funkcionalnost, na primer: P + R je običajno na obrobju mesta, poleg postaj javnega prevoza. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.17	Kolesarsko omrežje	Treba je narediti načrt ureditve in kategorizacije državnih in primestnih kolesarskih poti ter spremljajoče opreme. Pri tem bodo prednostne naloge: povezava že zgrajenih kolesarskih odsekov v večje logično zaključene celote, zagotavljanje višjega standarda oziroma ravni prometnih danosti za kolesarje, dodatno zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so soudeleženi kolesarji (v tujini velja načelo vizije »nič«), ter zgraditev lokalnih kolesarskih povezav, ki se povezujejo z državnim kolesarskim omrežjem in zagotavljajo kolesarjem večjo mobilnost. Predvidena končna dolgoročna načrtovana doba izvedbe celotnega omrežja je 25 let. Gradnja bo potekala po fazah. Vlaganje v vzpostavitev državnega kolesarskega omrežja mora biti uravnoteženo glede na predvidene posamezne kratko-, srednje- in dolgoročne načrtovane etape. Potrebno je preudarno načrtovanje ukrepov glede na finančne in prostorske možnosti ter razpoložljivo cestno infrastrukturo. Smiselno je izkoristiti čim več primernih obstoječih cest z nizkim povprečnim letnim dnevnim prometom, ki jih je treba ustrezno preurediti ali opremiti s prometno signalizacijo za varen potek in vodenje kolesarskega prometa po njih. Zgraditev novih kolesarskih poti je predvidena le tam, kjer to zahteva standard kolesarske poti. Kolesarske steze in pasovi so predvideni predvsem v naseljih in tam, kjer je zaradi prometne varnosti to nujno potrebno. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
Delovanje/organizacija mestnega prometa		
U.31	Uvedba enotne vozovnice	Ena najoprijemljivejših koristi za uporabnike povezanih prevoznih sistemov je uvedba integriranih tarifnih sistemov. Stopnja povezovanja tarifnega sistema ter vrsta vozovnic in tehnologij, ki se bodo uporabljale (posamične karte in/ali elektronske vozovnice, pametne kartice ali brezkontaktno plačevanje itd.), bosta analizirani od primera do primera na podlagi pristojnosti ustreznega prometnega organa in ob upoštevanju vseh možnosti, kot je uporaba pametne kartice za plačilo P + R, parkiranje na ulici, cestnine itd.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
U.32	Uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo	Eden glavnih ciljev strategije za razvoj prometa je povečati trajnostnost prometnega sistema in hkrati zagotoviti rešitve za javni prevoz, ki bodo dostopne večini prebivalstva. Ob upoštevanju, da na nekaterih delih slovenskega ozemlja ni dovolj povpraševanja za upravičenost uvedbe rednih javnoprvoznih prog (npr. podeželje ali območje razpršene poselitve), bo uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo zagotovila možnost, da bodo te storitve na voljo tudi tam.
U.33	Prilagoditev voznih redov (usklajeno)	Da bi povečali delež javnega prevoza v mestnem, primestnem in regionalnem prometu, je treba za izboljšavo povezljivosti, učinkovitosti in usklajenosti različnih načinov prevoza uskladiti vozne rede. V nadaljnjih študijah se bo ta možnost analizirala ob upoštevanju števila potnikov ter operativnih in infrastrukturnih zahtev.
U.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje	Uvedba povezanih prevoznih sistemov in novih tehnologij, skupaj s potrebo po povečanju finančne vzdržnosti in učinkovitosti prometnih sistemov, vodi k opredelitvi pomanjkanja administrativnih zmogljivosti in ustrezno usposobljenega osebja kot enega od ključnih vprašanj v tem sektorju in hkrati ene od prednostnih nalog kohezijske politike EU. V tem sektorju je uporaba dodatnih administrativnih zmogljivosti potrebna zlasti za ustanovitev novih služb, odgovornih za povezane prevozne sisteme ter pripravo in vodenje projektov. Uvajanje novih tehnologij pomeni, da bo treba usposablјati obstoječe in novo osebje, tako pa zagotoviti pravilno delovanje in vzdrževanje teh sistemov. Zaradi tesne povezave med mestnim, primestnim in regionalnim prevozom z ničelnimi emisijami in uporabniki osebnih vozil bo usposabljanje potekalo v kombinaciji z izobraževalnimi programi o varni uporabi različnih prevoznih načinov. Program usposabljanja in izobraževanja je med drugim treba razviti zato, da se povečajo zmogljivosti in usposobljenost administrativnega osebja; – osebje pri različnih prevoznikih usposobi za stroškovno učinkovito in varno vožnjo ter – komuniciranje s potniki; Študenti usposablјajo v zvezi z uporabo in varnostjo koles in javnega prevoza; – javnost ozavešča o varni vožnji, učinkoviti in varni uporabi ter prednostih javnega prevoza, pri čemer je poudarek na ranljivih skupinah (npr. invalidih in starejših občanih). Program bo temeljil na študijah primerov in primerih dobrih praks, tako pa zagotavljal zabavno in trajno izobraževanje.
U.35	Obnova voznega parka	Razen nekaterih izjem je trenutni vozni park javnega prevoza star ter temelji na zastarelih in neučinkovitih tehnologijah. Da bi povečali konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnimi avtomobili, je treba vozni park posodobiti in zagotoviti, da bo skladen z najvišjimi standardi kakovosti ter varnostnimi in okoljskimi standardi, poleg tega pa dostopen osebam z omejeno mobilnostjo. Obnova bo izvedena v sodelovanju s predvidenimi izboljšavami infrastrukture. Prva koraka k temu ukrepu sta celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur ustreznih operaterjev ter analiza prihodnjih zahtev in operacijskega in vzdrževalnega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene posebne tehnične zahteve glede voznega parka.
U.36	Informacijska platforma	Ozaveščanje javnosti o administrativnem prizadevanju in prednostih javnega prevoza je pomembno za uspešno izvedbo preostalih ukrepov. Za ozaveščanje o sprejetih ukrepih bodo organizirane promocijske kampanje. Te bodo vključevale tradicionalne javne medije, oglase, javne delavnice in vzpostavitev posebnih informacijskih platform, ki bodo delovale tudi kot javni forumi.
U.37	Podpora nepridobitnim skupinam na prevoznem področju	Nepridobitne skupine, ki spodbujajo uporabo alternativ osebni avtomobilom, so se pokazale za zelo uspešne v številnih mestih po vsej Evropi. Med drugim obstajajo skupine, ki spodbujajo vsakodnevno uporabo koles, skupine, ki se zavzemajo za pravice potnikov, vzdrževanje površin za pešce ali celo za nadzor prometa. Te skupine (sosedska združenja ali skupine s skupnim interesom, nevladne organizacije itd.) lahko lokalnim upravam in organom za promet pomagajo pri njihovih nalogah in uveljavitvi uporabe javnega prevoza. Zato bo treba spodbujati in upoštevati sodelovanje takih združenj, lokalnih skupin in nevladnih organizacij pri odločitvah o načrtovanju prometa.
U.38	Upravljanje prometa in logistike ter informacije o njiju	Nove tehnologije med drugim omogočajo zbiranje podatkov ter spremljanje razmer v prometu in uporabe javnega prevoza v stvarnem času. Da bi izkoristili te tehnologije, bodo ustanovljeni centri za upravljanje javnega prometa na enem mestu, ki bodo opremljeni z najnovejšimi rešitvami informacijske tehnologije. Nova vozila javnega prevoza bodo ustrezno opremljena, za načrtovanje poti se bodo uporabljale IT-platforme, prometna signalizacija pa bo tako posodobljena, da bo vključena v centralizirani sistem upravljanja (npr. »pametni semaforji« ali ukrepi za dajanje prednosti javnemu prevozu). S tem se bo izboljšala kakovost pri načrtovanju in spremljanju javnega prevoza, uporabniških informacijah za potnike, nadzoru prometa ter zbiranju podatkov o prometnih zastojih in prihodih vozil javnega prevoza v stvarnem času.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
U.39	Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz	V zvezi z obveznostmi za načrtovanje prometa bodo morale funkcionalne regije in/ali mesta razviti ustrezne načrte za trajnostno mobilnost v mestih (ti načrti lahko pokrivajo območje enega mesta ali več združenih mest (funkcionalne regije)). S temi načrti bo mogoče analizirati trenutno stanje prometnih sistemov ne le z infrastrukturnega, ampak tudi z operativnega in organizacijskega vidika, na podlagi ugotovitev analiz pa bodo opredeljene prihodnje potrebe. Obstoječi načrtov mobilnosti je prvi pogoj za vlaganje v sisteme javnega prometa. Te načrte je treba redno pregledovati in posodabljanje; biti morajo v skladu z dokumenti na visoki ravni načrtovanja, kot je Strategija razvoja prometa.
U.40	Ukrepi za preprečitev, omilititev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)	Zmanjševanje emisije onesnaževal z ukrepom, da se cestni vozni park v javnem prometu redno obnavlja in da se pri nabavi novih vozil zagotovi njihova skladnost s stanjem tehnike; da se enaka pozornost kakor spodbujanju uporabe javnega prometa v urbanih središčih namenja drugim oblikam trajnostne mobilnosti (kolesarjenje, cone za pešce ali cone, v katere imajo vstop vozila z nič ali zelo malo emisijami onesnaževal – angl. <i>low emission zone</i>). Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali razširitev obstoječega prometnega omrežja je za zmanjšanje onesnaženosti zunanjega zraka treba upoštevati te splošne usmeritve: – čim bolj zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja zgostitev v prometu, zagotavljanje tekočega prometa pri zmerni potovalni hitrosti med 60 in 90 km/h, preusmeritev prometa); – na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanjega zraka izvajati ukrepe za preprečevanje povečanja prometnih tokov na posameznih odsekih cestnega omrežja in uvajati ukrepe za prepoved vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila; – izogibati se umeščanju ukrepov na območja poselitve, ki so za onesnaženost zunanjega zraka posebno občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja). Ukrepi varstva pred hrupom zaradi mestnega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru, ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje in ukrepe na stavbah. Pri načrtovanju mestne infrastrukture je treba zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal, se izogibati vodovarstvenim območjem in območjem, ogroženim zaradi poplav in z njimi povezane erozije ter območjem kulturne dediščine in izjemne krajine. Pri umeščanju v prostor se je treba izogibati območjem z naravovarstvenim statusom (območja Natura 2000, zavarovana območja, naravne vrednote, EPO, območja, predlagana za zavarovanje). Ob fragmentaciji migracijskih poti je treba zagotoviti ustrezne prehode, načrtovane v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije. V poglavju 9 tega dokumenta so po posameznih področjih navedeni tudi specifični omilitveni ukrepi, ki jih je treba upoštevati pri pripravi prostorskih načrtov in projektiranju mestnega javnega prometa.
U.41	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 v smislu prilagajanja podnebnim spremembam: zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe ter na podlagi teh ugotovitev izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture zoper podnebne spremembe. Treba je razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in izvajanje ukrepov zmanjšanja občutljivosti prometne infrastrukture za te pojave.

Preglednica 7.6:

Opis ukrepov za doseg
zastavljenih posebnih
ciljev – vodni promet

Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Vodni promet		
Elementi vodnega omrežja		
M.1	Koprsko pristanišče – podaljšanje pomolov	Cilj koprskega pristanišča je doseči rast prometa nad 19 milijonov ton do leta 2015 in nad 23,5 milijona ton do leta 2020. Leta 2030 se pričakuje več kot 30 milijonov ton pretovora. Če želimo doseči te cilje, je treba (med drugim) podaljšati pomola 1 in 2. Oba ukrepa sta opredeljena tudi v sprejetem državnem prostorskem načrtu. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.
M.2	Koprsko pristanišče – podaljšanje pomolov	Gradnja pomola 3 kot pogoj za rast pretovora v koprskem pristanišču se predvideva po letu 2030. Tudi ta ukrep je opredeljen v državnem prostorskem načrtu. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.
M.3	Koprsko pristanišče – preureditev pristaniške infrastrukture	Skladno z ukrepi M.1, M.2 in M.4 je treba preurediti pristaniško infrastrukturo, in sicer: širitev zalednih terminalov, deponij in skladišč, širitev oziroma podaljšanje železniških tirnih zmogljivosti, nakladalnih postaj, rezervoarjev in parkirišč, izvedba ekološke sanacije za sipki tovor, dodatne cestne zmogljivosti, ureditev zunanje navezave in vhoda do pristanišča ter zunanjega kamionskega terminala itd. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.
M.4	Koprsko pristanišče (območje koncesije in zunaj nje) – poglabljanje	Ladje, predvsem kontejnerske, postajajo vse večje in imajo vse večji ugrez, zato je v pristaniščih treba nenehno poglabljati vplovne kanale in bazene. Tako se v koprskem pristanišču predvideva do konca leta 2015 poglobitev vplovnega kanala v bazen I in bazena I na globino 15 metrov, do leta 2020 pa poglobitev vplovnega kanala v bazen II in bazena II na globino 16 metrov. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.
M.5	Koprsko pristanišče – potniški terminal	Ureditev infrastrukture in zgraditev potniškega terminala. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.
M.6	Vzpostavitev mednarodne celinske plovne poti po Savi med Brežicami in Obrežjem	Slovenija in Hrvaška lahko s sodelovanjem v ustreznem čezmejnem evropskem projektu zgradita usklajeno hidroenergetsko verigo ter hkrati vzpostavita mednarodno plovnost Save do Slovenije. V ta namen naj bi Slovenija dala pobudo za poseben celovit projekt, ki ga je pripravila že ob nastajanju Podonavske strategije kot čezmejni pilotni projekt Krško–Zagreb. Projekt Krško–Zagreb je celovit pristop k ureditvi Save za energetiko, plovbo, varstvo pred poplavami, namakanje in turizem ob upoštevanju trajnostnih načel varstva okolja in ohranjanja biotskih značilnosti, z vzpostavljanjem nadomestnih naravnih habitatov, kadar je to potrebno. Sredstva za izvedbo tega projekta bi obe državi lahko pridobivali iz skupnih kandidiranj na razpisih finančnih skladov evropske kohezije in regionalne politike. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.
Vodno omrežje		
M.11	Polnilne postaje za alternativno gorivo	Glede na predlog Direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva je v jedrnih pristaniščih TEN-T (kamor spada tudi pristanišče Koper) do leta 2025 treba zagotoviti infrastrukturo za polnjenje ladij s pogonom na utekočinjen zemeljski plin in za njihovo napajanje z elektriko s kopnega.
M.12	Pomorske avtoceste in razvoj prometa po morju na kratkih razdaljah	Krepitev sodelovanja z deležniki za vzpostavitev enotnega okna za organizacijo pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratkih razdaljah. Sodelovanje v prizadevanju za vzpostavitev prostega pretoka blaga po morju (angl. <i>blue belt</i>).
M.13	Izboljšanje varnosti prometnega sistema	Vzpostavitev centra VTS (sistem za spremljanje pomorskega prometa) z ustrezno tehnično opremo in organizacijo službe nadzora.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Delovanje/organizacija vodnega prometa		
M.21	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	V pristanišču se poleg samega pretovora opravlja tudi logistična dejavnost, kar je povezano s (pre)ureditvijo pristaniške infrastrukture, opisane v ukrepu M3. Poleg tega je za uspešen razvoj tega področja treba zagotoviti ustrezne končne povezave s pristaniščem (angl. <i>last miles</i>), in sicer cestne, železniške in pomorske.
M.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje	Zagotovitev ustreznih organizacijskih danosti in administrativnih zmogljivosti za izvajanje nadzora, spremljanja in obveščanja v pomorskem prometu.
M.35	Ukrepi za preprečitev, omilitve in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana (omilitveni ukrepi)	Sprejeti je treba ukrepe za trajno zmanjšanje negativnih vplivov na kakovost morja, na kopalne vode na širšem območju Kopra in celinskih voda, na primer usposobiti inšpekcijske službe; nabaviti ustrezno opremo za primer razlitja nevarnih snovi v morje in celinske vode; zgraditi ustrezno infrastrukturo za sprejem in odlaganje odpadnih snovi iz plovil; z ustreznim načrtovanjem in gradnjo pristanišč omogočiti kroženje vodnih tokov in s tem preprečiti eutrofikacijo. Pri gradnji pristanišč in urejanju plovni poti ter plovbi je treba preprečiti predvsem vpliv na ekološko stanje voda, vodne organizme, erozijo in poplavno varnost.
M.36	Določitev plovni kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I–III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji	V okviru državnih in lokalnih predpisov vzpostaviti ustrezne zakonske rešitve, vključno z vrsto dovoljenih plovil na motorni pogon za posamezno celinsko vodo, način plovbe, varnost plovbe, nadzor nad plovbnim režimom ipd. Pripraviti strokovne podlage, v katerih se obdelava vpliv plovbe na ekološko stanje vode, vodno in obrežno živalstvo in rastlinstvo, območja z naravovarstvenim statusom, erozijo, poplavno varnost ipd. V predpise vključiti tudi vse potrebne omilitvene ukrepe, ki izhajajo iz strokovnih podlag.
M.37	Zagotovitev varnosti plovbe po celinskih plovni poteh z uvedbo zakonodaje EU IWW in pravil Mednarodne komisije za Savski bazen v slovenski pravni red	Z vzpostavitvijo mednarodne plovbe po Savi bo Slovenija povezana z Donavo in celotnim evropskim omrežjem celinskih plovni poti (TEN IWW), zato bo kot država članica EU in podpisnica Okvirnega sporazuma o Savskem bazenu zavezana k vključitvi celotne evropske zakonodaje o plovbi po celinskih vodah in predpisov Savske komisije o plovbi po Savi v svoj pravni red. Skladno s tem se bo smiselno uredila tudi varnost plovbe po celinskih plovni poteh v regionalnih kategorijah (I–III).

Preglednica 7.7:

Opis ukrepov za doseg
zastavljenih posebnih
ciljev – zračni promet

Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
Zračni promet		
Elementi zračnega omrežja		
A.1	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana	Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga. Za to je treba zagotoviti ustrezno letališko infrastrukturo, zlasti podaljšanje vzletno-pristajalne steze, zgraditev potniškega in tovornega terminala ter dodatnih parkirnih mest za letala, logistični kompleks ipd., na podlagi katerih bi se dosegali večji finančni učinki ter posredni učinki na turistični in gospodarski razvoj celotne Slovenije. Cilj razvoja je postati regionalno letališče. Zanj je izdelan glavni načrt nadaljnjega razvoja (angl. <i>masterplan</i>).
A.2	Letališče Edvarda Rusjana Maribor	Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga, skladno s povpraševanjem. Letališče bo tudi alternativno letališče Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana. Za mariborsko letališče je izdelan glavni načrt nadaljnjega razvoja (angl. <i>masterplan</i>). Pri načrtovanju objektov v okviru letališča je treba: -upoštevati Direktivo 2002/30/ES o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti.
A.3	Letališče Portorož	V času izdelave projektne dokumentacije je treba zaradi možnosti vpliva na visoko ranljiv vodonosnik izdelati oceno ogroženosti podzemne vode, ki vključuje tudi ustrezne tehnične rešitve za varovanje podzemne vode. Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga ter zagotovitev ustrezne infrastrukture za redno obratovanje letališča, na podlagi katerih bi se dosegali večji finančni učinki ter posredni učinki na turistični in gospodarski razvoj primorske regije. V času priprave prostorske in projektne dokumentacije za širitev letališča je treba upoštevati te usmeritve: 1. v sklopu širitve letališča so dovoljeni le tisti posegi, ki ne bodo negativno vplivali na bivalno okolje (hrup) in razvoj turizma na lokalni ravni ter na Krajinski park Sečoveljske soline; 2. upoštevati Direktivo 2002/30/ES o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti. Povečana obremenjenost okolja se pričakuje predvsem na vplivnem območju portoroškega letališča, kje sta mogoča dodatni omilitveni ukrep odkup in sprememba namembnosti stavb, pri katerih bo obremenitev okolja s hrupom presežena. Variantni omilitveni ukrep za zmanjšanje vpliva letališča Portorož na obremenjenost okolja s hrupom je tudi vzpostavitev multimodalne prometne povezave z večjimi letališči v širši okolici (Ljubljana, Trst, Reka, Pula), kjer je večja kapaciteta prevoza potnikov in blaga zagotovljena že v obstoječem stanju; 3. načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive letališča na kopalne vode kopališč na širšem območju Strunjana, tako v času gradnje in obratovanja ter tudi v primeru izrednih dogodkov (npr. nesreč z razlitjem nevarnih snovi); 4. prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom; 5. upoštevati varstvene usmeritve za kulturno krajino Sečoveljske soline; 6. upoštevati usmeritve za varstvo narave: - širitev letališča je dopustna, če se ob večanju števila potnikov, število letaliških operacij zmanjša; - v največji možni meri se je treba izogibati poseganju na varovano območje Sečoveljskih solin; - preprečiti negativen vpliv na lastnosti območja Sečoveljskih solin, zaradi katerih so te opredeljene kot ramsarska lokaliteta, območje Natura 2000 in krajinski park; - širitev letališča ni dovoljena v habitate, pomembne za ohranjanje biodiverzitete na območju Sečoveljskih solin.
Zračno omrežje		
A.10	Navigacijske službe zračnega prometa	Z opravljanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa morajo biti zagotovljeni varnost, rednost in nemotenost zračnega prometa ter izpolnjevanje mednarodnih obveznosti Republike Slovenije v zvezi s temi službami, pa tudi leti, s katerimi se sodeluje v akcijah iskanja in reševanja, leti v humanitarne ali zdravstvene namene ter leti zrakoplovov v sili in leti državnih zrakoplovov. V tem okviru so predvidene gradnje, rekonstrukcije oziroma postavitev infrastrukturnih objektov, naprav in sistemov navigacijskih služb zračnega prometa.



Koda/ Usklajenost s Strategijo razvoja prometa	Ukrep	Opis ukrepa
A.11	Polnilne postaje za alternativno gorivo	Skladno z uredbo TEN-T (1315/2013) je treba na letališčih TEN-T do leta 2030 zagotoviti infrastrukturo za uporabo alternativnih vrst goriva. Glede na osnutek Direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva bo treba do leta 2025 na letališčih zagotoviti tudi infrastrukturo za napajanje letal z elektriko. Med letališča TEN-T spadajo Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališče Edvarda Rusjana Maribor in Letališče Portorož.
Delovanje/organizacija zračnega prometa		
A.21	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana in Letališče Edvarda Rusjana Maribor imata tudi možnosti za razvoj logističnih dejavnosti, če bo za to izraženo zanimanje gospodarstva. Obe letališči imata za to prostorske možnosti ter bližino avtocestnih in železniških povezav (še zlasti Maribor) v okviru jedrnih povezav TEN-T oziroma koridorjev jedrnega omrežja (BA in/ali MED). Letališče Portorož ima za zdaj le potniško logistično platformo za prehod potnikov z letalskega na cestni oziroma pomorski prevoz do turističnih središč slovenske obale.

Preglednica 7.8:

Preglednica ukrepov in njihov vpliv na posebne cilje

Preglednica 7.8:
Preglednica ukrepov in njihov vpliv na posebne cilje

Ukrepi/ cilji

1.

Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami

2.

Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije

3.

Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih

4.

Izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti

1a Odprava zastojev na mejah	1b Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega potniškega prometa (vključno s tranzitnim prometom)	1c Izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovornega prometa (vključno s tranzitnim prometom)	2a Severovzhodna	2b Jugovzhodna	2c Severozahodna	2d Goriška	2e Koroška	2f Primorska	2g Osrednjeslovenska	2h Dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)	3a Ljubljana	3b Maribor	3c Koper	4a Prilagoditev zakonodaje, pravil in standardov evropskim zahtevam ter najboljša praksa	4b Izboljšanje organizacijske sestave sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki	4c Izboljšanje operativne sestave sistema	4d Izboljšanje varnosti prometnega sistema.	4e Zmanjševanje/ ublažitev vplivov na okolje	4f Izboljšanje energetske učinkovitosti	4g Finančna vzdržnost prometnega sistema
Železnica																				
Elementi železniškega omrežja																				
R.1 Koper–Ljubljana																				
R.2 Zidani Most– Dobova (HR)																				
R.3 Ljubljana–Jesenice (AT)																				
R.4 Ljubljansko železni- ško vozlišče (LŽV)																				
R.5 Ljubljana–Zidani Most																				
R.6 Divača–Sežana (IT)																				
R.7 Pragersko–Hodoš (HU)																				
R.8 Maribor–Šentilj (AT)																				
R.9 Pragersko–Maribor																				
R.10 Zidani Most– Pragersko																				
R.11 Postojna–Ilirska Bistrica–Šapjane (HR)																				
Železniško omrežje																				
R.21 ETCS/GSM-R																				
R.22 Elektrifikacija																				
R.23 Obnova, nadgradnja drugih prog																				
R.24 Varnost																				
Delovanje/organizacija železniškega prometa																				
R.31 Reorganizacija uporabnin za proge																				
R.32 Večletna pogodba o izvajanju javne službe																				
R.33 Povečanje finančne vzdržnosti																				

Ukrepi/ cilji	1.			2.										3.			4.						
	Izboljšanje prometnih povezav in uskladiitev s sosednjimi državami			Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije										Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih			Izboljšanje organizacijske in operative sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti						
R.34 Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka																							
R.35 Izboljšanje železniškega tovornega voznega parka																							
R.36 Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje																							
R.37 Razvoj zasnove za vzdrževanje železniškega omrežja																							
R.38 Reorganizacija delovanja/voznih redov																							
R.39 Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)																							
R.40 Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem																							
R.41 Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji																							
R.42 Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave																							
R.43 Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s temi živalmi																							
R.44 Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam																							



		1.	2.	3.	4.
		Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami	Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije	Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih	Izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti
Ukrepi/ cilji					
Cestni promet					
Elementi cestnega omrežja					
Ro.1	Avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)				
Ro.2	Dograditev avtocestnega predora Karavanke				
Ro.3	Razvoj zasnove počivališč/parkirišč na avtocestnem omrežju, ureditev površin na nekdanjih mednarodnih mejnih prehodih				
Ro.4	Povezava Bele krajine z Novim mestom				
Ro.5	Mestno omrežje Novo mesto				
Ro.6	Povezava Bohinja in Bleda z Ljubljano				
Ro.7	Povezava Bovca, Tolmina in Cerknega z Ljubljano				
Ro.8	Mestno omrežje Škofja Loka				
Ro.9	Povezava Koroške z avtocestnim sistemom				
Ro.10	Povezava Hrastnika z Zidanim Mostom				
Ro.11	Povezava Kočevja z Ljubljano				
Ro.12	Ljubljanski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditve priključkov				
Ro.13	Povezava Gorenjska–Štajerska				
Ro.14	Povezava Štajerska–Dolenjska				
Ro.15	Povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano				
Ro.16	Cestno omrežje okoli Maribora				
Ro.17	Cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran (povezava med Jagodjem in Lucijo) na AC-sistem				



Ukrepi/ cilji	1. Izboljšanje prometnih povezav in uskladiitev s sosednjimi državami				2. Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije				3. Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih				4. Izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti			
Ro.18 Povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom																
Ro.19 Mestno omrežje Celje																
Ro.20 Povezava Ormoža s Ptujem/Mariborom																
Ro.21 Mestno omrežje Nova Gorica																
Ro.22 Povezava Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje																
Cestno omrežje																
Ro.31 Izboljšanje dostopnosti regij brez neposredne povezave z omrežjem TEN-T																
Ro.32 Upravljanje, spremljanje in štetje prometa ter informacijski sistem																
Ro.33 Ukrepi za preprečitev, omilitve in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino in ukrepi za izboljšanje prometne varnost (omilitveni ukrepi)																
Ro.34 Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem																
Ro.35 Spodbujanje rabe ekoloških vozil in zgraditev omrežja za polnilne postaje																
Ro.36 Internalizacija zunanjih stroškov																
Ro.37 Omejevalna politika parkiranja																



		1.	2.										3.	4.									
		Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami	Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije										Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih	Izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti									
Ukrepi/ cilji																							
Cestno omrežje																							
Ro.41	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje																						
Ro.42	Izboljšanje finančne vzdržnosti cestnega omrežja in sistema plačevanja cestnine																						
Ro.43	Zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture in razvoj zasnove (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni)																						
Ro.44	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji																						
Ro.45	Zmanjševanje emisij onesnaževal																						
Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave																						
Ro.47	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s temi živalmi																						
Ro.48	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam																						
Mestno in primestno																							
Elementi mestnega omrežja																							
U.1	Koridor Kamnik–Ljubljana																						
U.2	Koridor Kranj–Ljubljana																						
U.3	Koridor Grosuplje–Ljubljana																						
U.4	Povezava Ljubljane z letališčem																						



	1.	2.	3.	4.
	Izboljšanje prometnih povezav in usklajitev s sosednjimi državami	Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije	Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih	Izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti
Ukrepi/ cilji				
Mestno omrežje				
U.11 Ljubljana P + R (angl. <i>park and ride</i> oziroma »parkiraj in se pelji«)				
U.12 Maribor P + R				
U.13 Slovenija P + R				
U.14 Razvoj postaj				
U.15 Ločitev vrst prometa – dajanje prednosti javnemu prevozu, odprava zastojev				
U.16 Povečanje intermodalnosti (P + R itd.)				
U.17 Kolesarsko omrežje				
Delovanje/organizacija mestnega prometa				
U.31 Uvedba enote vozovnice				
U.32 Uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo				
U.33 Prilagoditev voznih redov (usklajeno)				
U.34 Administrativne zmogljivosti in usposabljanje				
U.35 Obnova voznega parka				
U.36 Informacijska platforma				
U.37 Podpora neprividnim skupinam na prevoznem področju				
U.38 Upravljanje in informacije o prometu in logistiki				
U.39 Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz				
U.40 Ukrepi za preprečitev, omilitvev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)				

	1. Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami				2. Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije				3. Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih				4. Izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti			
Ukrepi/ cilji																
U.41 Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave																
Vodni promet																
Elementi vodnega omrežja																
M.1 Koprsko pristanišče – podaljšanje pomolov 1 in 2																
M.2 Koprsko pristanišče – zgraditev pomola 3																
M.3 Koprsko pristanišče – skladno z ukrepi M.1, M.2 in M.4 potreba po preureditvi pristaniške infrastrukture																
M.4 Koprsko pristanišče – poglobljanje vplovnih kanalov in bazenov																
M.5 Koprsko pristanišče – zgraditev objekta potniškega terminala in ureditev infrastrukture																
M.6 Vzpostavitev mednarodne celinske plovne poti po Savi med Brežicami in Obrežjem																
Vodno omrežje																
M.11 Polnilne postaje za alternativno gorivo																
M.12 Vzpostavitev enotnega okna za organizacijo pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratke razdalje; sodelovanje pri dejavnostih za vzpostavitev prostega pretoka blaga po morju (angl. blue belt)																



	1. Izboljšanje prometnih povezav in usklajitev s sosednjimi državami				2. Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije				3. Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih				4. Izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti			
Ukrepi/ cilji																
M.13 Vzpostavitev centra VTS za spremljanje ladijskega prometa																
Delovanje/organizacija vodnega prometa																
M.21 Razvoj logistične dejavnosti v koprskem pristanišču in zagotovitev končnih povezav (angl. last miles)																
M.34 Zagotovitev administrativnih zmogljivosti in usposabljanje																
M.35 Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana (omilitveni ukrepi)																
M.36 Določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I–III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji																
M.37 Zagotovitev varnosti plovbe po celinskih plovnih poteh z uvedbo zakonodaje EU IWW in pravil Mednarodne komisije za Savski bazen v slovenski pravni red																
Zračni promet																
Elementi zračnega omrežja																
A.1 Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana – nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga																
A.2 Letališče Edvarda Rusjana Maribor – nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga																

	1. Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami					2. Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije					3. Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih					4. Izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti				
Ukrepi/ cilji																				
A.3 Letališče Portorož –nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga ter zagotovitev ustrezne infrastrukture za redno obratovanje letališča																				
Zračno omrežje																				
A10 Navigacijske službe zračnega prometa																				
A.11 Polnilne postaje za alternativno gorivo																				
Delovanje/organizacija zračnega prometa																				
A.21 Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem – razvoj logističnih dejavnosti																				

8 Spremljanje stanja

Vplivi na okolje

Kazalniki za spremljanje vpliva Strategije na okolje so predlagani na podlagi izsledkov okoljske presoje. Prednostno so opredeljeni kazalniki, ki so merljivi in je hkrati v Sloveniji že vzpostavljeno spremljanje njihovega stanja. To so tisti kazalniki, za katere se rezultati na ravni države sistematično zbirajo, obdelujejo in se o njih poroča. Pri izboru kazalnikov stanja smo se tako oprli na tiste, s katerimi se že meri stanje okolja v sklopu omrežja EIONET, ki je bilo vzpostavljeno zaradi poročevalskih obveznosti Slovenije do Evropske okoljske agencije. Če se kazalnik že spremlja, je pri kazalniku zapisana njegova uradna zaporedna številka.

Dodatno smo kazalnike iskali tudi med podatki, ki jih zbirajo posamezne organizacije/ustanove (npr. Lovska zveza Slovenije, Ministrstvo za notranje zadeve, Ministrstvo za kulturo).

Ti kazalniki nimajo zaporednih števil.

Spremljanje stanja nekaterih okoljskih ciljev ni potrebno, saj bo okoljski cilj dosežen ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov.

Okoljske kazalnike preverja pripravljalec Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (Ministrstvo za infrastrukturo) na pet let.

V preglednici 8.1 je prikazana povezava med izbranimi okoljskimi cilji in predlaganimi kazalniki za spremljanje stanja.

Preglednica 8.1:
Povezava med
okoljskimi cilji in
predlaganimi
okoljskimi kazalniki

Okoljski cilj	Predlagani okoljski kazalniki
Okoljski cilj 1: Zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal	Pokrovnost in raba zemljišča [TP01]
Okoljski cilj 2: Zagotoviti doseganje dolgoročnih ciljev za letne količine izpustov onesnaževal v zrak, ki so za promet določene v Operativnem programu doseganja nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka	Izpusti plinov, ki povzročajo zakisovanje [ZR09] Izpusti delcev v zrak [ZR15] Izpusti predhodnikov ozona [ZR10]
Okoljski cilj 3: Prilagoditi prometno infrastrukturo podnebnim spremembam in zmanjšati letne količine izpustov toplogrednih plinov pod ciljne vrednosti, ki so za promet določene v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020.	Izpusti toplogrednih plinov [PS03]
Okoljski cilj 4: Omejiti učinke pritiska prometne infrastrukture na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode	Potencialna ogroženost voda ob nastanku nesreč pri transportu nevarnih snovi
Okoljski cilj 5: Omejiti učinke pritiska prometne infrastrukture na površinsko vodo, podzemno vodo, somornice, obalno morje in vire pitne vode	Kemično in ekološko stanje morja [M006]
Okoljski cilj 6: Zagotoviti povezanost populacij in ohranjanje biotske raznovrstnosti	Povozi prostoživečih živali
Okoljski cilj 7: Varovati območja z naravovarstvenim statusom pred posegi z bistvenimi vplivi.	Fragmentacija habitatov [SEBI013]
Okoljski cilj 8: Zmanjšati obremenjenost okolja s hrupom zaradi prometa in približati ravnom, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija	Izpostavljenost hrupu zaradi prometa [PR18]
Okoljski cilj 9: Izboljšati socialno kohezivnost, prometno varnost in trajnostno mobilnost	Vlaganja v prometno infrastrukturo [PR03] Obseg in sestava potniškega prevoza in prometa [PR01] Število prometnih nesreč, žrtev in poškodovanih v cestnem in železniškem prometu [PR10]

Tla in mineralne surovine

Pokrovnost in raba zemljišča [TP01]

Kazalnik prikazuje značilnosti in razvoj pokrovnosti in rabe zemljišč v Sloveniji, zajetih po metodologiji CORINE Land Cover v letih 1996, 2000 in 2006. Kazalnik se pripravlja na vsakih 4 do 6 let. Zbirke podatkov so dostopne na Geodetski upravi Republike Slovenije. Dostopen je opis kazalnika za leto 2008, v pripravi so že podatki za leto 2012. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika vsakih pet let.

Zrak

Izpusti plinov, ki povzročajo zakisovanje [ZR09], izpusti delcev v zrak [ZR15] in izpusti predhodnikov ozona [ZR10]

Za spremljanje stanja se uporabi baza podatkov državnega monitoringa kakovosti zunanjega zraka. Zagotavlja jih ARSO. Podatki se zbirajo skladno z letnimi programi monitoringa stanja kakovosti zunanjega zraka (nadzorni in operativni monitoring), ocena čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka pa se izvede po zaključku vsakega koledarskega leta. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri ARSO. Podatke o stanju kazalnika se preverja na pet let in se povežejo z izvedenimi ukrepi Strategije.

Podnebni dejavniki

Izpusti toplogrednih plinov [PS03]

Izvorna zbirka podatkov oziroma vir za oblikovanje kazalnika je Evidenca izpustov toplogrednih plinov, Arhiv TGP, Agencija RS za okolje. Skrbnik podatkov je Agencija RS za okolje. Podatki o izpustih toplogrednih plinov so predstavljeni za obdobje 1986–2011. Osvežujejo se letno. Zadnji podatki se nanašajo na obdobje izpred dveh let in so na voljo v aprilu tekočega leta. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri ARSO vsakih pet let.

Voda

Potencialna ogroženost voda ob nastanku nesreč pri transportu nevarnih snovi

Analiza potencialne ogroženosti voda je bila izdelana v okviru NUV 2009–2015. Kazalnik se posodablja ob novelaciji Načrta upravljanja z vodami (predvidoma na pet let). Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri ministrstvu, odgovornem za okolje.

Kemijsko in ekološko stanje morja [M006]

V skladu z Vodno direktivo in nacionalnimi predpisi, tj. Uredba o stanju površinskih voda (Uradni list RS št. 14/09, 89/10 in 96/13), ter Pravilnikom o monitoringu stanja površinskih voda (Uradni list RS 10/09) se kakovost morja ugotavlja kot kemijsko in ekološko stanje. ARSO zbira podatke letno, na podlagi programa spremljanja stanja voda.

V letu 2016 se skladno z Morsko direktivo začne izvajanje Načrta upravljanja z morskim okolje, katerega sestavni del je tudi opredelitev spremljanja stanja morskega okolja. Skladno z Načrtom upravljanja z morskim okoljem se bodo prilagodile pripadajoče zakonske podlage, med njimi tudi Uredba o stanju površinskih voda, ki bo dopolnjena z vsebinami za spremljanje stanja morskega okolja. Podatke o stanju morskega okolja bo spremljala in zbiral pristojna ustanova za spremljanje stanja morskega okolja (trenutno ARSO). Ministrstvo za infrastrukturo mora po vzpostavitvi spremljanja stanja morskega okolja (op. po določitih Morske direktive) pridobiti podatke pri pristojni instituciji za spremljanje stanja morskega okolja. Ministrstvo za infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika vsakih pet let.

Narava

Povozi prostoživečih živali

Evidenco povozov prostoživečih živali vodi Zavod za gozdove Slovenije. Ministrstvo za infrastrukturo preveri podatke o stanju kazalnika pri Zavodu za gozdove Slovenije na pet let.

Fragmentacija habitatov [SEBI013]

Stanje kazalnika spremlja Evropska okoljska agencija. Kazalnik temelji na spremembah v CLC (angl. *Corine land cover*). Podatke o stanju kazalnika preverja Ministrstvo za infrastrukturo na pet let.

Zdravje ljudi

Izpostavljenost hrupu zaradi prometa [PR18]

Kazalnik prikazuje izpostavljenost prebivalcev hrupu ob pomembnih cestah in železniških progah ter ločeno izpostavljenost na območju poselitvenih območij (Ljubljana in Maribor) zaradi hrupa cestnega in železniškega prometa ter pomembnejših industrijskih obratov in naprav. Zavezanci za pripravo podatkov o izpostavljenosti okolja s hrupom so upravljavci posameznih virov hrupa (avtocestno omrežje – DARS, d.d., državno cestno – DRSC in železniško omrežje – Ministrstvo za infrastrukturo) ter obe poselitveni območji (Mestna občina Ljubljana in Mestna občina Maribor). Podatke o stanju kazalnika preverja Ministrstvo za infrastrukturo na pet let.

Prebivalstvo in materialne dobrine

Vlaganja v prometno infrastrukturo [PR03] (EEA vodi ta kazalnik kot TERM 019)
Podatke o višini vlaganja v avtocestno omrežje od leta 1994 objavlja Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji v svojih letnih poročilih. Podatke o višini vlaganja v državne ceste ter v železniško, vodno in letalsko infrastrukturo vsako leto objavlja Ministrstvo za finance v Zaključnem računu proračuna. Ministrstvo za infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika na pet let. Glede na podatke se ugotovi, ali je prišlo do sprememb v višini vlaganj v različne vrste prometne infrastrukture.

Obseg in sestava potniškega prevoza in prometa [PR01]

Podatke o obsegu in sestavi potniškega prevoza in prometa v Sloveniji zbira SURS ter jih objavlja v redni letni serijski publikaciji Statistični letopis Republike Slovenije in v podatkovnem portalu SI-STAT. Ministrstvo za infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika na pet let. Glede na podatke se ugotovi, ali je prišlo do sprememb v obsegu in sestavi potniškega prevoza in prometa.

Število prometnih nesreč, žrtev in poškodovanih v cestnem in železniškem prometu [PR10]

Podatke o cestnoprometnih nesrečah Ministrstvo za notranje zadeve sporoča Statističnemu uradu. Podatki se osvežujejo na letni ravni. Ministrstvo za infrastrukturo preverja podatke o stanju kazalnika na pet let. Glede na podatke se ugotovi, ali je prišlo do sprememb v številu prometnih nesreč, žrtev in poškodovanih v cestnem in železniškem prometu.

Prometni model

Prometni model je podrobno opisan v točki 4.3 tega dokumenta. Za delovanje modela je tudi določen ukrep Ro.32 »Prometni model« – Upravljanje prometa je pomemben segment prometnega sistema. Zbiranje in obdelava podatkov o prometu je osnova za dopolnjevanje zbirke podatkov o prometu. Štetje prometa se izvaja na različne načine, pri čemer je treba zagotoviti dostop do podatkov na primernih platformah, tudi dostopnih javnosti. Funkcije nadzora, vodenja in upravljalna prometa so osnova za optimiziranje pretočnosti prometnih tokov. Učinkoviti sistemi omogočajo vodenje na način, da je čim manj zastojev ob rednem odvijanju prometa in na primer ob izrednih prometnih dogodkih. V okviru širše priprave dokumentov razvoja prometnega sistema v RS je bil razvit nacionalni prometni model. Model je treba vzdrževati in posodablјati z vključevanjem tudi novih raziskav (denimo ankete po gospodinjstvih, druge raziskave) ter tako zagotoviti, da bo model vseskozi posodobljen.

9 Celovita presoja vplivov na okolje

Strategija je uvrščena med programe, ki imajo pomemben okoljski vpliv, zato je treba pred njenim sprejetjem v postopku celovite presoje vplivov na okolje (v skladu z Direktivo 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje) pretehtati posledice vplivov v strategiji načrtovanih ukrepov in alternativ ukrepov na okolje ter se opredeliti do tistih, ki so zaradi vplivov na okolje nesprejemljivi. Navedena direktiva od držav članic zahteva, naj se opredelijo in se posvetujejo tudi o čezmejnih učinkih planov in programov.

Ministrstvo za kmetijstvo in okolje je izdalo odločbo št. 35409-24/2012/14, po kateri je treba ob pripravi strategije na podlagi Zakona o varstvu okolja izpeljati postopek celovite presoje vplivov na okolje, v okviru tega pa na podlagi Zakona o ohranjanju narave še postopek presoje sprejemljivosti vplivov planov na varovana območja. Namen obeh predpisanih presoj je preprečiti oziroma vsaj bistveno zmanjšati dejavnosti, ki imajo lahko bistvene škodljive vplive oziroma posledice na okolje in varovana območja, s čimer se uresničujejo načela trajnostnega razvoja, celovitosti in preventive. Med celovito presojo vplivov na okolje se ti ugotavljajo na podlagi okoljskega poročila. Postopek vodi ministrstvo, pristojno za okolje. Pri tem so zagotovljeni tudi sodelovanje vseh resornih pristojnih državnih organov in organizacij ter obveščanje in sodelovanje javnosti.

Namen celovite presoje vplivov na okolje je zagotoviti visoko raven varstva okolja in prispevati k vključevanju okoljskih vidikov v pripravo strategije, zato so bili izdelovalci okoljskega poročila vključeni v postopek priprave že na začetku nastajanja tega dokumenta. Postopek celovite presoje vplivov na okolje se zaključi s pridobitvijo odločbe o ustreznosti okoljskega poročila in strategije.

V skladu z Zakonom o varstvu okolja se pri celoviti presoji vplivov na okolje opredeli do širšega okvira okoljskih politik in ciljev varstva okolja. Pri tem je bilo med vsebinjenjem izdelano poročilo z naslovom Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji. V tem poročilu so opredeljeni:

- okoljski cilji programa glede na njegove značilnosti, zlasti njegovo območje in vsebino;
- merila vrednotenja, ki lahko pomenijo stopnje odklonov od kazalnikov stanja okolja in stopnje doseganja varstvenih ciljev, ali druga merila, ki zagotavljajo ustrezno vrednotenje vplivov;
- bistvena okoljska področja, ki se presojajo;
- metodologija ugotavljanja vplivov.

Predlog poročila Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji je bil izdelan februarja 2014 in poslan pristojnemu ministrstvu, ki je pridobilo mnenje pomembnih nosilcev urejanja prostora. Poročilo je bilo na podlagi mnenj in usklajevanj dopolnjeno junija 2014.

V okoljskem poročilu so skladno z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05) opredeljeni, opisani in ovrednoteni vplivi izvedbe strategije na okolje (tla in mineralne surovine, zrak, vode, podnebne dejavnike, naravo, kulturno dediščino, krajino, zdravje ljudi ter prebivalstvo in materialne dobrine). Kot poseben dokument je v skladu s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave (Pravilnik o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10, 3/11)) izdelana presoja sprejemljivosti vplivov strategije na varovana območja.

Okoljska presoja je izvedena po okoljskih vidikih in skupinah ukrepov za vsakega od 21 podciljev strategije, in sicer glede na doseganje posameznega opredeljenega okoljskega cilja. Na splošno velja ugotovitev, da so z ustrezno umestitvijo posegov v prostor in izvedbo vseh potrebnih omilitvenih ukrepov vse skupine ukrepov iz okoljskega stališča sprejemljive. Okoljsko poročilo je bilo prvič poslano v mnenje na ministrstvo, pristojno za okolje, konec julija 2014. Ministrstvo je pomembne deležnike urejanja prostora pozvalo k pripravi mnenja, in sicer Ministrstvo za kulturo, Zavod RS za varstvo narave, ARSO, Urad za upravljanje z vodami, Ministrstvo za zdravje in Zavod za gozdove Slovenije. Po pridobitvi mnenja teh deležnikov je ministrstvo, pristojno za okolje, v dopisu št. 35409-24/2012/40 z dne 26. 9. 2014 izdalo zahtevo za dopolnitev okoljskega poročila. Izvedeni so bili usklajevalni sestanki, na podlagi katerih je bilo poročilo dopolnjeno. Zanj je ministrstvo, pristojno za okolje, 14. 11. 2014, izdalo mnenje o ustreznost (št. mnenja 35409-24/2012/45).

Okoljsko poročilo je bilo javno razgrnjeno od 15. decembra 2014 do 31. januarja 2015. Med javno razgrnitvijo je bila 9. 1. 2015 organizirana tudi javna predstavitev tega poročila in strategije. Udeležili so se je predstavniki občin, regionalnih razvojnih agencij, nevladnih organizacij, ministrstev, upravljavcev infrastrukture, gospodarskih in obrtnih zbornic, strokovnih združenj, civilnih pobud in nekateri posamezniki. Poleg navedene predstavitve smo pripravljavci strategije in okoljskega poročila sodelovali še na nekaterih predstavitev v občinah (npr. Idrija, Ormož), konferencah (npr. InfraKon), okroglih mizah (npr. Koalicija za trajnostno prometno politiko in Plan B) in radiu Ognjišče.

Po končani javni razgrnitvi so bila pripravljena stališča do pripomb, v skladu s tem je bil aprila 2015 pripravljen predlog Strategije razvoja prometa v RS. Predlog strategije je dopolnjen maja 2015 in julija 2015. Vzporedno je bilo aprila 2015, maja 2015 in julija 2015 dopolnjeno okoljsko poročilo.

V skladu z metodologijo so bile presojane tudi alternative (ukrepi v železniškem prometu, ukrepi cestnega prometa, ukrepi javnega prometa, ukrepi vodnega prometa in ukrepi zračnega prometa). Presoja alternativ je pokazala, da naj se za zagotavljanje trajnostnega in sonaravnega razvoja pri izboru ukrepov daje prednost razvoju javnega, železniškega in vodnega prometa pred cestnim in zračnim prometom ter rekonstrukcijam pred novogradnjami. Posamezni ukrepi na železniškem, cestnem in zračnem omrežju so glede na obravnavane okoljske cilje ocenjeni kot pogojno skladni. Pogojno skladni ukrepi prometne politike so:

Železniški promet:

- R.1 Koper–Ljubljana,
- R.3 Ljubljana–Jesenice.

Cestni promet:

- Ro.9 povezava Koroške z avtocestnim sistemom,
- Ro.10 povezava Hrastnika z Zidanim Mostom,
- Ro.11 povezava Kočevja z Ljubljano,
- Ro.12 ljubljanski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditev priključkov,
- Ro.15 povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano,
- Ro.16 cestno omrežje okoli Maribora,
- Ro.18 povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom.

Zračni promet:

- A.2 Letališče Edvarda Rusjana Maribor,
- A.3 Letališče Portorož.

Med postopkom celovite presoje vplivov na okolje je bilo ugotovljeno, da bo izvajanje strategije verjetno imelo pomembne čezmejne okoljske posledice. V skladu z Direktivo 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje je pristojno ministrstvo že junija 2014 začelo postopek čezmejnega posvetovanja po Protokolu o strateški presoji vplivov na okolje h Konvenciji o presoji čezmejnih vplivov na okolje. V postopku čezmejne presoje so sodelovale štiri države: Republika Avstrija, Republika Madžarska, Republika Hrvaška in Republika Italija. Pripravljeno je tudi poročilo o izvedbi čezmejnega postopka (Aquarius, d.o.o., Ljubljana, julij 2015).

Usmeritve in omilitveni ukrepi z vidika varstva okolja

Za zagotovitev doseganja okoljskih ciljev Strategije razvoja prometa v RS so v okoljskem poročilu opredeljeni usmeritve in omilitveni ukrepi, ki jih je treba upoštevati pri njenem izvajanju.

V okoljskem poročilu so opredeljeni tudi posebni omilitveni ukrepi za prometne ukrepe znotraj posameznega podcilja. Te je treba upoštevati med načrtovanjem vsakega prometnega ukrepa.

Najpomembnejše splošne usmeritve za načrtovanje prometne politike z vidika varstva okolja so:

- V strategiji opredeljeni ukrepi so strateški in niso prostorsko umeščeni ali izdelani na projektni ravni, zato bo treba celovito presojo vplivov na okolje za posamezne infrastrukturne ukrepe izdelati v nadaljnjih fazah priprave projektne dokumentacije.⁶¹
- Celovita presoja sprejemljivosti za posamezne ukrepe, ki bi lahko pomembno vplivali na varovana območja narave, se mora izvesti na ravni podrobnejšega plana ali posega v skladu s 25.a členom Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10 in 3/11).⁶²
- Za zagotavljanje trajnostnega in sonaravnega razvoja naj se pri izbiri ukrepov daje prednost razvoju javnega in železniškega prometa pred cestnim in zračnim prometom ter rekonstrukcijam pred novogradnjami.
- Potreba po umestitvi novih železniških in cestnih povezav naj se preveri s posebnimi študijami (z vidika prostora, okolja, projektnih rešitev in ekonomske upravičenosti). Za izdelavo teh študij je treba zagotoviti verodostojne prometne podatke in sodelovanje izkušenih strokovnjakov za posamezna področja.

61: Izjema so posegi, za katere je postopek celovite presoje vplivov že opravljen.

62: Izjema so posegi, za katere je presoja sprejemljivosti vplivov na varovana območja že narejena.

1. Usmeritve in omilitveni ukrepi – tla in mineralne surovine

Za zagotavljanje trajnostnega gospodarjenja z zemljišči in trajnostne rabe tal je treba upoštevati te usmeritve:

- Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba čim bolj zmanjšati, pri tem pa prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo ter zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov in območij gozdov z lesno-proizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti.
- Prometna infrastruktura naj se načrtuje tako, da se ne poveča stopnja verjetnosti pojavljanja zemeljskih plazov na širšem območju poseganja. Pri zgraditvi pristanišč na celinskih vodnih poteh je treba preprečiti vpliv na erozijo brežin.
- Spodbujati je treba recikliranje in uporabo lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture ter uporabo certificiranih gradbenih materialov iz recikliranih stranskih proizvodov ali odpadnih materialov, ki nastajajo v drugih sektorjih.

Med prostorskim načrtovanjem in projektiranjem je treba upoštevati tudi posebne omilitvene ukrepe:

Podcilji	Posebni omilitveni ukrepi
1a	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.6. in Ro.1 v prostor se je treba izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.3) in Muri (R.7) ter severno od Brestanice pri Komnu (R.6), pa tudi gozdnim območjem s poudarjenimi lesno-proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih R.3, R.6, R.8 in Ro.1 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
1b	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.5 in R.10 v prostor se je treba izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.3, R.5) in Savinji (R.10) ter pri Spodnji Polskavi (R.9), pa tudi gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih R.3, R.5, R.8, R.10, Ro.1 in A.3 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
1c	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.5, R.10 in Ro.12 v prostor se je treba izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.3, R.5) in Savinji (R.10), pri Spodnji Polskavi (R.9), vzhodno od Logatca, v Zadobrovi in Polju v Ljubljani (Ro.12), pa tudi gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih R.1, R.3, R.5, R.8, R.10 in Ro.12 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
2a	Pri umeščanju ukrepov R.5, R.10, Ro.13, Ro.14 in Ro.20 v prostor se je treba izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.5, R.10, Ro.14) in Savinji (Ro.14, R.10) ter ob naselju Borovci (Ro.20), pa tudi gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih R.5, R.8, R.10, Ro.1, Ro.13, Ro.14 in Ro.20 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
2b	Pri umeščanju ukrepa Ro.14 v prostor se je treba izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji ter gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih Ro.4 in Ro.14 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
2c	Pri umeščanju ukrepa Ro.7, R.3, Ro.06 in Ro.13 v prostor se je treba izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji ter gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih R.3, Ro.6, Ro.7, Ro.13 in U.4 (železnica) zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
2.d	Pri umeščanju ukrepa R.6 v prostor se je treba izogibati varovalnim gozdovom pri Brestanici pri Komnu in gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Pri umeščanju ukrepa Ro.7 se je treba izogibati varovalnim gozdovom in gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih R.6 in Ro.7 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
2e	Pri umeščanju ukrepa Ro.9 v prostor se je treba izogibati varovalnim gozdovom ob Paki in Velunji ter gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepu Ro.9 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
2f	Pri umeščanju ukrepa Ro.18 v prostor se je treba izogibati gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih Ro.18 in Ro.17 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
2g	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.5, Ro.10, Ro. 13 in Ro.14 v prostor se je treba izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji ter južno od Radomelj, pa tudi gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih R.1, R.3, R.5, Ro.10, Ro.11, Ro.13, Ro.14, Ro.15, U.4 (železnica), Ro.11, Ro.15 in U.4 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
2h	Pri umeščanju ukrepov Ro.7, Ro.10, Ro. 13 in Ro.20 v prostor se je treba izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji ter južno od Radomelj, varovalnim gozdovom Idrijsko-Cerkljanskega hribovja in pri Borancih ter gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih Ro.7, Ro.9, Ro.10, Ro.11 in Ro.20 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
3a	Pri umeščanju ukrepov R.3 in R.5 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih R.1, R.3, R.5, U.4 (železnica) zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
3b	Pri umeščanju ukrepov R.10 v prostor se je treba izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji (R.10) ter gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih R.8 in R.10 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
3c	Pri umeščanju ukrepa R.1 v prostor se je treba izogibati gozdnim območjem s poudarjenimi lesnoproizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg v kmetijska in gozdna zemljišča je treba pri ukrepih R.1 in Ro.17 zmanjšati s premišljeno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšo pridelovalno zmogljivostjo in zemljišča zunaj strnjenih gozdnih kompleksov.
4a-g	-

2. Usmeritve in omilitveni ukrepi – zrak

Ukrepi strategije so večinoma lokalni, zato je priporočljivo, da se nekateri vključijo tudi v podrobnejše programe ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM_{10} , ki se pripravijo na podlagi že sprejetih odlokov o načrtih za kakovost zraka na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka.

Zmanjšanje zasebnega potniškega prometa bi moralo biti ena od prednostnih nalog vseh večjih mest z velikim številom dnevnih migracij ljudi. Poleg ukrepov za zmanjšanje zasebnega potniškega prometa v mestih, ki temeljijo na internalizaciji okoljskih stroškov ter se nanašajo na časovno omejevanje parkiranja in visoke parkirnine, bi morali začeti izvajati strategije za izboljšanje javnega prometa, in to mestnega in lokalnega. Ljudje bi pogosteje uporabljali storitve javnega prometa, če bi bil ta cenovno ugoden in ne bi dodatno oteževal vsakodnevnega tempa. Navedeni ukrepi bodo prispevali k zmanjševanju izpustov onesnaževal v zrak in tako k doseganju nacionalnih zgornjih mej teh izpustov.

3. Usmeritve in omilitveni ukrepi – podnebni dejavniki

Pri pripravi ukrepov za doseganje prometnih ciljev iz strategije je treba za blažitev podnebnih sprememb upoštevati t. i. indikativne cilje zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov, ki so za posamezne sektorje navedeni v predlogu Operativnega programa ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020 s pogledom do leta 2030. Indikativni sektorski cilji zmanjšanja teh izpustov za promet so:

- hitro rast izpustov toplogrednih plinov je treba ustaviti in zagotoviti njihovo zmanjšanje za 9 odstotkov do leta 2020 glede na leto 2008 z uveljavljanjem ukrepov trajnostne mobilnosti;
- naraščanje izpustov toplogrednih plinov iz prometa je treba obrniti tako, da se ne bodo povečali za več kot 18 odstotkov do leta 2030 glede na leto 2005, kar pomeni zmanjšanje za 15 odstotkov do leta 2030 glede na leto 2008;
- v ukrepe za doseganje ciljev iz strategije je treba vgraditi vizijo nadaljnjega zmanjšanja izpustov do leta 2050 za 90 odstotkov.

Za doseganje okoljske ciljne vrednosti, ki je za sektor prometa opredeljena v Operativnem programu ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v obdobju do leta 2020 s pogledom do leta 2030, so pomembni zlasti ukrepi za uresničevanje podciljev strategije, vključeni v posebni cilj št. 4 – izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti, med katerimi je za blaženje podnebnih sprememb treba opozoriti na ukrepe za:

- vzpostavitev polnilnih postaj za alternativno gorivo,
- internalizacijo eksternih stroškov in
- izvajanje omejevalne politike parkiranja vozil v urbanem okolju.

Ukrepe strategije je treba načrtovati tako, da se gospodarno ravna z viri, kar med drugim pomeni, da se zagotovi ustrezno obravnavanje občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe ter naravne nesreče in nesreče, ki jih povzroči človek. Za vse ukrepe novih ureditev prometne infrastrukture je treba v smislu prilagajanja podnebnim spremembam:

- zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe in
- na podlagi ugotovitev analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture zoper podnebne spremembe.

Za doseganje okoljskega cilja v zvezi s prilagajanjem podnebnim spremembam je treba upoštevati še:

- za prometno infrastrukturo v Sloveniji zagotoviti, da je dolgoročno manj občutljiva za posledice ekstremnih padavin zaradi poplav ali nenadne zasneženosti cestnih površin in da predvsem železniško omrežje ni občutljivo za žled;
- pri načrtovanju vsake nove gradnje ali razširitve obstoječega prometnega omrežja izdelati analizo občutljivosti prometne infrastrukture za navedene ekstremne vremenske pojave in na podlagi ugotovitev analize izdelati načrt ukrepov za trajno zmanjšanje posledic teh pojavov;
- zagotoviti, da izvajanje ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometnega omrežja za ekstremne vremenske pojave postane ena od osrednjih nalog upravljanja prometnega omrežja, pri čemer mora namen teh ukrepov temeljiti predvsem na zmanjšanju škode, ki jo zaradi nezmožnosti uporabe za podnebne spremembe občutljivega prometnega omrežja utrpijo njegovi uporabniki.

4. Usmeritve in omilitveni ukrepi – voda

Za omejevanje učinkov pritiska prometne infrastrukture na vire pitne vode in za preprečitev negativnih vplivov na kakovost pitne vode se je pri umeščanju infrastrukture v prostor treba izogibati vodovarstvenim območjem.

Prav tako se je treba izogibati umeščanju objektov na območja, ogrožena zaradi poplav in z njimi povezane erozije. Ob poseganju v ta območja je treba dokazati, da se obstoječa stopnja poplavne ogroženosti širšega območja ne bo poslabšala.

Pri načrtovanju posegov na območjih izredno visoko, zelo visoko in visoko ranljivih vodonosnikov je treba preučiti in načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive med gradnjo in obratovanjem, pa tudi ob izrednih dogodkih (npr. nesrečah z razlitjem nevarnih snovi).

Prometna infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Izjema je v skladu s 37. členom Zakona o vodah mogoča le na podlagi strokovne utemeljitve, da objekta ni mogoče umestiti drugam, ne da bi to povzročilo nesorazmerno visoke stroške. Pri izračunu stroškov je zato treba upoštevati tudi stroške ktnitve ekosistemskih uslug ob morebitnem poseganju v priobalni pas.

V okviru državnih in lokalnih predpisov je treba vzpostaviti ustrezne zakonske rešitve, vključno z vrsto dovoljenih plovil na motorni pogon za posamezen vodotok, načinom plovbe, varnostjo plovbe in nadzorom nad plovbnim režimom. Pri izgraditvi pristanišč, urejanju plovnih poti in plovbi po celinskih vodah je treba preprečiti predvsem vpliv na ekološko stanje voda, vodno in obrežno favno in floro, območja z naravovarstvenim statusom, erozijo in poplavno varnost.

Med prostorskim načrtovanjem in projektiranjem je treba upoštevati tudi posebne omilitvene ukrepe:

Podcilji	Posebni omilitveni ukrepi
1a	Pri Ro.1, Ro.2 in R.3 je treba upoštevati: obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, zato je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena naj obsega tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
1b	Pri Ro.1, Ro.2, Ro.13, R.3 in A.2 je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode. Pri A.3 je treba upoštevati: načrtovati je treba ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode na širšem območju Strunjana, in sicer med gradnjo in obratovanjem, pa tudi ob izrednih dogodkih (npr. nesrečah z razlitjem nevarnih snovi).
1c	Pri R.3 in Ro.12, Ro.2, R.1 je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode. Pri R.1, M.1–M.4 je treba upoštevati: načrtovati je treba ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode na širšem območju Kopra, in sicer med gradnjo in obratovanjem, pa tudi ob izrednih dogodkih (npr. nesrečah z razlitjem nevarnih snovi).
2a	Pri Ro.1, Ro.13, Ro.16 in Ro.20 je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora obsegati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
2b	–
2c	Pri R.3, Ro.6, Ro.13, Ro.15, U.4 in Ro.2 je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora obsegati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
2.d	Pri Ro.6 in Ro.7 je treba upoštevati: načrtovati je treba ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode, in sicer med gradnjo in obratovanjem, pa tudi ob izrednih dogodkih (npr. nesrečah z razlitjem nevarnih snovi). Pri R.6 je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora obsegati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode. Pri Ro.7 je treba upoštevati: načrtovati je treba ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode, in sicer med gradnjo in obratovanjem, pa tudi ob izrednih dogodkih (npr. nesrečah z razlitjem nevarnih snovi). Pri Ro.9 je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora obsegati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
2e	Pri R.1 je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
2f	Pri R.1 in Ro.17 je treba upoštevati: načrtovati je treba ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode na širšem območju Kopra, in sicer med gradnjo in obratovanjem, pa tudi ob izrednih dogodkih (npr. nesrečah z razlitjem nevarnih snovi). Pri Ro.18 je treba upoštevati: pri morebitnem poteku po vplivnem območju Regijskega parka Škocjanske jame je treba zagotoviti ustrezne tehnične ukrepe, s katerimi je mogoče učinkovito preprečiti daljinsko onesnaženje podzemne vode na tem območju.
2g	Pri R.1, R.3, Ro.10, Ro.12, Ro.13, Ro.15 in U.4 je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora obsegati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode. Pri R.1 je treba upoštevati: načrtovati je treba ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode na širšem območju Kopra, in sicer med gradnjo in obratovanjem, pa tudi ob izrednih dogodkih (npr. nesrečah z razlitjem nevarnih snovi).
2h	Pri Ro.7, Ro.9, Ro.10, Ro.20 in Ro.21 je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode. Pri R.1, R.5, Ro.12 in U.4 (železnica) je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode. Pri R.1 je treba upoštevati: načrtovati je treba ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode na širšem območju Kopra, in sicer med gradnjo in obratovanjem, pa tudi ob izrednih dogodkih (npr. nesrečah z razlitjem nevarnih snovi).
3a	Pri Ro.16 je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora obsegati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
3b	Pri R.1 je treba upoštevati: ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je treba med pripravo projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora obsegati tudi ustrezen način premostitve takega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
3c	Pri R.1 in Ro.17 je treba upoštevati: načrtovati je treba ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode, in sicer med gradnjo in obratovanjem, pa tudi ob izrednih dogodkih (npr. nesrečah z razlitjem nevarnih snovi).
4a–g	–

5. Usmeritve in omilitveni ukrepi – narava

Za trajnostno ohranitev naravnega okolja in biodiverzitete naj se prednostno izbirajo variante, ki ne posegajo v naravno ohranjen prostor in ki imajo manjši vpliv na migracijske poti prostoživečih živali. Izvajati je treba prometne ukrepe R.43 in Ro.47 za zaščito posameznih skupin prostoživečih živali pred trki z vozili.

Za trajnostno ohranitev naravnega okolja in biodiverzitete naj se izbor ukrepov prioritarno izvaja po tem vrstnem redu:

- rekonstrukcija obstoječih povezav ima prednost pred novogradnjami;
- gradnja vzporednih povezav z že obstoječimi cestami, železnicami ima prednost pred umeščanjem v naravno ohranjen prostor;
- če se ni mogoče izogniti poseganju v neokrnjen prostor, naj se izogiba poseganju v varovana območja (območja Natura 2000 in zavarovana območja), EPO in območja naravnih vrednot;
- prednost naj se daje različicam, ki imajo manjši vpliv na migracijske poti prostoživečih živali. Prometna infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Tovrstni posegi lahko povzročijo bistvene vplive na ekološko stanje vodotokov, zmanjšanje retenzijskih površin ter tudi kumulativne vplive na biodiverzitetno območja in ekosistemske usluge območja.

Za zagotavljanje varovanja območij z naravovarstvenim statusom je treba upoštevati te usmeritve:

- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je treba izogibati območjem naravnih vrednot. Z upoštevanjem te usmeritve se bodo ohranjale zvrsti in lastnosti naravnih vrednot.
- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je treba izogibati zavarovanim območjem. Če je poseganje vanje neizogibno in če to dopušča akt o zavarovanju posameznega območja, je treba upoštevati usmeritve, izhodišča in pogoje za varstvo zavarovanih območij narave, danih z varstvenimi režimi v sprejetih aktih o zavarovanju.
- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je treba izogibati območjem Natura 2000. Čas izvajanja posegov je treba prilagoditi življenjskim ciklom živali in rastlin. Z upoštevanjem ukrepa bodo motnje teh ciklov manjše, tako pa je verjetnost doseganja ali ohranjanja ugodnega stanja populacij večja.

Če je elektrifikacija železniške proge načrtovana na območju preletnih in selitvenih poti ptic, je treba za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki predvideti ustrezne tehnične rešitve.

Skladno s ciljem Resolucije o nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012 je mogoče pričakovati povečanje obsega zavarovanih območij v Republiki Sloveniji. Zaradi navedenega se je treba za preprečitev možnih konfliktov in negativnih vplivov na doseganje okoljskih ciljev ohranjanja narave treba izogibati umeščanju prometne infrastrukture na območja, ki so predlagana za zavarovanje.

Pri zgraditvi pristanišč, urejanju plovnih poti in plovbi po celinskih vodah je treba preprečiti vpliv na vodne organizme, rastlinstvo in živalstvo na brežinah in habitate vrst. Za plovne poti je treba izdelati strokovne podlage, v katerih bo preučen vpliv plovbe na rastlinstvo, živalstvo in habitate, ter v odloke vključiti vse potrebne omilitvene ukrepe, ki izhajajo iz strokovnih podlag.

Med prostorskim načrtovanjem in projektiranjem je treba upoštevati tudi posebne omilitvene ukrepe:

Podcilji	Posebni omilitveni ukrepi
1a	Ukrep R.3 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oziroma ga ne bo (posebno pozornost nameniti Šmarni gori). Pri ukrepu R.8 je treba upoštevati: za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).
1b	Pri ukrepih R.5, R.10 in Ro.12 je treba upoštevati: zagotoviti je treba ustrezne prehode prostoživečih živali prek prometne infrastrukture, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Pri ukrepu Ro.12 je treba upoštevati: prednostno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. Če je dograditev avtocestnega omrežja nujna, naj se, če je mogoče, širijo že obstoječe prometnice, poseganju v neokrnjeni prostor se je treba čim bolj izogibati. Ukrepa R.3 in Ro.12 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oziroma ga ne bo (posebno pozornost nameniti Šmarni gori in Ljubljanskemu barju). Pri ukrepu R.8 je treba upoštevati: za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji). Pri ukrepu A.3 je treba upoštevati: – širitev letališča je dopustna, če se ob večanju števila potnikov zmanjša število letalskih operacij; – kar najbolj izogibati se poseganju na varovano območje Sečoveljskih solin; – preprečiti negativen vpliv na lastnosti Sečoveljskih solin, zaradi katerih so te opredeljene kot ramsarska lokaliteta, območje Natura 2000 in krajinski park; – širitev letališča ni dovoljena v habitate, pomembne za ohranjanje bioraznoverstnosti Sečoveljskih solin.
1c	Pri ukrepih R.1, R.5 in R.10 je treba upoštevati: zagotoviti je treba ustrezne prehode prostoživečih živali prek železniške proge, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Pri ukrepu R.8 je treba upoštevati: za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji). Pri ukrepu Ro.12 je treba upoštevati: prednostno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. Če je dograditev avtocestnega omrežja nujna, naj se, če je mogoče, širijo že obstoječe prometnice, poseganju v neokrnjeni prostor se je treba čim bolj izogibati. Ukrepa R.3 in Ro.12 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oziroma ga ne bo (pozornost je treba nameniti Šmarni gori in Ljubljanskemu barju).
2a	Pri ukrepih R.5 in Ro.14 je treba upoštevati: zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali prek železniške in cestne infrastrukture, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Pri ukrepu R.8 je treba upoštevati: za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).
2b	Pri ukrepu Ro.4 je treba upoštevati: ugotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali prek prometne infrastrukture, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji.
2c	Pri ukrepu Ro.7 je treba upoštevati: zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali prek cestne infrastrukture, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Pri ukrepu Ro.15 je treba upoštevati: prednostno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. Če je novogradnja nujna, naj se, če je mogoče, širijo že obstoječe prometnice. Poseganju v neokrnjeni prostor se je treba čim bolj izogibati. Ukrep R.3 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oziroma ga ne bo (posebno pozornost nameniti Šmarni gori).
2d	Pri ukrepu Ro.7 je treba upoštevati: zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali prek cestne infrastrukture, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji.
2e	Pri ukrepu Ro.9 je treba upoštevati: zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali prek prometne infrastrukture, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji.
2f	Pri ukrepih R.1, Ro.17 in Ro.18 je treba upoštevati: zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali prek železniške in cestne infrastrukture, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Za ukrep Ro.18 je treba upoštevati: cesto načrtovati zunaj Regijskega parka Škocjanske jame (območje je pod Unescovo zaščito in opredeljeno kot ramsarsko mokrišče). Ob morebitnem poteku po vplivnem območju parka je treba zagotoviti ustrezne tehnične ukrepe, s katerimi je mogoče učinkovito preprečiti daljinsko onesnaženje podzemne vode na območju Škocjanskih jam.
2g	Pri ukrepih R.1, R.5, Ro.10, Ro.11, Ro.12 in Ro.14 je treba upoštevati: zagotoviti je treba ustrezne prehode prostoživečih živali prek prometne infrastrukture, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Pri ukrepu Ro.15 je treba upoštevati tudi: prednostno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. Če je novogradnja nujna, naj se, če je mogoče, širijo že obstoječe prometnice. Poseganju v neokrnjeni prostor se je treba čim bolj izogibati. Ukrep R.3 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oziroma ga ne bo (posebno pozornost nameniti Šmarni gori).
2h	Pri ukrepih Ro.7, Ro.9 in Ro.11 je treba upoštevati: prednostno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. Če je novogradnja nujna, naj se, če je mogoče, širijo že obstoječe prometnice. Poseganju v neokrnjeni prostor se je treba čim bolj izogibati. Pri ukrepih Ro.7, Ro.9, Ro.10 in Ro.11 je treba upoštevati: zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali prek prometne infrastrukture, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji.



Podcilji	Posebni omilitveni ukrepi
3a	Pri ukrepih R.1, R5 in Ro.12 je treba zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali prek prometne infrastrukture, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Ukrepa R.3 in Ro.12 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oziroma ga ne bo (posebno pozornost je treba nameniti Šmarni gori in Ljubljanskemu barju).
3b	Pri ukrepu R.10 je treba upoštevati: zagotoviti je treba ustrezne prehode prostoživečih živali prek železniške proge, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Pri ukrepu R.8 je treba upoštevati: za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).
3c	Pri ukrepu R.1 je treba upoštevati: med Vrhniko in Logatcem je treba zagotoviti ustrezne prehode za prostoživeče živali, ki bodo v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Pri Ro.17 je treba zagotoviti migracijo prostoživečih živali prek cestne infrastrukture.
4a–g	–

6. Usmeritve in omilitveni ukrepi – zdravje ljudi

a. Kakovost zraka

Pri načrtovanju prometne politike na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka je treba v zvezi z upravljanjem prometa na obstoječem prometnem omrežju in v zvezi z njegovim vzdrževanjem upoštevati:

- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju MO Kranj (Uradni list RS, št. 108/13);
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju MO Celje (Uradni list RS, št. 108/13);
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju MO Novo mesto (Uradni list RS, št. 108/13);
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju MO Maribor (Uradni list RS, št. 108/13);
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Zasavja (Uradni list RS, št. 108/13);
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju MO Murska Sobota (Uradni list RS, št. 88/13);
- Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju MO Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/14).

V skladu z odloki bo za problematična območja izdelan Podrobnejši program ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM₁₀. Te programe je treba upoštevati pri načrtovanju prometne politike na širšem problematičnem območju. Prednost pri izbiri naj se nameni različici, ki bo zagotavljala izboljšanje kakovosti zunanjega zraka v večjem obsegu.

Pri pripravi prostorskih načrtov za nove infrastrukturne posege ali razširitev obstoječega prometnega omrežja je za dosego cilja zmanjšanja onesnaženosti zunanjega zraka na vplivnem območju obravnavanega posega treba upoštevati te splošne usmeritve:

- kar najbolj zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja zgostitev v prometu, zagotavljanje tekočega prometa pri zmerni potovalni hitrosti med 60 in 90 km/h, preusmeritve prometa);
- na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanjega zraka izvesti ukrepe za preprečevanje povečanja prometnih tokov na posameznih odsekih cestnega omrežja in uvesti ukrepe za prepoved vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila;
- izogibati se območjem poselitve, ki so za onesnaženost zunanjega zraka posebno občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja).

Med prostorskim načrtovanjem in projektiranjem je treba upoštevati tudi posebne omilitvene ukrepe:

Podcilji	Posebni omilitveni ukrepi
1a	–
1b	V zvezi z ukrepom Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane) je treba na območju aglomeracije Ljubljana zaradi čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka za zmanjšanje števila čezmernih dnevnih obremenitev zunanjega zraka z delci zagotoviti izvajanje teh omilitvenih ukrepov: – nadzorovano omejevati hitrost cestnih vozil v času največje onesnaženosti zunanjega zraka z delci na območju aglomeracije Ljubljana; – redno vzdrževati avtocestne površine s čiščenjem ali drugimi sredstvi, zato da se resuspenzija delcev čim bolj zmanjša, in – zaradi zagotavljanja izboljšanja kakovosti zunanjega zraka na širšem območju avtocestnega omrežja okoli Ljubljane upoštevati še druge ukrepe iz Podrobnejšega programa ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM₁₀, ki bo za prometni sektor in druge vire onesnaževanja izdelan na podlagi Odloka o načrtu za kakovost zraka na območju MO Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/14).
1c–2f	–
2g	V zvezi z ukrepom Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane) je treba na območju aglomeracije Ljubljana zaradi čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka za zmanjšanje števila čezmernih dnevnih obremenitev zunanjega zraka z delci zagotoviti izvajanje teh omilitvenih ukrepov: – nadzorovano omejevati hitrost cestnih vozil v času največje onesnaženosti zunanjega zraka z delci na območju aglomeracije Ljubljana; – redno vzdrževati avtocestne površine s čiščenjem ali drugimi sredstvi, zato da se resuspenzija delcev čim bolj zmanjša, in – zaradi zagotavljanja izboljšanja kakovosti zunanjega zraka na širšem območju avtocestnega omrežja okoli Ljubljane upoštevati še druge ukrepe iz Podrobnejšega programa ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM₁₀, ki bo za prometni sektor in druge vire onesnaževanja izdelan na podlagi Odloka o načrtu za kakovost zraka na območju MO Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/14).
2h	–
3a	V zvezi z ukrepom Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane) je treba na območju aglomeracije Ljubljana zaradi čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka za zmanjšanje števila čezmernih dnevnih obremenitev zunanjega zraka z delci zagotoviti izvajanje teh omilitvenih ukrepov: – nadzorovano omejevati hitrost cestnih vozil v času največje onesnaženosti zunanjega zraka z delci na območju aglomeracije Ljubljana; – redno vzdrževati avtocestne površine s čiščenjem ali drugimi sredstvi, zato da se resuspenzija delcev čim bolj zmanjša, in – zaradi zagotavljanja izboljšanja kakovosti zunanjega zraka na širšem območju avtocestnega omrežja okoli Ljubljane upoštevati še druge ukrepe iz Podrobnejšega programa ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM₁₀, ki bo za prometni sektor in druge vire onesnaževanja izdelan na podlagi Odloka o načrtu za kakovost zraka na območju MO Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/14).
3b	V skladu z Odlokom o načrtu za kakovost zraka na območju MO Maribor (Uradni list RS, št. 108/13) bo za MO Maribor izdelan Podrobnejši program ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM ₁₀ . Ta program je treba upoštevati pri načrtovanju prometne politike za doseg podcilja 3b. Prednost naj se nameni ukrepom, ki bodo zagotavljali izboljšanje kakovosti zunanjega zraka v večjem obsegu.
3c	–
4a–g	–

b. Obremenitev s hrupom

Pri načrtovanju politike razvoja prometne infrastrukture je treba za zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom v skladu z Direktivo 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa, s področno slovensko zakonodajo, Operativnim programom varstva pred hrupom in Uredbo (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU zagotoviti ukrepe, ki prispevajo:

- k zmanjšanju zunanjih stroškov prometa in varstvu okolja;
- k zmanjšanju izpostavljenosti prebivalcev na poselitvenih območjih negativnim učinkom tranzitnega cestnega in železniškega prometa ter
- posledično k zmanjšanju negativnih učinkov na zdravje in počutje ljudi.

Obremenjenost s hrupom v Sloveniji je največja prav ob cestnem in železniškem omrežju, še zlasti je povečana v urbanih središčih in na območju pomembnejših prometnih vozlišč.

V skladu z Zakonom o varstvu okolja mora povzročitelj čezmerne obremenjenosti s hrupom zagotoviti ukrepe za zmanjšanje te obremenitve. Izvedba ukrepov je potrebna na območjih,

kjer je okolje čezmerno obremenjeno že v obstoječem stanju, omilitvene ukrepe pa bo treba izvesti tudi ob vseh s strategijo načrtovanih novih prometnih koridorjih.

Izvedba omilitvenih ukrepov ob prometnem omrežju, ki je predmet politike razvoja prometne infrastrukture, mora biti usklajena z Operativnim programom varstva pred hrupom. Ta je bil sprejet decembra 2012 ter obsega strateški del, v katerem so opredeljeni splošni pogoji za izvedbo protihrupnih ukrepov pri obstoječih in novih infrastrukturnih virih, in izvedbeni del, ki opredeljuje ukrepe, predvidene za izvedbo med letoma 2012 in 2017 za sanacijo najbolj obremenjenih območij.

Pri pripravi prostorskih načrtov za infrastrukturne posege je za dosego cilja zmanjšanja obremenjenosti okolja pred hrupom treba upoštevati te splošne usmeritve:

- čim bolj zagotavljati ukrepe za zmanjšanje emisije pri viru hrupa (ukrepi na omrežju, vozni park, logistični ukrepi, začasne ali trajne preusmeritve tranzitnega prometa, zniževanje hitrosti vožnje na območjih, občutljivih za hrup);
- na območjih s preseženo čezmerno obremenitvijo okolja izvesti ukrepe za preprečevanje in širjenje hrupa (protihrupne ograje in nasipi, pokrite galerije ...) ter za zagotavljanje bivalnih razmer v stavbah (pasivna zaščita);
- izogibati se umeščanju infrastrukturnih posegov na mirna območja poselitve in/ali na območja, ki so v skladu z zakonodajo za varstvo pred hrupom opredeljena kot za hrup občutljivejša (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno, vzgojno-varstveno in izobraževalno dejavnost, turistična območja);
- izogibati se umeščanju ukrepov na mirna območja na prostem (zavarovano območje v skladu s predpisi za ohranjanje narave).

V skladu z operativnim programom in zakonodajo, ki ureja varstvo pred hrupom, morajo biti ukrepi varstva okolja pred hrupom ob prometnem omrežju usmerjeni predvsem na ukrepe za zmanjšanje emisij hrupa pri viru, ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje in po potrebi na ukrepe za zagotovitev ustreznih bivalnih razmer v preobremenjenih stavbah.

Ukrepi za zmanjšanje emisije hrupa pri viru so najučinkovitejši. To zmanjšanje pri prometnih virih je mogoče doseči zlasti s posodobitvijo voznega parka (cestni, železniški, letalski in vodni promet), dodatno s preusmeritvami prometnih tokov s poudarkom na preusmeritvi daljinskega prometa na železnico in z večjo učinkovitostjo javnega potniškega prometa, z izboljšanjem tehničnih lastnosti cestnih in železniških površin ter logističnimi ukrepi urejanja prometa (začasne preusmeritve, zniževanje hitrosti vožnje ...). V skladu z usmeritvami na ravni EU se emisija posameznih virov hrupa ureja glede na zahteve in usmeritve teh programskih dokumentov:

- omejitev emisije hrupa tirnih vozil železniškega voznega parka in infrastrukturnega omrežja v skladu z Direktivo 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev) in smernico TSI C(2011) 658;
- zmanjšanje emisije hrupa motornih vozil in infrastrukture na čim nižjo možno raven (COM (2011) 321);
- omejitev emisije hrupa letalskega prometa v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2002/30/ES z dne 26. marca 2002 o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti.

Povečani vplivi na obremenjenost okolja so pričakovani tudi med izvedbo infrastrukturnih posegov. Vplivi med gradnjo bodo kratkotrajni in praviloma reverzibilni. Za zmanjšanje vplivov med izvedbo posegov je treba zagotoviti predvsem naslednje omilitvene ukrepe:

- uporabo delovnih naprav in gradbenih strojev, izdelanih v skladu z emisijskimi normami za hrup gradbenih strojev po Pravilniku o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem;
- upoštevanje časovnih omejitev gradnje v bližini poselitvenih območij;
- gradbiščne ploščadi in transportne poti morajo biti izbrane tako, da obremenitev s hrupom zaradi transporta materiala, delovanja naprav na objektih in gradnje objektov ne bo presegala mejnih vrednosti pri najbližjih stavbah;
- izvedba začasnih protihrupnih ukrepov za zaščito poselitvenih območij ob gradbiščnih ploščadih in transportnih poteh ob morebitnem preseganju mejnih vrednosti.

Med prostorskim načrtovanjem in projektiranjem je treba upoštevati tudi posebne omilitvene ukrepe:

Podcilji	Posebni omilitveni ukrepi
1a	–
1b	Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane): potrebna bo sanacija več območij s preseženimi mejnimi vrednostmi. Ukrep je s stališča varstva pred hrupom pomemben, saj je v obstoječem stanju obremenjenost okolja s hrupom ob državnem avtocestnem omrežju največja ravno na območju severne ljubljanske obvoznice in tudi ob preostalem delu ljubljanskega avtocestnega obroča. Poleg ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni potrebna preusmeritev tranzitnega tovornega prometa s severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa tudi omejitev hitrosti vožnje. Ukrepa A.2 in A.3 (mariborsko in portoroško letališče): zmanjšanje hrupa letalskega prometa, razen zagotavljanja mednarodnih sprejetih standardov za emisije zračnih vozil in logističnih ukrepov urejanja prometa, pravzaprav ni mogoče. Omejitev emisij in obremenitev okolja zaradi zračnega prometa vozil ureja Direktiva 2002/30/ES o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti. Povečana obremenjenost okolja je pričakovana predvsem na vplivnem območju portoroškega letališča, kjer je mogoč dodaten omilitveni ukrep odkupa in spremembe namembnosti stavb, pri katerih bo obremenitev s hrupom presežena. Variantni omilitveni ukrep za zmanjšanje vpliva Letališča Portorož na obremenjenost okolja s hrupom je tudi vzpostavitev multimodalne prometne povezave z večjimi letališči v širši okolici (Ljubljana, Trst, Reka, Pulj), pri katerih je večja zmožljivost prevoza potnikov in blaga zagotovljena že zdaj.
1c	Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane): potrebna bo sanacija več območij, ukrep pa je pomemben s stališča varstva pred hrupom, saj je v obstoječem stanju obremenjenost okolja s hrupom ob državnem avtocestnem omrežju največja ravno na območju severne ljubljanske obvoznice, pa tudi ob preostalem delu ljubljanskega avtocestnega obroča. Poleg ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni potrebna preusmeritev tranzitnega tovornega prometa s severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa tudi omejitev hitrosti vožnje.
2a–f	–
2g	Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane): potrebna bo sanacija več območij, ukrep pa je pomemben s stališča varstva pred hrupom, saj je v obstoječem stanju obremenjenost okolja s hrupom ob državnem avtocestnem omrežju največja ravno na območju severne ljubljanske obvoznice, pa tudi ob preostalem delu ljubljanskega avtocestnega obroča. Poleg ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni treba preusmeriti tranzitni tovorni promet s severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa tudi omejiti hitrost vožnje.
2h	–
3a	Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane): potrebna bo sanacija več območij, ukrep pa je pomemben s stališča varstva pred hrupom, saj je v obstoječem stanju obremenjenost okolja s hrupom ob državnem avtocestnem omrežju največja ravno na območju severne ljubljanske obvoznice, pa tudi ob preostalem delu ljubljanskega avtocestnega obroča. Poleg ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni potrebna preusmeritev tranzitnega tovornega prometa s severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa tudi omejitev hitrosti vožnje.
3b–4g	–

7. Usmeritve in omilitveni ukrepi – prebivalstvo in materialne dobrine

Skladno z Resolucijo o prometni politiki Slovenije (Uradni list RS, št. 58/06) mora Strategija prometnega razvoja v RS slediti načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja ter stremeti k zmanjševanju zunanjih prometnih stroškov. Prednost pri izbiri naj se nameni ukrepom, s katerimi bo zagotovljena boljša trajnostna mobilnost v daljšem obdobju.

Pri načrtovanju prometne politike naj se prednostno načrtuje izboljšanje prometnih povezav do manj razvitih statističnih regij, npr. podcilja 2b (ukrep Ro.4) in 2c (Ro.7), saj do teh območij ni mogoče izboljšati dostopnosti s primestnim prometom.

Med prostorskim načrtovanjem in projektiranjem je treba upoštevati tudi posebne omilitvene ukrepe:

Podcilji	Posebni omilitveni ukrepi
1a	–
1b	Ukrep A.3: portoroško letališče naj se načrtuje izključno za posege, za katere se dokaže, da ne bodo slabo vplivali na bivalno okolje (hrup) in razvoj turizma na lokalni ravni ter na Krajinski park Sečoveljske soline.
1c–4g	–

8. Usmeritve in omilitveni ukrepi – kulturna dediščina

Razvoj prometne infrastrukture lahko vpliva na enote in območja kulturne dediščine predvsem z razvrednotenjem krajinskih značilnosti okolice enot kulturne dediščine, poškodovanjem objekta kulturne dediščine, uničenjem arheoloških ostalin med gradnjo objektov in s tresenjem, ki lahko povzroči poškodbe na stavbah kulturne dediščine. Da se izogne navedenim vplivom, je treba upoštevati:

- Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo na območja kulturne dediščine. Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor ima nadgradnja v okviru obstoječega prometnega koridorja prednost pred novogradnjo.
- Pred umeščanjem prometne infrastrukture je treba izvesti obsežnejše predhodne arheološke raziskave, pri umeščanju pa upoštevati njihove izsledke in izvesti ukrepe za varstvo arheoloških ostalin.

Med prostorskim načrtovanjem in projektiranjem je treba upoštevati tudi posebne omilitvene ukrepe:

Podcilji	Posebni omilitveni ukrepi
1a	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.8 in Ro.1 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
1b	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, R.6, R.7, R.8 in Ro.1 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
1c	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, R.5, R.8, R.10 in Ro.12 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
2a	Pri umeščanju ukrepov R.5, R.8, R.10, Ro.1, Ro.13, Ro.14, Ro.16, Ro.19, Ro.20 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
2b	Pri umeščanju ukrepov Ro.4, Ro.5, Ro.14 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
2c	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.4, Ro.6, Ro.7, Ro.8, Ro.13, Ro.15, U.1, U.2, U.4 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
2d	Pri umeščanju ukrepov Ro.7 in Ro.21 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
2e	Pri umeščanju ukrepa Ro.9 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
2f	Pri umeščanju ukrepov Ro.17, Ro.18, Ro.9 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
2g	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, R.5, Ro.10, Ro.11, Ro.12, Ro.13, Ro.14, Ro.19, U.1, U.2, Ro.11, Ro.15, U.4 – železnica v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
2h	Pri umeščanju ukrepov Ro.7, Ro.9, Ro.10, Ro.11, Ro.19, Ro.20, Ro.21 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.



3a	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, R.5, Ro.12, U.1, U.2, U.4 – železnica v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
3b	Pri umeščanju ukrepov R.8, R.10, Ro.16 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
3c	Pri umeščanju ukrepov R.1 in Ro.17 v prostor je treba iskati lokacije zunaj enot kulturne dediščine. Predvsem je treba varovati celovitost in lastnosti kulturnih krajin, vplivnih območij naselbinske dediščine in arheoloških najdišč.
4a–g	-

9. Usmeritve in omilitveni ukrepi – krajina

Za zagotovitev ohranjanja izjemnih krajin in krajinskih območij s prepoznavnimi značilnostmi na državni ravni ter kakovostne krajinske slike je treba upoštevati te usmeritve:

- Infrastrukturni koridorji naj se ne umeščajo prednostno na območja izjemnih krajin in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na državni ravni.
- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor ima nadgradnja v okviru obstoječega prometnega koridorja prednost pred novogradnjo.
- Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti če se posega v naravno ohranjene in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.

Med prostorskim načrtovanjem in projektiranjem je treba upoštevati tudi posebne omilitvene ukrepe:

Podcilji	Posebni omilitveni ukrepi
1.a	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.8 in Ro.1 v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (R.3: Bitnjam, Lipniški dolini in Dobravam; Ro.1: Halozam).
1b	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.8, R.10, Ro.1, in A.3 v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (R.3: Bitnjam, Lipniški dolini in Dobravam; Ro.1: Halozam).
1c	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, in Ro.12 1 v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (R.1: Barju, Planinskem polju, Brkinih z vremsko dolino, Črnem Kalu; R.3: Bitnjam, Lipniški dolini in Dobravam; Ro.12: Barje, Planinsko polje). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba pri ukrepih R.1, R.3, R.8, R.10 in Ro.12 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2.a	Pri umeščanju ukrepov Ro.1, Ro.13, Ro.14 v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (Ro.1: Haloze, Ro.13: Volčji potok, Ro.14: Brunk). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba za ukrepe Ro.1, R.8, R.10, Ro.13, Ro.14, Ro.16, Ro.19, Ro.20 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2b	Pri umeščanju ukrepov Ro.14 v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (Ro.14: Brunk). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba za ukrepe Ro.4, Ro.5, Ro.14 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2c	Pri umeščanju ukrepov Ro.6, Ro.7, Ro.13 v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti na nacionalni ravni (Ro.14: Brunk). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba za ukrepe R.3, Ro.6, Ro.7, Ro.8, Ro.13, U.2, U.4 – železnica zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2d	Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba za ukrepe Ro.7, Ro.21 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2e	Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba za ukrepe Ro.9 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2f	Pri umeščanju ukrepov Ro.18 v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemne krajine Prem–Suhorje. Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba za ukrepe Ro.17, Ro.18 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.
2g	Pri umeščanju ukrepov R.1, Ro.11, Ro.12, Ro.13, Ro.19, U.2 in U.4 – železnica v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti, predvsem Barju (R.1, Ro.11, Ro.12), Planinskem polju (R.1, Ro.12), Brkinih z Vremsko dolino (R.1), Črnem Kalu (R.1), Bitnjah (R.3), Lipniški dolini (R.3), Dobravah (R.3), Brunku (Ro.14), Šmarni gori (Ro.13, Ro.15, U.2 in U.4), Volčjem potoku (Ro.13, U.1), Smledniku (Ro.15, U.1, U.2, in U.4). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba za ukrepe R.1, R.3, Ro.10, Ro.11, Ro.12, Ro.13, Ro.14, Ro.19, U.2, U.4 – železnica zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.



Podcilji	Posebni omilitveni ukrepi
2h	Pri umeščanju ukrepov v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti, predvsem Labinje in Drežnica (Ro.7). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba za ukrepe Ro.7, Ro.9, Ro.10, Ro.11, Ro.19, Ro.20, Ro.21 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.
3a	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, Ro.12, U.1, U.2, U.4 v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti, predvsem Labinje in Drežnica (Ro.7). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba za ukrepe R.1, R.3, Ro.12, U.2, U.4 – železnica zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.
3b	Pri umeščanju ukrepov R.8, R.10, Ro.16 v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemnih krajin (Kalvarija – piramida) in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti (Jeruzalemske gorice). Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba za ukrepe R.8, R.10, Ro.16 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.
3c	Pri umeščanju ukrepa R.1 v prostor je treba iskati lokacije zunaj izjemnih krajin in krajinskih območij prepoznavnih značilnosti: Barje, Planinsko polje, Brkini z Vremsko dolino, Črni Kal. Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba za ukrepe R.1 in Ro.17 zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, zlasti ko se posega v naravno ohranjena in s kulturno dediščino bogate krajinske enote.
4a–g	-

10. Pojasnitev upoštevanja posameznih omilitvenih ukrepov

Izdelava okoljskega poročila je potekala vzporedno z izdelavo Strategije razvoja prometa v RS. Na podlagi okoljskega poročila je bilo pripravljeno skupno dvanajst novih prometnih ukrepov, trije obstoječi ukrepi pa so bili dopolnjeni. Med ukrepi so tudi taki, ki velevajo dodatne preveritve doseganja posameznega podcilja ali dopolnitev ukrepov v Strategiji razvoja prometa v RS.

Strategija je bila na podlagi usmeritev in omilitvenih ukrepov Okoljskega poročila oktobra 2014 dopolnjena pri teh prometnih ukrepih:

- ukrepi na cestni infrastrukturi: Ro.44, Ro.45, Ro.46, Ro.47, Ro.35, Ro.48;
- ukrepi na železniški infrastrukturi: R.41, R.42, R.43, R.44;
- ukrepi na urbani infrastrukturi: U.40, U.41;
- ukrepi na vodnem prometu: M.35;
- ukrepi na zračnem prometu: A.3;
- v podcilj 2a so vključeni ukrepi R.7, R.8, R.9 in R.10;
- iz podcilja 2b je izbrisan ukrep R.3;
- v podcilj 2d je vključen ukrep Ro.7.

11. Pojasnitev upoštevanja pripomb po javni razgrnitvi

Po končani javni razgrnitvi so izdelana stališča do pripomb z vidika varstva okolja (Končno poročilo o izvedbi javne seznanitve, Aquarius, d.o.o., Ljubljana, maj 2015).

Strategija razvoja prometa v RS je bila po javni razpravi dopolnjena v tekstualnem delu in pri prometnih ukrepih. Izdelovalci okoljskega poročila so pregledali vse dopolnjene prometne ukrepe in ugotovili, da je treba ponovno okoljsko presojati ukrepa Ro.13 in Ro.17, saj sta bistveno spremenjena. Med prometne ukrepe so bili dodani tudi trije novi v zvezi z vodnim prometom, tudi ti so dodatno presojani.

V zvezi s pripombo o železniškem hrupu ob ranžirni postaji Zalog je okoljsko poročilo dopolnjeno v poglavju 8.1.6 in 10.6.2, prav tako Strategija pri ukrepu R.39.

Podatki o obstoječem stanju zraka za ozon so dopolnjeni v poglavju 5.1.2. V poglavju 10.2 so omilitveni ukrepi za kakovost zraka v mestnih središčih dopolnjeni s predlogom uvedbe okoljskih con (angl. *low emission zone*), prav tako je s tem dopolnjen prometni ukrep Ro.45.

Z vidika vpliva na okolje so bistveno dopolnjeni ti prometni ukrepi v Strategiji:

- R.39 Zmanjšanje vplivov na okolje,
- Ro.33 Varstvo okolja in cestna varnost,
- Ro.45 Zmanjševanje emisij onesnaževal,
- U.40 Zmanjševanje emisij onesnaževal,
- M.6 Vzpostavitev celinske plovne poti v mednarodni kategoriji po reki Savi med Brežicami in Obrežjem,
- M.35 Zmanjšanje negativnih vplivov na kakovost morja in celinskih voda,
- M.36 Določitev plovnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I–III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji;
- specifični omilitveni ukrepi so vključeni v ukrepe R.39, Ro.33, U.40, A.2, A.3 in M.35;
- spremenilo se je poimenovanje ukrepov R.39, Ro.33, U.40 in M.35.

Na podlagi pripomb sta bili dopolnjeni poglavji 5.1.3 in 8.1.3 Strategije »Podnebni dejavniki«, in sicer v zvezi s prilagajanjem in blaženjem podnebnih sprememb. Dopolnitve so bile izdelane s pomočjo dokumentov, ki sta jih novembra in decembra 2014 pripravila MOP in Biotehniška fakulteta.

Julija 2015 je bilo poročilo dopolnjeno v poglavju 11 Monitoring, in sicer s kazalnikom za spremljanje kemičnega in ekološkega stanja morja. Dopolnitev je izdelana na podlagi pripombe, ki jo je posredovala Republika Italija.

10 Sklep

Strategija kot dokument je posledica procesa, ki se konča s sprejetjem samega dokumenta, vendar jo je v nadaljevanju treba nenehno preverjati in dopolnjevati.

Ukrepi, ki jih je določila sama strategija, obravnavajo ves slovenski prometni sistem ter jasno in nedvoumno nalagajo pospešeno pripravo posameznih projektov. Strategija določa tudi način priprave projektov, ki mora temeljiti na resničnih potrebah, dosegati cilje gospodarnosti in trajnosti ter odpravljati probleme, opredeljene v ukrepih. Seveda je pri tem treba najprej preučiti možnosti boljše in učinkovitejše izrabe obstoječih zmogljivosti. Šele če z njimi ne odpravimo težav, se poiščejo drugačne rešitve.

Posamezni ukrepi nalagajo pripravo posebnih dokumentov, saj nekatera področja nimajo jasno opredeljenih podciljev (npr. kolesarsko omrežje, ERTMS, elektrifikacija regionalnih prog). Potrebna je tudi priprava nekaterih podprogramov oziroma področnih strategij, ki bodo natančneje načrtali ureditev posameznih posebnih področij (npr. alternativno gorivo).

Uresničevanje strategije je vseskozi treba preverjati. Za ta namen so določeni kazalniki, ki omogočajo tudi številne analize. To je tudi treba opraviti z uporabo nacionalnega prometnega modela, zato mora biti ta nenehno posodobljen, strategija pa na podlagi tega dopolnjevana približno vsakih pet let.

Korak, ki bo sledil sami strategiji, je priprava njenega izvedbenega načrta, ki bo nazornejši dokument, saj bo opredelil posamezne projekte oziroma podprograme, njihov prednostni vrstni red, roke za izvedbo, nosilce in potrebna finančna sredstva.

Kazalo slik

Slika 1.	Potek V. in X. vseevropskega koridorja (VIR: MzI)	14
Slika 2.	Območja mednarodnega sodelovanja	21
Slika 3.	Prikaz dnevnih selitev – število prebivalcev, ki prebivajo v eni, delajo pa v drugi občini	22
Slika 4.	Shema urbanih središč državnega in mednarodnega pomena z gravitacijskimi območji	22
Slika 5.	Mogoča multimodalna dostopnost (dostopnost z več prevoznimi načini) v državah ESPON, 2006	23
Slika 6.	Omrežje mest enodnevnih poslovnih poti	24
Slika 7.	Prostorske usmeritve za razvoj intermodalnega prometnega omrežja v povezavi s poselitvijo	26
Slika 8.	Slovensko prometno omrežje v uredbi TEN-T (železnice, pristanišča in železniško-cestni terminali)	35
Slika 9.	Slovensko prometno omrežje v uredbi TEN-T (ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča)	36
Slika 10.	Koridorji jedrnega omrežja	40
Slika 11.	Koridorji skozi Slovenijo in konkurenčni koridorji	42
Slika 12.	Izbira prometnega sredstva za potniški promet na ravni Slovenije	58
Slika 13.	Izbira prometnega sredstva pri uvozu v devet večjih slovenskih mest in izvozi iz njih	59
Slika 14.	Način prevoza blaga v Sloveniji, leto 2011	59
Slika 15.	Rast in upad prebivalstva po statističnih regijah v obdobju 1999–2011	60
Slika 16.	Gibanje števila srednješolcev v Republiki Sloveniji v obdobju 1999–2011	61
Slika 17.	Rast motorizacije v Sloveniji v obdobju 1999–2011	61
Slika 18.	Rast prometnega dela po vrsti cest v obdobju 1999–2011	62
Slika 19.	Rast potniških kilometrov po vrsti prevoza v obdobju 2002–2011	62
Slika 20.	Rast tovarnega prometa po vrsti prevoza v obdobju 2002–2011 v Sloveniji	63
Slika 21.	Pretovor blaga v Luki Koper, obdobje 2000–2013	64
Slika 22.	Število potnikov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, obdobje 2000–2013	64
Slika 23.	Obseg tovarnega prometa na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, obdobje 2000–2013	65
Slika 24.	Obremenitve železniškega in cestnega blagovnega prometa (neto tone/leto), leto 2011, širše območje	66
Slika 25.	Obremenitve železniškega in cestnega blagovnega prometa (neto tone/leto), leto 2011, ožje območje	66
Slika 26.	Obremenitve cestnega prometa (vozil/delovni dan), leto 2011	67
Slika 27.	Obremenitve javnega potniškega prometa (potnikov/delovni dan), leto 2011	67
Slika 28.	Število vstopov in izstopov v javnem prometu (vstopi in izstopi/delovni dan), leto 2011	68
Slika 29.	Število prestopov v javnem prometu (vsi prestopi/delovni dan), leto 2011	68
Slika 30.	Zasnova celotnega osrednjeevropskega prometnega modela, ki vključuje potniški in blagovni promet	73
Slika 31.	Notranji prometni model: 827 con (obrobjen z debelejšo črto); zunanji prometni model: 12 con (rumeno obarvano)	75
Slika 32.	Verjetnostne funkcije upora za različna prometna sredstva	77
Slika 33.	Model blagovnih skupin je razčlenjen na blagovne skupine, ki se posebej modelirajo	80
Slika 34.	Določitev izbire prometnega sredstva ali kombinacije uporabljenih prometnih sredstev v fazi obremenjevanja	83
Slika 35.	Prirast prebivalstva v Evropi od leta 2005 do leta 2030	87
Slika 36.	Rast evropskega bruto družbenega proizvoda na prebivalca po stalnih cenah, obdobje 2005–2030	87
Slika 37.	Število prebivalcev Slovenije po letih	90
Slika 38.	Starostna sestava prebivalstva Slovenije po letih	90
Slika 39.	Gibanje delovno aktivnega prebivalstva in zaposlenih v Sloveniji	91
Slika 40.	Število delovnih mest po sektorjih v Sloveniji	92

Slika 41.	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti BDP	94
Slika 42.	Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti BDP v Sloveniji	95
Slika 43.	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti	96
Slika 44.	Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti v Sloveniji	96
Slika 45.	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti	97
Slika 46.	Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti	98
Slika 47.	Napoved vsega pretovora v koprskem pristanišču (neto ton/leto)	99
Slika 48.	Napoved prepeljanih potnikov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana	100
Slika 49.	Napoved gibanja cen nafte po US Energy Information Administration, 2008	101
Slika 50.	Zasnova in vrednotenje alternativ	104
Slika 51.	Število potovanj v letih 2011 in 2030 na ravni Slovenije	105
Slika 52.	Izbira prometnega sredstva na ravni Slovenije	106
Slika 53.	Izbira prometnega sredstva na uvozi v mesta	106
Slika 54.	Izbira prometnega sredstva za blagovni promet na ravni Slovenije	107
Slika 55.	Odseki železniških prog, na katerih je hitrost tovornih vlakov večja ali enaka 100 km/h	111
Slika 56.	Analiza pomena prog z vidika mešanega prometa, leto 2011	111
Slika 57.	Dostopnost do železniških postaj	112
Slika 58.	Analiza kakovosti sedanjega železniškega javnega potniškega prometa, leto 2011	113
Slika 59.	Izkoriščenost zmogljivosti sedanjega železniškega omrežja, leto 2011	114
Slika 60.	Izkoriščenost zmogljivosti sedanjega železniškega omrežja leta 2030 ob upoštevanju sedanje prometne ureditve v Sloveniji in okoli nje	114
Slika 61.	Izkoriščenost zmogljivosti sedanjega železniškega omrežja leta 2030 ob upoštevanju morebitnega povpraševanja, če bi železniško omrežje v Sloveniji in sosednjih državah ustrezalo standardom TEN-T	115
Slika 62.	Nosilnost železniških prog	116
Slika 63.	Ceste s preseženo prepustnostjo v popoldanskih koničnih urah leta 2030 (vijolično obarvano)	118
Slika 64.	Ceste s preseženo prepustnostjo v času največjega turističnega prometa leta 2030 (vijolično obarvano)	119
Slika 65.	Primanjkljaj parkirišč na počivališčih za težka tovorna vozila leta 2008	119
Slika 66.	Primanjkljaj parkirišč na počivališčih za težka tovorna vozila leta 2023	120
Slika 67.	Število prepeljanih potnikov v medkrajevnem avtobusnem prometu	123
Slika 68.	Število prepeljanih potnikov (v tisoč) v mestnem potniškem prevozu v obdobju 2005–2013	124
Slika 69.	Število prepeljanih potnikov v železniškem notranjem prometu	125
Slika 70.	Število vozil, s katerimi se izvaja medkrajevni avtobusni prevoz potnikov, po starosti v letih	126
Slika 71.	Prikaz števila vozil za medkrajevni linijski prevoz potnikov	126
Slika 72.	Življenjska doba vozil in prikaz preteka te dobe	128
Slika 73.	Število vozil MARPROM za javni mestni prevoz potnikov	130
Slika 74.	Dostopnost do Ljubljane z javnim prometom, leto 2011	131
Slika 75.	Razvoj pristanišča do leta 2020 (srednjeročno obdobje)	136
Slika 76.	Glavni projekti v okviru DPN Luke Koper	137
Slika 77.	Predlog preureditve Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana (2040)	143
Slika 78.	Izpusti CO ₂ leta 2030	147
Slika 79.	Izpusti toplogrednih plinov na ravni Slovenije	147
Slika 80.	Izpusti delcev PM _{2,5} na ravni Slovenije leta 2030 – promet	150
Slika 81.	Izpusti plinov z lokalnim vplivom na ravni Slovenije	151
Slika 82.	Prizadetost prebivalstva zaradi čezmernega hrupa cestnega in železniškega prometa	153
Slika 83.	Dostopnost do kohezijskih središč z osebnimi avtomobili (OA)	154

Slika 84.	Dostopnost do kohezijskih središč z javnim potniškim prometom	154
Slika 85.	Poslabšanje dostopnosti do kohezijskih središč z osebnim avtomobilom in javni prometom	155
Slika 86.	Vizija ReNPRJPI do let 2020 in 2030	159
Slika 87.	Stroški vzdrževanja železnic 2004–2016	171
Slika 88.	Shematski prikaz vidikov trajnostnega razvoja	179
Slika 89.	Zasnova prometnega omrežja iz Strategije prostorskega razvoja Slovenije	180
Slika 90.	Shematski prikaz usklajenosti splošnih ciljev s cilji uredbe TEN-T	193
Slika 91.	Matrika ciljev in ukrepov	195
Slika 92.	Prometnogravitacijska območja, za katera so določeni posebni problemi in ukrepi	198

Kazalo preglednic

Preglednica 1.1:	Število ukrepov	10
Preglednica 2.1:	Število vozil/leto na posameznih avtocestnih odsekih v RS v letih 2009 in 2030	18
Preglednica 2.2:	Količina tovora (t) in število potnikov na leto na posameznih železniških odsekih v RS v letih 2009 in 2030	19
Preglednica 2.3:	Primerjava meril TEN-T	39
Preglednica 3.1:	Cestni javni linijski prevoz (medkrajevni in mednarodni) po: leto, meritev	57
Preglednica 3.2:	Železniški potniški prevoz potnikov	57
Preglednica 3.3:	Promet v Luki Koper in na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana po letih	64
Preglednica 3.4:	Logistični sistemi	81
Preglednica 3.5:	Socialnoekonomske razmere na evropski ravni, leto 2005	88
Preglednica 3.6:	Socialnoekonomske razmere na evropski ravni, leto 2030	89
Preglednica 3.7:	Socialnoekonomski podatki za razvoj prognostičnega prometnega modela na ravni države za leta 2011, 2020 in 2030	93
Preglednica 3.8:	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti BDP	94
Preglednica 3.9:	Povprečne stopnje rasti BDP v Sloveniji in zalednih državah v obdobju 2010–2060	95
Preglednica 3.10:	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti	95
Preglednica 3.11:	Povprečne stopnje rasti produktivnosti v Sloveniji in zalednih državah v obdobju 2010–2060	96
Preglednica 3.12:	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti	97
Preglednica 3.13:	Povprečne letne stopnje rasti zaposlenosti v Sloveniji in zalednih državah v obdobju 2010–2060	97
Preglednica 3.14:	Napoved količine pretovora v koprskem pristanišču (neto ton/leto)	98
Preglednica 3.15:	Napoved prepeljanih potnikov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana	100
Preglednica 3.16:	V prometnem modelu uporabljeni prometni stroški (zvečanje ali zmanjšanje glede na osnovno leto 2005)	101
Preglednica 3.17:	Prometni stroški za leta 2020 in 2030, uporabljeni v prometnem modelu, cene 2009 (absolutna vrednost ali kot delež zvečanja oziroma zmanjšanja glede na leto 2008, izražen v %)	103
Preglednica 3.18:	Sprememba upoštevanih socialnoekonomskih kazalcev in izračunane rasti prometa	105
Preglednica 3.19:	Tehnični parametri slovenskih glavnih prog	108
Preglednica 3.20:	Največje voznoredne hitrosti tovornih vlakov in osna obremenitev baltsko-jadranskega koridorja v Republiki Sloveniji	109
Preglednica 3.21:	Največje voznoredne hitrosti tovornih vlakov in osna obremenitev sredozemskega koridorja v Republiki Sloveniji	110
Preglednica 3.22:	Največje voznoredne hitrosti tovornih vlakov in osna obremenitev proge Ljubljana–Jesenice–državna meja	110
Preglednica 3.23:	Cestni potniški prevoz Slovenije v letih 2002–2011	122
Preglednica 3.24:	Cestni potniški prevoz Slovenije v letih 2011–2013	123
Preglednica 3.25:	Mestni potniški prevoz v letih 2005–2013	124
Preglednica 3.26:	Železniški potniški prevoz Slovenije v letih 2005–2013	124
Preglednica 3.27:	Število vozil za medkrajevni linijski prevoz potnikov glede na starost in okoljske značilnosti pogonskih agregatov	126
Preglednica 3.28:	Vozna sredstva SŽ – Potniški promet	127
Preglednica 3.29:	Število in posledice prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi kolesarji	135
Preglednica 3.30:	Srednjeročne terminalske prednostne naloge	138

Preglednica 3.31: Pristaniška infrastruktura, namenjena javnemu prometu	139
Preglednica 3.32: Število letalskih operacij in potnikov v obdobju 2006–2013	145
Preglednica 3.33: Izpusti onesnaževal zunanjega zraka (t/leto)	151
Preglednica 3.34: Dostopnost do regionalnih kohezijskih središč v polurni izohroni z osebnimi avtomobili in javnim potniškim prometom pri sedanji prometni ureditvi (število prebivalcev)	155
Preglednica 3.35: Dolžina cestne mreže v letu 2012	161
Preglednica 3.36: Ocena stanja vozišč na G1, G2, R1 in R2 v letu 2013	162
Preglednica 3.37: Ocena stanja vozišč na R3 in RT v letu 2012	162
Preglednica 3.38: Ocena stanja vozišč na glavnih in regionalnih cestah – skupaj	162
Preglednica 3.39: Ocena stanja vozišč na AC in HC skupaj v letu 2011	163
Preglednica 3.40: Dela investicijskega vzdrževanja	165
Preglednica 3.41: Osnovni podatki o železniškem omrežju	166
Preglednica 3.42: Vzdrževalni in subvencijski stroški, ki bremenijo državni proračun (v EUR brez DDV)	170
Preglednica 7.1: Prikaz ciljev, posebnih ciljev in ukrepov ter odnosa med ukrepi in posebnimi cilji	200
Preglednica 7.2: Prikaz ciljev in posebnih ciljev ter njihovi vidiki in območja	201
Preglednica 7.3: Opis ukrepov za doseg zastavljenih posebnih ciljev – področje železnic	205
Preglednica 7.4: Opis ukrepov za doseg zastavljenih posebnih ciljev – področje cest	210
Preglednica 7.5: Opis ukrepov za doseg zastavljenih posebnih ciljev – mestni promet	218
Preglednica 7.6: Opis ukrepov za doseg zastavljenih posebnih ciljev – vodni promet	222
Preglednica 7.7: Opis ukrepov za doseg zastavljenih posebnih ciljev – zračni promet	224
Preglednica 7.8: Preglednica ukrepov in njihov vpliv na posebne cilje	226
Preglednica 8.1: Povezava med okoljskimi cilji in predlaganimi okoljskimi kazalniki	235

Seznam kratic

AIS	sistem za samodejno identifikacijo ladij
AJPES	Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve
AT	Republika Avstrija
BA-koridor	baltsko-jadranski koridor jedrnega omrežja
BDP	bruto domači proizvod
CETRA	Centralnoevropski TRANsportni model
CNG	stisnjen zemeljski plin
DARS	Družba za avtoceste Republike Slovenije
DDV	davek na dodano vrednost
DPN	državni prostorski načrt
DRI	DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture, d.o.o.
DRSI	Družba Republike Slovenije za infrastrukturo
EK	Evropska komisija
ERTMS/ETCS	evropski sistem vodenja in kontrole vlakov, ki omogoča njihovo interoperabilnost
ESPON	Evropska opazovalnica prostorskega razvoja in teritorialne kohezije
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
EU	Evropska unija
EURO	skupine pogonskih agregatov za vozila
GJS	gospodarske javne službe
HBEFA	Priročnik za emisijske faktorje v prometu
HR	Republika Hrvaška
HU	Republika Madžarska
IPE	Instrument za povezovanje Evrope (Uredba EU št. 1316/2013)
IPOP	Inštitut za politike prostora
IT	Republika Italija
ITS/TMS	inteligentni transportni sistemi/sistemi za vodenje prometa
JAPTI	Javna agencija Republike Slovenije za spodbujanje podjetništva, inovativnosti, razvoja, investicij in turizma
JPP	javni potniški promet
JŽI	javna železniška infrastruktura
KP	kohezijska politika
KS	kohezijska sredstva
LRIT	sistem za spremljanje in identifikacijo ladij na dolge razdalje
MED-koridor	sredozemski koridor jedrnega omrežja
MNZ	Ministrstvo za notranje zadeve
MZIKS	Ministrstvo za znanost, izobraževanje, kulturo in šport
MzI	Ministrstvo za infrastrukturo
NAPA	Združenje severno jadranskih pristanišč (Reka, Koper, Trst, Benetke)
OGJS	Obvezna gospodarska javna služba
OECD	Organizacija za ekonomsko sodelovanje in razvoj
P+R	»parkiraj in se pelji«
PLDP	povprečni letni dnevni promet
PNZ	podjetje nizke gradnje – podjetje za svetovanje in projektiranje
PRIMOS	nacionalni prometni model (Slovenije)
RIS	identifikacijski sistem za rečne ladje
RNE	Združenje evropskih železniških infrastrukturnih upravljavcev
SafeSeaNet	Evropska platforma za izmenjavo pomorskih podatkov med pomorskimi upravami držav članic EU

SESAR	raziskovalni program za vodenje letalskega prometa v okviru enotnega evropskega neba
SPRS	Strategija prostorskega razvoja Slovenije
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
SŽ	Slovenske železnice
TEN-T	vseevropsko prometno omrežje
TENtec	informacijski sistem Evropske komisije za TEN-T in dostop javnosti do informacij s področja TEN-T
TEU	enota za označevanje kapacitet kontejnerskih ladij (6,1 x 2,44 x 1,3 – 2,9 metra)
TRANS-TOOLS	vseevropski prometni model
TSI	tehnični standardi za interoperabilnost železniških sistemov
UMAR	Urad Republike Slovenije za makroekonomske analize in razvoj
Ur. l. RS	Uradni list Republike Slovenije
URSP	Uprava Republike Slovenije za pomorstvo
VISUM	programsko orodje za prometne analize, napovedi in upravljanje podatkov na podlagi geografskih informacijskih sistemov
Vlada RS	Vlada Republike Slovenije
VTs	sistem za nadzor ladijskega prometa

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

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



S sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

Izid sofinancira Evropska unija.

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

Ljubljana, junij 2017

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani
COBISS.SI-ID=291217408
ISBN 978-961-93518-9-5 (pdf)