



Ministrstvo za infrastrukturo

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 82 82

F: 01 478 81 39

E: gp.mzp@gov.si

PREDLOG

STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

verzija 9.6
15. oktober 2014



KAZALO

NAMEN.....	1
PRAVNE PODLAGE.....	1
PREAMBULA	1
1. IZHODIŠČA STRATEGIJE.....	2
1.1. UVOD	2
1.2. GEOGRAFSKA LEGA SLOVENIJE IN NEKATERI KLJUČNI IZZIVI	3
1.3. PROMET V STRATEŠKIH DOKUMENTIH	6
1.3.1. Promet v luči Resolucije o prometni politiki RS (Uradni list RS, št. 35/02 in 60/04).....	6
1.3.2. Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04).....	10
1.4. ANALIZA STANJA Z VIDIKA PROSTORSKEGA RAZVOJA.....	11
1.4.1. Razvoj prometa za boljšo povezanost poselitvenih območij in regij	12
1.4.2. Dostopnost in medsebojna povezanost prometnih sistemov	14
1.4.3. Dostopnost znotraj Slovenije	17
1.5. ANALIZA STANJA GLEDE NA NEKATERE PARCIALNE NACIONALNE PROGRAME	20
1.5.1. Stanje javne železniške infrastrukture glede na nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture.....	20
1.5.2. Cestni nacionalni programi.....	22
1.5.3. Nacionalni program razvoja pomorstva Republike Slovenije	23
1.5.4. Resolucija o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020.....	24
1.5.5. Analiza stanja v slovenskem zračnem prometu in napovedi.....	25
1.5.6. Ukrepi ReNPRCL, ki se navezujejo na javno prometno infrastrukturo	25
1.6. ANALIZA DOSEDANJEGA RAZVOJA IN SEDANJEGA STANJA.....	26
1.6.1. Izbira prometnega sredstva v Republiki Sloveniji	26
1.6.2. Dosedanji razvoj potniškega in blagovnega prometa.....	28
1.6.3. Prometni tokovi leta 2011.....	35
1.7. BELA KNJIGA EU O PROMETU	40
1.8. PRIHODNJI ZAKONODAJNI OKVIR EU NA PODROČJU VSE EVROPSKEGA PROMETNEGA OMREŽJA.....	42
1.8.1. Kriteriji in roki za implementacijo prihodnjega TEN-T omrežja.....	43
1.8.2. Primerjava med TEN-T kriteriji za jedrno omrežje in dejanskim stanjem infrastrukture v RS	47
1.8.3. Implementacija TEN-T omrežja med leti 2014–2020	48
1.9. ANALIZA KONKURENČNOSTI PROMETNIH KORIDORJEV	49
1.10. INFRASTRUKTURA ZA UPORABO ALTERNATIVNIH GORIV V PROMETU	52
2. MINISTRSTVO ODGOVORNO ZA PROMET	54
2.1. ORGANIZIRANOST MINISTRSTVA ZA INFRASTRUKTURO–MZI	54
2.2. ANALIZA ADMINISTRATIVNE USPOSOBLJENOSTI MZI ZA IZVAJANJE UKREPOV MZI V FINANČNI PERSPEKTIVI 2014–2020	57
2.2.1. Področje železniške infrastrukture	58
2.2.2. Področje trajnostne mobilnosti	59
2.2.3. Cestna infrastruktura.....	60
2.2.4. Pomorska infrastruktura.....	62
2.2.5. Horizontalne naloge kohezijske politike 2014–2020	62
3. PROMETNI MODEL.....	65
3.1. UVOD.....	65
3.2. PODATKI ZA RAZVOJ IN VALIDACIJO PROMETNEGA MODELA	65



3.2.1.	Uvod	65
3.2.2.	Podatki za razvoj modela	66
3.2.3.	Podatki za kalibracijo in validacijo modela	67
3.3.	ZASNOVA CELOTNEGA MODELA	69
3.3.1.	Temeljne značilnosti	69
3.3.2.	Struktura modela	70
3.3.3.	Območje obdelave	71
3.4.	POVPRAŠEVANJE NOTRANJEGA POTNIŠKEGA PROMETA	72
3.4.1.	Območje Slovenije	72
3.4.2.	Ostalo osrednje evropsko območje	77
3.5.	POVPRAŠEVANJE NOTRANJEGA BLAGOVNEGA PROMETA	78
3.6.	POVPRAŠEVANJE ZUNANJEGA PROMETA	82
3.7.	OBREMENJEVANJE	82
3.8.	VPLIVI NA OKOLJE IN PROMETNA VARNOST	83
3.9.	IZHODIŠČA ZA NAPOVED PROMETA	84
3.9.1.	Uvod	84
3.9.2.	Razvoj socioekonomskih razmer na osrednje evropski ravni	84
3.9.3.	Napoved socioekonomskih razmer v Sloveniji	88
3.9.4.	Gibanje BDP	93
3.9.5.	Gibanje produktivnosti	95
3.9.6.	Gibanje zaposlenosti	97
3.9.7.	Napoved prometa v pristaniščih Koper, Trst in Reka ter na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana	99
3.9.8.	Izhodišča prometne ponudbe za napoved prometa	102
3.10.	ANALIZA NIČELNE (»0«) ALTERNATIVE – »DO NOTHING« – UGOTOVITEV PROBLEMOV IN PREDLOG UKREPOV	106
3.10.1.	Uvod	106
3.10.2.	Izbira prometnega sredstva	107
3.10.3.	Prometna učinkovitost	111
3.10.4.	Okoljska sprejemljivost	145
3.10.5.	Socialna sprejemljivost	153
3.10.6.	Vzdrževalni in drugi redni stroški	158
4.	SWOT ANALIZA	173
4.1.	SKUPNA SWOT ANALIZA ZA PODROČJE PROMETA	173
4.2.	SWOT ANALIZA ZA PODROČJE ŽELEZNIC	174
4.3.	SWOT ANALIZA ZA PODROČJE CEST	175
4.4.	SWOT ANALIZA ZA PODROČJE LETALSTVA	175
4.5.	SWOT ANALIZA ZA PODROČJE POMORSTVA	176
4.6.	SWOT ANALIZA ZA PODROČJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	177
5.	VIZIJA, CILJI, UKREPI IN KAZALNIKI RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI	178
5.1.	VIZIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI	178
5.1.1.	Vizija razvoja prometa v Republiki Sloveniji	178
5.1.2.	Vizija razvoja prometa v Republiki Sloveniji po sektorjih	179
5.2.	CILJI RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI	190
5.2.1.	Splošni cilji	190
5.2.2.	Specifični cilji po načinih transporta	191
5.3.	OSNOVNI UKREPI NA PODROČJU RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI	193
5.4.	POKAZATELJI RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI	194
6.	OBMOČJA OBDELAVE PODATKOV	196
7.	UKREPI ZA DOSEGANJE CILJEV STRATEGIJE RAZVOJA PROMETA V RS	198



7.1.	DOLOČITEV SPLOŠNIH IN POSEBNIH CILJEV STRATEGIJE	198
7.2.	DOLOČITEV UKREPOV, KI SLUŽIJO DOSEGANJU POSAMEZNIH POSEBNIH CILJEV	199
7.3.	PRIKAZ, S KATERIMI UKREPI SE DOSEŽE POSAMEZNE POSEBNE CILJE STRATEGIJE	199
7.4.	PREGLEDNICE S PRIKAZI CILJEV, POSEBNIH CILJEV, UKREPOV TER ODNOSOM MED UKREPI IN SPECIFIČNIMI CILJI	200
7.4.1.	<i>Prikaz ciljev, posebnih ciljev in njihovi vidiki in območja</i>	<i>200</i>
7.4.2.	<i>Opis ukrepov s katerimi bomo dosegli zastavljene posebne cilje po področjih prometa</i>	<i>204</i>
7.4.3.	<i>Preglednica ukrepov in njihov vpliv na posebne cilje</i>	<i>219</i>
8.	CELOVITA PRESOJA VPLIVOV NA OKOLJE	226
9.	PRILOGE	240



KAZALO SLIK

Slika 1.	Potek V. in X. pan-evropskega koridorja (VIR: MZI).....	4
Slika 2.	Območja mednarodnega sodelovanja.....	12
Slika 3.	Prikaz dnevnih migracij–št. prebivalcev, ki prebivajo v eni, delajo pa v drugi občini	13
Slika 4.	Shema urbanih središč nacionalnega in mednarodnega pomena z gravitacijskimi območji.....	14
Slika 5.	Potencialna multimodalna dostopnost (dostopnost z več prevoznimi načini) v državah ESPONa, 2006.....	15
Slika 6.	Omrežje mest enodnevnih poslovnih poti	16
Slika 7.	Območja dostopnosti po cestnem omrežju do središč z javnimi dejavnostmi najvišjega in višjega ranga	18
Slika 8.	Dostopnost do priključka na avtocesto ali na hitro cesto (leto 2025)	18
Slika 9.	Prostorske usmeritve za razvoj intermodalnega prometnega omrežja v povezavi s poselitvijo.....	19
Slika 10.	Izbira prometnega sredstva za potniški promet na ravni Slovenije.....	26
Slika 11.	Izbira prometnega sredstva pri uvozu v devet večjih slovenskih mest in izvozi iz njih.....	27
Slika 12.	Način prevoza blaga na območju Slovenije, leto 2011.....	28
Slika 13.	Rast in upad prebivalstva po statističnih regijah v obdobju 1999–2011	29
Slika 14.	Gibanje števila srednješolcev v Republiki Sloveniji v obdobju 1999–2011	29
Slika 15.	Rast motorizacije v Sloveniji v obdobju 1999–2011	30
Slika 16.	Rast prometnega dela po vrsti cest v obdobju 1999–2011	31
Slika 17.	Rast potniških kilometrov po vrsti prevoza v obdobju 2002–2011	32
Slika 18.	Rast tovarnega prometa po vrsti prevoza v obdobju 2002–2011 v Sloveniji	33
Slika 19.	Pretovor blaga v Luki Koper, obdobje 2000–2013.....	34
Slika 20.	Število potnikov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, obdobje 2000–2013.....	34
Slika 21.	Letalski tovor na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, obdobje 2000–2013.....	35
Slika 22.	Obremenitve železniškega in cestnega blagovnega prometa (neto tone/leto), leto 2011, širše območje	36
Slika 23.	Obremenitve železniškega in cestnega blagovnega prometa (neto tone/leto), leto 2011, ožje območje.....	37
Slika 24.	Obremenitve cestnega prometa (vozil/delovni dan), leto 2011	38
Slika 25.	Obremenitve javnega potniškega prometa (potnikov/delovni dan), leto 2011.....	39
Slika 26.	Število vstopov in izstopov na javnem prometu (vstopi in izstopi/delovni dan), leto 2011	39
Slika 27.	Število prestopov na javnem prometu (vsi prestopi/delovni dan), leto 2011.....	40
Slika 28.	Slovensko prometno omrežje v TEN–T uredbi (Železnice, pristanišča in železniško–cestni terminali)	44
Slika 29.	Slovensko prometno omrežje v TEN–T uredbi (ceste, pristanišča, železniško–cestni terminali in letališča	45
Slika 30.	Koridorji jedrnega omrežja	49
Slika 31.	Koridorji skozi Slovenijo in konkurenčni koridorji	51
Slika 32.	Zasnova celotnega osrednje evropskega prometnega modela, ki vključuje potniški in blagovni promet	70
Slika 33.	Notranji coning: 827 con (obrobjen z debelejšo črto); zunanji coning: 12 con (rumeno obarvano)	72
Slika 34.	Verjetnostne funkcije upora za različna prometna sredstva	74
Slika 35.	Model blagovnih skupin je razčlenjen na blagovne skupine, ki se posebej modelirajo ..	78
Slika 36.	Izbira prometnega sredstva ali kombinacija uporabljenih prometnih sredstev se določa v fazi obremenjevanja	81
Slika 37.	Prirast prebivalstva v Evropi od leta 2005 do leta 2030	85
Slika 38.	Rast evropskega bruto družbenega proizvoda na prebivalca po stalnih cenah, obdobje 2005–2030	86
Slika 39.	Število prebivalcev Slovenije po letih	89
Slika 40.	Starostna struktura prebivalstva Slovenije po letih	89



Slika 41.	Gibanje delovno aktivnega prebivalstva in zaposlenih v Sloveniji.....	90
Slika 42.	Število delovnih mest po sektorjih v Sloveniji	91
Slika 43.	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti BDP	94
Slika 44.	Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti BDP	95
Slika 45.	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti	96
Slika 46.	Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti	97
Slika 47.	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti.....	98
Slika 48.	Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti	99
Slika 49.	Napoved vsega pretovora v koprskem pristanišču (neto ton/leto).....	100
Slika 50.	Napoved prepeljanih potnikov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana	101
Slika 51.	Napoved gibanja cen nafte po <i>US Energy Information Administration, 2008</i>	103
Slika 53.	Število potovanj v letih 2011 in 2030 na ravni Slovenije.....	107
Slika 54.	Izbira prometnega sredstva na ravni Slovenije	108
Slika 55.	Izbira prometnega sredstva na uvozi v mesta	108
Slika 56.	Izbira prometnega sredstva za blagovni promet na ravni Slovenije.....	110
Slika 57.	Analiza kakovosti sedanjega železniškega javnega potniškega prometa, leto 2011	111
Slika 58.	Izkoriščenost zmogljivosti sedanjega železniškega omrežja, leto 2011	112
Slika 59.	Izkoriščenost zmogljivosti sedanjega železniškega omrežja leta 2030 ob upoštevanju sedanje prometne ureditve v Sloveniji in okoli nje	113
Slika 60.	Izkoriščenost zmogljivosti sedanjega železniškega omrežja leta 2030 ob upoštevanju potencialnega povpraševanja, če bi železniško omrežje v Sloveniji in sosednjih državah ustrezalo standardom TEN-T	114
Slika 61.	Nosilnost železniških prog	116
Slika 62.	Ceste s preseženo prepustnostjo v popoldanski urni konici leta 2030 (vijolično obarvano)	118
Slika 63.	Ceste s preseženo prepustnostjo v času turistične konice leta 2030 (vijolično obarvano)	118
Slika 64.	Primanjkljaj parkirišč na počivališčih za težka tovorna vozila leta 2008.....	119
Slika 65.	Primanjkljaj parkirišč na počivališčih za težka tovorna vozila leta 2023.....	120
Slika 66.	Število prepeljanih potnikov v medkrajevnem avtobusnem prometu	123
Slika 67.	Število prepeljanih potnikov (v tisoč) v mestnem potniškem prevozu v obdobju 2005– 2013	124
Slika 68.	Število prepeljanih potnikov v železniškem notranjem prometu	125
Slika 69.	Število vozil po starosti, s katerimi se izvaja medkrajevni linijski avtobusni prevoz potnikov	126
Slika 70.	Prikaz števila vozil s katerimi se izvaja medkrajevni linijski prevoz potnikov.....	127
Slika 71.	Življenjska doba vozil in prikaz preteka življenjske dobe.....	129
Slika 72.	Število vozil MARPROM za izvajanje javnega mestnega prevoza potnikov.....	131
Slika 73.	Dostopnost do Ljubljane z javnim prometom, leto 2011	132
Slika 74.	Razvoj pristanišča do leta 2020 (srednjeročno obdobje)	138
Slika 75.	Glavni projekti v okviru DPN Luke Koper	138
Slika 76.	Predlog preureditve Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana (2040)	142
Slika 77.	Emisija CO ₂ leta 2030	146
Slika 78.	Emisija toplogrednih plinov na ravni Slovenije	146
Slika 79.	Emisija delcev PM _{2,5} na ravni Slovenije leta 2030–področje prometa	149
Slika 80.	Emisija plinov, ki vplivajo lokalno na ravni Slovenije.....	150
Slika 81.	Prizadetost prebivalstva zaradi čezmernega hrupa cestnega in železniškega prometa	152
Slika 82.	Dostopnost do kohezijskih središč z osebnimi avtomobili (OA)	153
Slika 83.	Dostopnost do kohezijskih središč z javnim potniškim prometom.....	154
Slika 84.	Poslabšanje dostopnosti do kohezijskih središč z osebnim avtomobilom in javni prometom.....	155
Slika 85.	Vizija ReNPRJPI do let 2020 in 2030	157
Slika 86.	Stroški vzdrževanja železnic 2004–2016	171
Slika 87.	Shematski prikaz vidikov trajnostnega razvoja	179



Slika 88.	Zasnova prometnega omrežja iz Strategije prostorskega razvoja Slovenije	180
Slika 89.	Shematski prikaz usklajenosti splošnih ciljev s cilji TEN-T uredbe	191
Slika 90.	Matrika ciljev in ukrepov	193
Slika 91.	Prometno-gravitacijska območja, za katera so določeni specifični problemi in ukrepi	196



KAZALO TABEL

Tabela 1.	Št. vozil/leto na posameznih avtocestnih odsekih v RS v letu 2009 in 2030.....	8
Tabela 2.	Količina tovara (t) in št. potnikov na leto na posameznih železniških odsekih v RS v letu 2009 in 2030	9
Tabela 3.	Promet v Luki Koper in na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana po letih	33
Tabela 4.	Primerjava TEN-T kriteriji.....	48
Tabela 5.	Logistični sistemi	79
Tabela 6.	Socioekonomske razmere na evropski ravni, leto 2005	86
Tabela 7.	Socioekonomske razmere na evropski ravni, leto 2030	87
Tabela 8.	Socioekonomski podatki za razvoj prognostičnega prometnega modela na ravni države za leta 2011, 2020 in 2030	92
Tabela 9.	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti BDP	93
Tabela 10.	Povprečne stopnje rasti BDP v Sloveniji in zalednih državah obdobju 2010–2060	94
Tabela 11.	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti	95
Tabela 12.	Povprečne stopnje rasti produktivnosti v Sloveniji in zalednih državah obdobju 2010–2060	96
Tabela 13.	Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti.....	97
Tabela 14.	Povprečne letne stopnje rasti zaposlenosti v Sloveniji in zalednih državah obdobju 2010–2060	98
Tabela 15.	Napoved količine pretovora v koprskem pristanišču (neto ton/leto) ()	100
Tabela 16.	Napoved prepeljanih potnikov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana	102
Tabela 17.	V prometnem modelu uporabljeni prometni stroški (zvečanje ali zmanjšanje glede na osnovno leto 2005).....	103
Tabela 18.	Prometni stroški za leti 2020 in 2030, uporabljeni v prometnem modelu, cene 2009 (absolutna vrednost ali kot delež zvečanja oziroma zmanjšanja glede na leto 2008, izražen v %).....	105
Tabela 19.	Cestni potniški prevoz Slovenije od leta 2002–2011	122
Tabela 20.	Cestni potniški prevoz Slovenije od leta 2011–2013	123
Tabela 21.	Mestni potniški prevoz v obdobju 2005–2013.....	124
Tabela 22.	Železniški potniški prevoz Slovenije od leta 2005–2013.....	125
Tabela 23.	Število vozil s katerimi se izvaja medkrajevni linijski prevoz potnikov glede na starost in okoljske značilnosti pogonskih agregatov.	127
Tabela 24.	Vozna sredstva SŽ–Potniški promet	128
Tabela 25.	Število in posledice prometnih nesreč, kjer so bili udeleženi kolesarju	136
Tabela 26.	Srednjeročne terminalske prioritete	140
Tabela 27.	Pristaniška infrastruktura namenjena javnemu prometu	140
Tabela 28.	Število letalskih operacij in potnikov v obdobju 2006–2013	144
Tabela 29.	Emisija onesnaževal zunanega zraka (t/leto).....	150
Tabela 31.	Dolžina cestne mreže v letu 2012.....	158
Tabela 32.	Ocena stanja vozišč na G1, G2, R1 in R2 v letu 2011.....	159
Tabela 33.	Ocena stanja vozišč na R3 in RT v letu 2012	160
Tabela 34.	Ocena stanja vozišč na glavnih in regionalnih cestah.....	160
Tabela 35.	Ocena stanja vozišč na AC A1 v letu 2011.....	160
Tabela 36.	Ocena stanja vozišč na AC A2 v letu 2011.....	161
Tabela 37.	Ocena stanja vozišč na AC A3 v letu 2011.....	161
Tabela 38.	Ocena stanja vozišč na AC A4 v letu 2011.....	161
Tabela 39.	Ocena stanja vozišč na AC A5 v letu 2011.....	162
Tabela 40.	Ocena stanja vozišč na HC H2 v letu 2011.....	162
Tabela 41.	Ocena stanja vozišč na HC H3 v letu 2011.....	162
Tabela 42.	Ocena stanja vozišč na HC H4 v letu 2011.....	163
Tabela 43.	Ocena stanja vozišč na HC H5 v letu 2011.....	163
Tabela 44.	Ocena stanja vozišč na HC H6 v letu 2011.....	163
Tabela 45.	Ocena stanja vozišč na HC H7 v letu 2011.....	164
Tabela 46.	Ocena stanja vozišč na AC in HC skupaj.....	164



Tabela 47.	Aktivnosti investicijskega vzdrževanja	166
Tabela 48.	Osnovni podatki o železniškem omrežju	167
Tabela 49.	Vzdrževalni stroški in stroški subvencij, ki bremenijo državni proračun (EUR brez DDV)	171



SEZNAM KRATIC

AIS	Sistem za samodejno identifikacijo ladij
AJPES	Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve
BA koridor	Baltsko–jadranski koridor jedrnega omrežja
BDP	Bruto domači proizvod
CETRA	CEntralno evropski TRAnsportni model
CNG	Stisnjen zemeljski plin
DARS	Družba za avtoceste Republike Slovenije
DDV	Davek na dodano vrednost
DPN	Državni prostorski načrt
DRSC	Družba Republike Slovenije za ceste
EK	Evropska komisija
ERTMS/ETCS	Evropski sistem vodenja in kontrole vlakov, ki omogoča interoperabilnost vlakov
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
IPE	Instrument za povezovanje Evrope (Uredba EU št. 1316/2013)
ITS/TMS	Inteligentni transportni sistemi/sistemi za vodenje prometa
JAPT	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)
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 upravljalcev
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	Vse–evropsko prometno omrežje
TEU	Enota za označevanje kapacitet kontejnerskih ladij (6,1x2,44x1,3–2,9 metra)
TRANS–TOOLS	Vse–evropski 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 s podatki na podlagi geografskih informacijskih sistemov
VRS/Vlada RS	Vlada Republike Slovenije
VTS	Sistem za nadzor ladijskega prometa



NAMEN

Namen strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (RS) je:

- prikazati izhodišča, potrebe in možnosti za razvoj ključnih področij prometa v RS,
- pripraviti usklajen program razvoja ključnih področij prometa v RS,
- zagotoviti predhodne pogojenosti za črpanje EU sredstev v finančnem obdobju 2014–2020 za področje prometa.

PRAVNE PODLAGE

Pravne podlage za pripravo strategije so:

- 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, z zakoni in z 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 in druge ukrepe, ki so potrebni za zagotovitev razvoja države in za urejenost razmer na vseh področjih iz pristojnosti države.
- 38. čl. 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 upravlja z javno prometno infrastrukturo, opravlja naloge na področjih železniškega, zračnega, pomorskega prometa, plovbe po celinskih vodah in cestnega prometa, razen nadzora varnosti cestnega prometa, naloge na področjih prometne infrastrukture in žičniških naprav.

PREAMBULA

Na podlagi novih sistemskih rešitev Ministrstvo pristojno za promet, ki upravlja promet in javno prometno infrastrukturo podaja predlog za sprejem Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji.



1. IZHODIŠČA STRATEGIJE

1.1. UVOD

Republika Slovenija je po osamosvojitvi začela intenzivno graditi avtocestni križ na poteku V. in X. pan–evropskega koridorja. V tem času se je začela pojavljati velika potreba tudi po posodobitvi železniškega prometnega omrežja. Vendar so se na področju železnic, razen nekaterih izjem, izvajale le najnujnejše investicije, predvsem redno in investicijsko vzdrževanje, pa še to v omejenem obsegu. Načrtovalo se je, da se bo večji ciklus investicij v železniško infrastrukturo začel po zaključku avtocestnega križa. To je opredelila tudi Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije iz leta 2006 (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo), Uradni list RS, št. 58/06). Kljub temu, da se je avtocestni križ v večji meri izgradil, pa se investicijski ciklus ni nadaljeval z investicijami v železniško infrastrukturo. Eden od razlogov za to je bila ekonomsko finančna kriza, poleg tega pa zagotovo tudi odsotnost celovitega programa investicij za področje prometne infrastrukture.

Zato je Vlada Republike Slovenije (v nadaljevanju VRS) že na 37. redni seji dne 15. 11. 2012 pod točko 1.13 ob obravnavi Informacije v zvezi s Predlogom uredbe o smernicah za razvoj vse–evropskega prometnega omrežja in Predlogom uredbe o vzpostavitvi inštrumenta za povezovanje Evrope, s sklepom št. 54948–24/2012/4, naložila Ministrstvu za infrastrukturo, da pripravi usklajen načrt vlaganj v prometno infrastrukturo do leta 2020, z vizijo do leta 2030, za daljše časovno 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 nadaljevanju Resolucija).

Namen priprave Resolucije je:

- opredeliti celovit razvoj prometa in prometne infrastrukture do leta 2030 (in dalje, 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. predhodno pogojenost – *ex-ante conditionalities*).

Zadnje je področje Resolucije razširilo, glede na prvotni namen, saj je bilo poleg prometne infrastrukture potrebno zajeti vsaj še javni potniški promet, inteligentne transportne sisteme (telematske aplikacije), logistiko in infrastrukturo za alternativna goriva. Zato tudi ni šlo več izključno za nacionalni program na področju infrastrukture temveč za integralni pristop na področju prometa, ki lahko zagotavlja večje sinergije pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države ter drugih politik, na katere promet vpliva (okoljska), ali je zanj ključen (gospodarstvo).

Zagotovitev predhodnih pogojenosti za črpanje EU sredstev je v letu 2014 postajalo čedalje bolj prioritarno pri delu na Resoluciji. Poleg tega pa so predstavniki EU oz. njihova tehnična pomoč zahtevali, da se za ta namen pripravi dokument s splošnejšimi ukrepi, ne glede na potrebna finančna sredstva za njihovo realizacijo in ročnost.

Zato je bilo odločeno, da se priprava in sprejem Resolucije razdelita v dve fazi in se najprej sprejme Strategija razvoja prometa v RS, na podlagi nje pa Resolucija razvoja prometa v



RS, ki bo predstavljala operativni implementacije Strategije s prioritetenim vrstnim redom izvedbe investicij, finančnimi viri, roki in nosilci. Na podlagi tega predlagamo Vladi RS v sprejem Strategijo razvoja prometa v RS (v nadaljevanju Strategija).

Besedilo Strategije je strukturirano na naslednji način:

- V prvem poglavju so opisana vsa izhodišča, ki jih je bilo potrebno pri pripravi Strategije upoštevati: evropsko in nacionalno zakonodajo, analizo stanja na področju razvoja prometa glede na sektorsko zakonodajo in posamezne pomembnejše študije, ki so služile za lažjo opredelitev ukrepov.
- V drugem poglavju je opisana organiziranost Ministrstva odgovornega za promet v RS in njegova usposobljenost za izvajanje nalog na področju prometa.
- V tretjem poglavju je predstavljen prometni model, analiza prometnih tokov v letu 2030 in njihovo vrednotenje s predlogi ukrepov. Obstoje nacionalnega prometnega modela je bil namreč eden izmed ključnih pogojev za potrditev Strategije kot ustreznega dokumenta za zadovoljitev predhodnih pogojenosti za črpanje EU sredstev.
- Sledi SWOT analiza za področje prometa v RS kot celote in za posamezne sektorje.
- V petem poglavju je opredeljena vizija razvoja prometa v RS, splošni cilji (kaj želimo na tem področju doseči) in pokazatelji s katerimi bomo spremljali uresničevanje ciljev.
- Sledi opredelitev območij obdelave podatkov. Pri tem je potrebno poudariti, da območja, ki so prikazana v Strategiji predstavljajo le prometno–gravitacijska območja, kjer se odvija prometno delo zaključenega območja.
- V sedmem poglavju so opredeljeni problemi, specifični cilji (kaj moramo doseči z ukrepi) in ukrepi na splošni ravni.
- V zadnjem poglavju pa je kratek uvod v celovito presojo vplivov na okolje (v nadaljevanju CPVO). Slednje je druga ključna zahteva pri zagotovitvi predhodnih pogojenosti za črpanje EU sredstev. Okoljsko poročilo o CPVO je v prilogi in je bilo narejeno na podlagi ukrepov opredeljenih v tej Strategiji.

1.2. GEOGRAFSKA LEGA SLOVENIJE IN NEKATERI KLJUČNI IZZIVI

Geografska lega in zgodovinske okoliščine zaznamujejo Slovenijo kot prometno živahno prehodno območje in križišče dveh največjih pan–evropskih 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* – Evropska konferenca ministrov za promet). To delitev navajamo, ker je v Sloveniji najbolj razširjena in poznana. Osnovni potek omenjenih koridorjev je naslednji (slika 1):

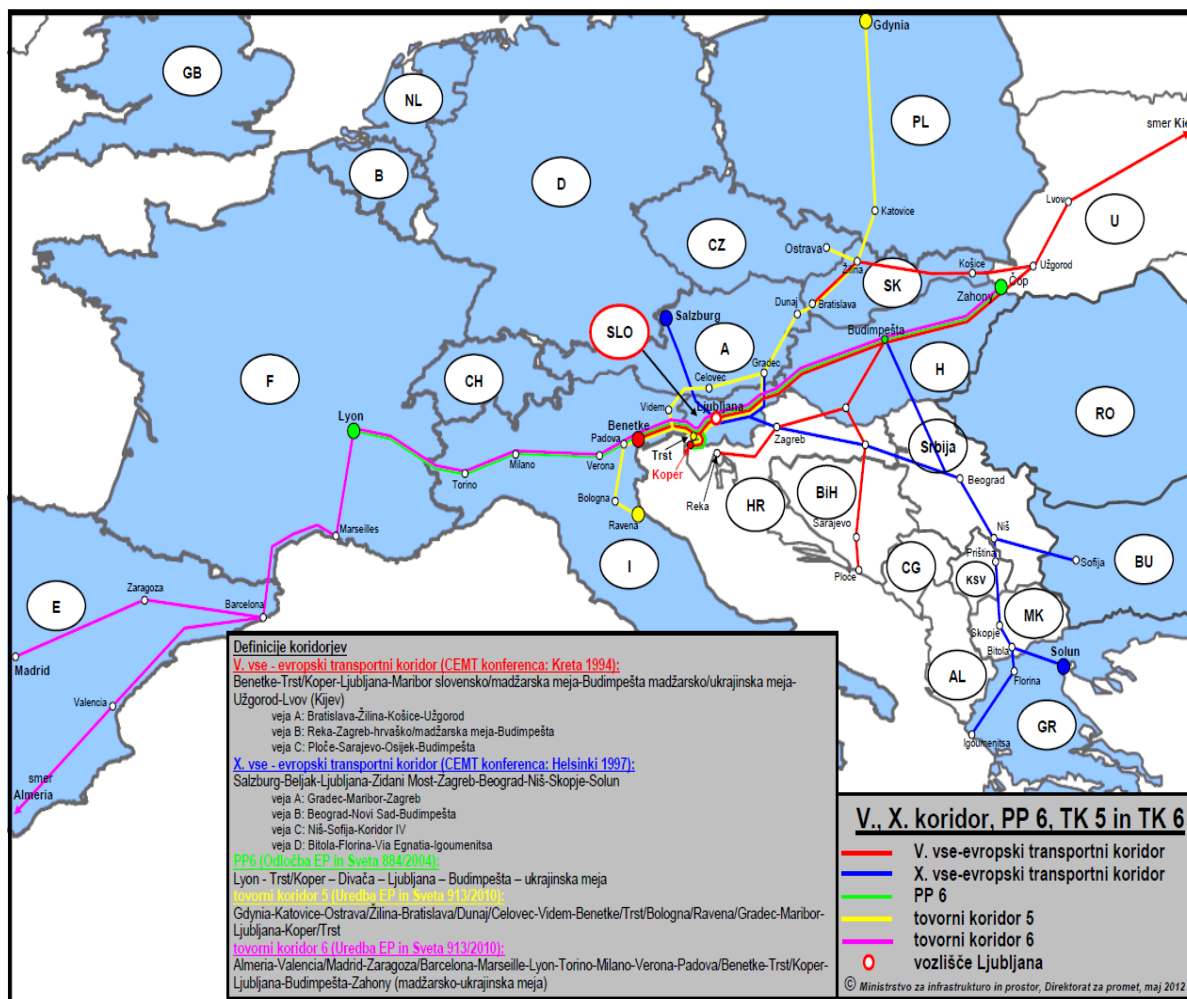
- V. koridor: Benetke–Trst/Koper–Ljubljana–Maribor–Budimpešta–Uzhhorod–Lviv–Kijev,
- X. koridor: Salzburg–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Niš–Skopje–Veles–Thessaloniki; poleg tega pa poteka preko Slovenije tudi koridor Xa na relaciji Graz–Maribor–Zagreb.

Vsak od omenjenih pan–evropskih koridorjev ima tudi svoje veje, in sicer:

- na V. koridorju:
 - Veja A: Bratislava–Žilina–Košice–Uzhhorod,
 - 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–Istanbul (preko koridorja IV),
 - Veja D: Veles–Prilep–Bitola–Florina–Igoumenitsa.

Nekatere od omenjenih vej na posameznem koridorju si med seboj konkurirajo, npr. osnovni potek V. pan–evropskega koridorja in njegovi veji B in C, pa tudi osnovni potek X. pan–evropskega koridorja in njegovi veji A in B.



Slika 1. Potek V. in X. pan–evropskega koridorja (VIR: Mzl)

V Sloveniji po istih poteh kot omenjeni pan–evropski koridorji, poteka tudi vse–evropsko omrežje za transport ali skrajšano TEN–T omrežje, ki se deli na celovito in jedrno omrežje.

Za potrebe implementacije jedrnega TEN–T omrežja v naslednji finančni perspektivi od leta 2014–2020 pa je Evropska komisija oblikovala, Svet EU in Evropski parlament pa uskladila in potrdila koridorje jedrnega omrežja. V njih je Slovenija zajeta v t.i. mediteranskem in baltsko–jadranskem koridorju. Oba preko Slovenije potekata v smeri JZ–SV s tem, da se na zahodni strani prvi nadaljuje od Pragerskega na Mađarsko oz. od Zidanega Mosta do Hrvaške, drugi pa preko Šentilja v Avstrijo. Sicer pa bo oboje–TEN–T omrežje in koridorji jedrnega omrežja– podrobneje razloženo še v naslednjih poglavjih.



Prometni tokovi so v zadnjem času gospodarske krize upadli za cca. 20 %. Vendar je z vidika strateških razmišljanj potrebno čas krize izkoristiti za pripravo prometne infrastrukture za čas po krizi, ko bo sledil porast prometnih tokov v korelaciji z gospodarsko rastjo, ki jo bo hkrati tudi spodbujal. Znano dejstvo namreč je, da sta promet in gospodarska rast v korelaciji. Iz razvojnega vidika prometna infrastruktura omogoča prebivalcem dostopnost do funkcij (delovnih mest, storitev), in spodbuja razvoj gospodarskih dejavnosti. Delovna mesta in storitve javnega pomena se v glavnem koncentrirajo v mestih–gospodarskih središčih. Infrastrukturni sistemi pa podpirajo njihovo vpetost v evropske gospodarske tokove ter prispevajo k skladnemu razvoju območij ter omogočajo medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij.

V letu 2006 sprejeta Resolucija o prometni politiki RS nakazuje pomembne trende v razvoju transportne panoge in spremenjene vrednote pri načrtovanju prometne politike. Poleg klasičnih infrastrukturnih rešitev se pojavijo še t.i. so–modalna teorija načrtovanja transporta, ki v kombinaciji s trajnostno naravnano politiko prinaša nov izziv tudi za načrtovalce prometne politike v Sloveniji.

Pričujoč dokument zato vsebuje poleg vseh štirih področij klasične prometne infrastrukture: ceste, železnica, pomorstvo in letalstvo, še načrtovanje trajnostne mobilnosti prebivalstva (kolesarjenje, JPP–javni potniški promet) in oskrbe gospodarstva (transportna logistika, intermodalna stičišča...). Logistične centre je potrebno umestiti na prave lokacije, saj je smotrnost in ekonomičnost odvisna prav od pravilne zaznave potreb (gospodarstvo) in pravilnega lociranja stičišč ob največjih slovenskih prometnih koridorjih.

Naslednji premik v načinu razmišljanja je tudi uresničevanje internalizacije eksternih stroškov. Uporabnik plača toliko kolikor stroškov povzroči. Emisije (v Sloveniji predvsem zaradi naravnih pogojev še posebej delcev PM₁₀), nesreče, hrup, zastoji, obraba cestnišč povzročajo z nacionalnega vidika stroške, ki jih je potrebno zaračunavati na način, da se jih prenese na mesta odločanja pri naročnikih oz. plačnikih prevozov (logisti, prevozniki, kupci ali dobavitelji). V ta namen je nujna uvedba elektronskega cestninjenja.

Investicije v prometno infrastrukturo zahtevajo znatna sredstva, ki jih RS iz lastnih proračunskih sredstev ne bo mogla v celoti uresničiti. Zato je potrebno za projekte poiskati zainteresirane zasebne partnerje in jih dovolj zgodaj vključiti v procese priprave in vodenja projektov. Poleg tega je v čim večji meri potrebno pridobiti in izkoristiti evropska sredstva in seveda sredstva proračuna RS.

V zadnjih dvajsetih letih je RS na področju prometne politike sprejela nekaj strateških dokumentov med katerimi velja omeniti Resolucijo o prometni politiki RS, Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, Strategijo razvoja Slovenije in parcialne Nacionalne programe kot izvedbene predpise. Ti dokumenti so eden izmed temeljev oz. izhodišč Resolucije nacionalnega programa razvoja prometa v RS. Da bi razumeli posledice dosedanjih usmeritev oz. politik na tem področju, pa je potrebno prikazati tudi razvoj dosedanjih prometnih tokov po posameznih načinih prometa.



1.3. PROMET V STRATEŠKIH DOKUMENTIH

1.3.1. 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 na sodoben, kratek in enostaven način v izhodiščih, viziji, ciljih in ukrepih določila temeljne usmeritve za prihodnost na področju prometa v Republiki Sloveniji. V izhodiščih je prikazana analiza stanja po uresničenih parcialnih politikah preteklih let na področju potniškega in tovornega prometa, infrastrukture, varnosti in varovanja ter varstva okolja, ki so pogojevale stanje na tem področju, kakršnega smo imeli do takrat. Prometna politika izhaja iz mobilnosti, dostopnosti, varovanja okolja, varnosti in varovanja, gospodarskega razvoja, optimalne izkoriščenosti virov, intermodalnosti/interoperabilnost in uravnoveženosti med transportnimi sistemi.

Načrtovalci prometne politike so v polni meri upoštevali principe trajnostnega razvoja. V vsej njegovi kompleksnosti so dosledno zapisali cilje in ukrepe prometne politike, ki enakovredno, simultano in neodvisno obravnavajo vse tri dimenzije trajnostnega razvoja: ekonomijo, 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, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov; zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja; zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu; optimalno 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 fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.

Javni interes na področju zagotavljanja 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 je zapisano, da bo področje javnega potniškega prometa potrebno upravljavsko, organizacijsko in finančno združiti na enem mestu. Potrebna bo vzgoja potnikov za uporabo javnih prevoznih sredstev in uporabo potniškega prometa na intermodalni način.



Oskrba gospodarstva mora ravno tako temeljiti na trajnostnem razvoju. Zato se v ukrepih prometne politike predvideva postavitve sistema zaračunavanja uporabnin infrastrukture, ki bo slonel na tržni osnovi.

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

Med splošnimi ukrepi prometne politike Resolucija predvideva izdelavo celovitega prometnega modela z ustreznimi orodji za podporo sistemu, izdelavo državnega razvojnega načrta o optimalni usklajenosti prometnega sistema in razvoj prometne infrastrukture, ki je pogoj za enotno in sinhrono delovanje sistema. Poudarek je predvsem na zagotavljanju ustrezne infrastrukture na področju 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, ki ga je treba vključiti povsod tam, kjer je z zasebno pobudo mogoče doseči zelene rezultate in tako razbremeniti javne finance. Fiskalni 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 obremenjujoče, in spodbujati uporabo varčnejših in ekološko sprejemljivejših vozil.

Ob spremenjenih družbenih navadah in gospodarski dinamiki Slovenije je potrebna primerna vzgoja in izobraževanje, obveščanje in trženje, s čimer bi pri ljudeh vzbudili zavest o pomenu transportnega sistema, njegovem delovanju in optimalni uporabi transportne infrastrukture.

Ob ambicioznih ciljih Resolucije v smeri trajnostnega razvoja prometa in okolju prijaznejših načinov transporta, pa je bil dejanski razvoj na tem področju mogoče nekoliko drugačen. Slovenija je na področju razvoja železniške infrastrukture v obdobju po osamosvojitvi uspela zgraditi le neposredno železniško povezavo z Madžarsko. Ta projekt se je pokazal za izjemno pomembnega po vstopu obeh držav v Evropsko unijo, saj je ta železniška smer postala bolj konkurenčna. Poleg tega smo bili pred 20 leti priča preusmeritvi prometnih tokov na V. železniški koridor, medtem ko promet na X. koridorju le počasi oživlja, tudi zaradi neusklajenosti železniških uprav na tem območju. Na ostalih delih železniške infrastrukture se je v glavnem ohranjalo obstoječe stanje in prevoznost.

Gradnja in vzdrževanje železniške infrastrukture predstavlja, poleg organizacijsko tehnološkega, ključen dejavnik uspeha v vse bolj odprtem, tržnem in konkurenčnem prostoru, v katerem so se znašle železnice, ki skoraj 60 % tovora pridobijo prek kopskega pristanišča. Slednji je v zadnjih desetletjih nenehno povečeval pretovor in predstavlja ključno prometno vozlišče evropskega pomena.

Na področju razvoja državnih cest je država v zadnjih dvajsetih letih dajala prednost predvsem dograjevanju cest za daljinski promet, to je avtocest na vseevropskem cestnem omrežju, ter hitrih cest. Preostalo obstoječe omrežje državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest, pa se je predvsem vzdrževalo in ohranjalo; v glavnem so se odpravljala



ozka grla 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 ostalih območij na avtocestni sistem v tem obdobju ni izboljšala. Splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest, se je v tem obdobju celo poslabšalo. Opisano stanje je omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja območij Slovenije, ki ne ležijo ob avtocestnem križu. Območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih transportnih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, četudi imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike (cenejša zemljišča, usposobljeno delovno silo ...).

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

Koraki v smeri združevanja nosilcev in modernizacije javnega potniškega prometa so se tudi šele dobro začeli.

V kolikor bi se takšna politika, v smeri spodbujanja cestnega prometa, nadaljevala rezultati na področju prometa ne bi sledili ciljem Resolucije o prometni politiki. Spodnja slika prikazuje napoved prometnih tokov na avtocestah leta 2030 in prekoračitev PLDP-ja.

Tabela 1. Št. vozil/leto na posameznih avtocestnih odsekih v RS v letu 2009 in 2030

zap. št.	odsek	2009			2030		
		tovorni promet - št. tovornih vozil	potniški promet - št. osebnih vozil	število vozil skupaj	tovorni promet - št. tovornih vozil	potniški promet - št. osebnih vozil	število 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 (brd.) / Gruškovje	311.345	8.183	319.528	460.995	12.090	473.085
4.	Fernetiči / Trieste <--> 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 (brd.)	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



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

zap.	odsek	2009			2030		
17.	Maribor Slivnica <--> Ljubljana Malece	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 (brd.) / 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: MZL, v okviru podatkov, ki so bili posredovani v TENtec portal Evropske komisije

Kot rečeno, je ena izmed ključnih usmeritev resolucije o prometni politiki RS tudi prehod na okolju prijaznejše načine transporta, predvsem na železnice. Seveda pa mora biti ta prehod premišljen. Kar se avtocest tiče, je okvirna mejna kapaciteta 65.000 PLDP (povprečni letni dnevni promet) oz. 23.725.000 vozil na leto. Ko se bo promet približeval mejnim vrednostim, ga je potrebno destimulirati in ga preusmerjati drugam. V prid prehodu na okolju prijaznejše načine prometa kaže napoved prometnih tokov na avtocestah do leta 2030 v primerjavi z letom 2009.

Zgornja tabela kaže, da naj bi leta 2030 vsi AC odseki proti Ljubljani in celoten V. koridor predstavljali ozka grla. Zato bo potrebno na teh smereh spodbujati železniški tovorni promet in javni potniški promet.

Seveda pa bo potrebno s tem namenom posodobiti železniško omrežje v RS, ki se mu s posodobitvijo poveča potencial v smislu velikega povečanja tovornega prometa kot tudi potniškega prometa. Da so koridorji, ki potekajo preko Slovenije v prednosti pred konkurenčnimi koridorji, je opisano v poglavju 1.9. Na tem mestu je, zaradi utemeljitve ustreznosti usmeritev prometne politike RS, potrebno ilustrirati potencial železnic, če bi bili slovenski železniški koridorji posodobljene primerljivo kot konkurenčni koridorji. To prikazuje Tabela 2.

Tabela 2. Količina tovora (t) in št. potnikov na leto na posameznih železniških odsekih v RS v letu 2009 in 2030

odsek	2009		2030		% rasti 2009/2030	
	število potnikov / leto	število ton tovora / leto	število potnikov / leto	število ton tovora / leto	potnikov / leto	tovora / 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 %
Dobovo–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 z RH)	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 AT–Jesenice	373.960	3.406.000	1.095.000	13.252.055	293 %	389 %



odsek	2009		2030		% rasti 2009/2030	
Šentilj–Maribor	147.898	3.892.796	196.852	7.068.590	133 %	182 %
Sežana–meja z IT	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 v okviru podatkov, ki so bili posredovani v TENtec portal Evropske komisije
- za leto 2030: študija PNZ in DRI o prednostih koridorjev, ki potekajo preko Slovenije iz leta 2011

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

1.3.2. 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, prioritete in globalno zasnovo prostorskega razvoja države, vključno s prometno infrastrukturo, ter podaja razvojne usmeritve za poselitev, infrastrukturo in krajino ter ukrepe za njeno izvajanje. Je hierarhično najvišji prostorski dokument, s katerim morajo biti usklajeni vsi drugi prostorski akti, tako na državni kot tudi na občinski ravni, kar se preverja v različnih postopkih, v primeru državnega prostorskega načrta v fazi obravnave pobude za pripravo in v primeru občinskih prostorskih aktov v fazi smernic in mnenj.

Prostorski razvoj Slovenije temelji na policentričnem urbanem sistemu, ki ga tvori dvostopenjsko strukturirano omrežje središč nacionalnega pomena (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 središč regionalnega pomena, na katera se, s primerno delitvijo funkcij, navezujejo omrežje drugih središč (središča medobčinskega in lokalnega pomena). Ljubljana, Koper in Maribor predstavljajo središča, ki so pomembna tudi na mednarodni ravni, kar zahteva ustrezno infrastrukturno povezanost z mednarodnim prostorom.

Iz 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 in za zagotavljanje dostopnosti do delovnih mest in storitev za prebivalstvo in gospodarstvo na trajnosten in prostorsko racionalen način. Na ta način prometna infrastruktura podpira in vzpostavlja pogoje za razvoj središč v opredeljenem policentričnem urbanem sistemu. Delovna mesta in storitve javnega pomena se v glavnem koncentrirano v mestih–gospodarskih središčih, na podlagi česar se tudi utemeljuje potrebnost načrtovane infrastrukture, glede na vlogo mesta–urbanega središča pa njen rang. Zlasti je pomembna dograditev infrastrukture in vzpostavitev ustreznih storitev na njej, s ciljem povezati različne prometne podsisteme med seboj (vozlišča oziroma terminali za potniški promet, prometni terminali za kombiniran promet oziroma logistične centre) za omogočanje učinkovite



mobilitnosti prebivalstva in blaga. Za gospodarsko vpetost v mednarodni prostor je pomemben razvoj oziroma dograditev prometne infrastrukture na V. in X. pan-evropskem koridorju ter vzpostavitev ustreznih povezav javnih letališč za mednarodni zračni promet, zlasti, zlasti Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, ter pristanišča Koper z drugimi prometnimi podsistemi ter izboljšanje čezmejnih prometnih povezav. Za regionalni razvoj je pomemben tudi sistem notranjih povezav, ki jih tvorijo obmejne in obodne prometne povezave preko katerih se izboljšuje tudi dostopnost do središč nižje ravni. Ciljna dostopnost z gravitacijskih območij do funkcij v urbanih središčih višjega ranga (središča nacionalnega pomena) je 45 minut, medtem ko je ciljna dostopnost gravitacijskih območij središč nižjega ranga (središča regionalna pomena) 30 minut. Če ne upoštevamo zamud zaradi zastojev v prometu, ciljne vrednosti danes že dosegamo, vendar samo z osebnim motornim prometom. V prihodnje pa je treba več pozornosti posvetiti dostopnosti z javnim potniškim prometom, da bi se zmanjšala tudi obremenjenost okolja zaradi emisij in prašnih delcev v urbanih središčih.

1.4. ANALIZA STANJA Z VIDIKA PROSTORSKEGA RAZVOJA

Slovenija lahko kot del velikih evropskih regij–alpske, mediteranske, podonavske in srednjeevropske prevzame aktivno vlogo in izkoristi svoj geostrateški položaj. Javna prometna infrastruktura lahko prispeva k oblikovanju čezmejnih regij s sosednjimi državami, kar je pomembno tako za razvoj hribovitih in teže dostopnih območij s številnimi problemi gospodarskega in demografskega nazadovanja, kakor tudi za razvojno čezmejno povezovanje urbanih območij na obalnem, goriškem, spodnje–posavskem 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 in v katere se Slovenija vključuje zaradi skupnega razreševanja razvojnih vprašanj na področju urejanja prostora, gospodarstva, kulture, družbenega razvoja, prometa, okolja in podobno. Kvadrilateralna pobuda združuje Italijo, Hrvaško, Madžarsko in Slovenijo, v okviru katere se razrešujejo vprašanja prometnega povezovanja, urejanja prostora in okolja. V okviru Jadransko–Jonske pobude se preučujejo vprašanja prostorskega razvoja ob Jadranskem in Jonskem morju. Srednje evropska pobuda obravnava vprašanja razvoja na političnem, ekonomskem, 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 in razrešujejo vprašanja razvoja v povezavi z okoljem in varstvom voda. Sodelovanje združuje države jugovzhodne Evrope v okviru katerega se razrešujejo vprašanja, pomembna za njihov prihodnji razvoj.

Na območju Podonavja je dosedanje sodelovanje med državami nadgrajeno v sklopu sprejete Makroregionalne strategije za Podonavje. Poteka tudi proces vzpostavitve Jadransko–Jonske makroregije, ki bo okrepila prizadevanja držav ob Jadranskem morju za trajnostni razvoj morja in obale ter zaledja. Na območju Alp je Slovenija preko Alpske konvencije, katere podpisnica je, vključena v proces oblikovanja morebitne makroregionalne strategije za Alpe. V vseh treh območjih je vprašanje prometnih povezav eno od ključnih, vezano na različne geografsko specifičnost, pri čemer so v ospredju intermodalnost (rečni, kopenski in morski promet) za večjo prostorsko učinkovitost in okoljsko trajnost.



Karta št.1

SLOVENIJA V EVROPI IN OBMOČJA MEDNARODNEGA SODELOVANJA

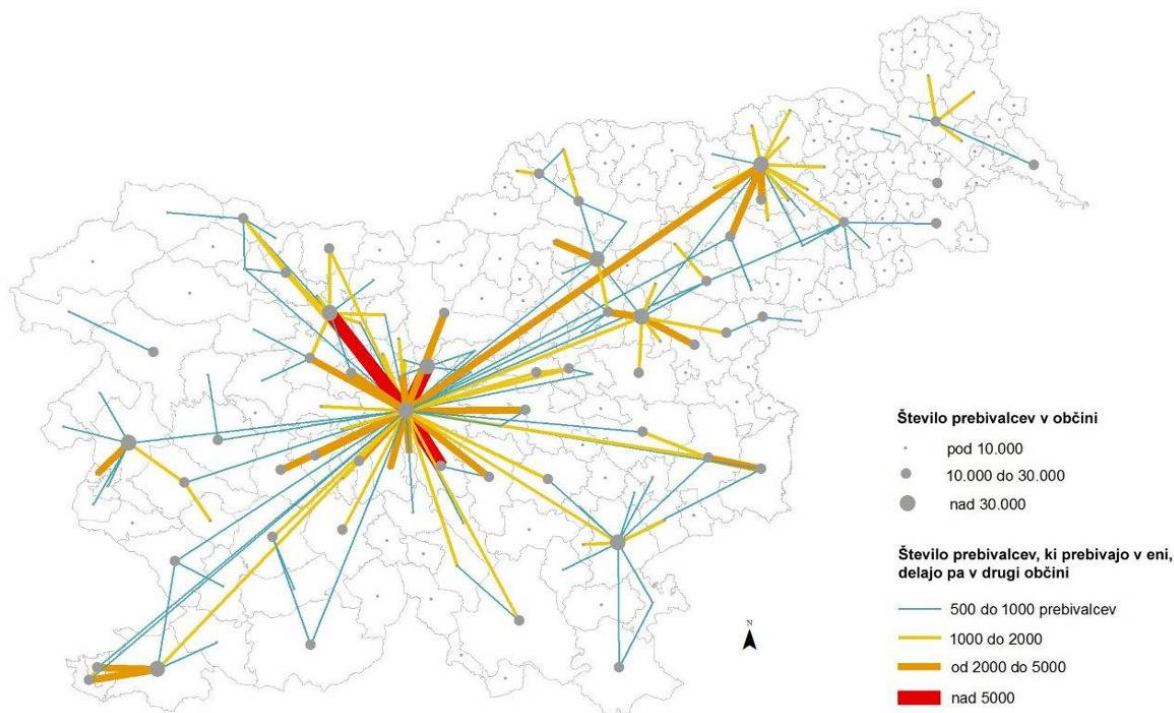
Vir: MzI, SPRS, Uradni list RS, št. 76/04

Opomba: na sliki Bolgarija in Romunija nista označeni kot članici EU, ker sta to postali šele leta 2007

Slika 2. Območja mednarodnega sodelovanja**1.4.1. Razvoj prometa za boljšo povezanost poselitvenih območij in regij**

Na območjih z največjo gostoto prebivalstva ter gostoto dejavnosti in infrastrukture so skoncentrirana delovna mesta. Že od sedemdesetih let prejšnjega stoletja smo priča tudi pojavu suburbanizacije, ki jo je omogočila visoka stopnja motorizacije prebivalstva in dobra mobilnost po cestnem omrežju, ki se je v zadnjem desetletju še povečala. Zato je za slovenski prostor značilen trend dnevnih delovnih migracij s suburbaniziranih območij v večja mesta (zaposlitvena središča). Iz dnevnih migracij lahko v zadnjih desetih letih razberemo izrazito povečanje števila dnevnih delovnih migracij pa tudi povečanje območij funkcionalnih regij večjih središč, pri čemer najbolj izstopa vloga Ljubljane kot največjega zaposlitvenega središča v državi. Druga večja zaposlitvena središča, ki tudi 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 leti 1995–2005 ponekod več kot podvojili, v zadnjih desetih letih pa sicer beležimo manjšo

rast. Dnevne migracije so posebej izrazite v smereh avtocestnega križa. Opazna je tudi krepitev dnevnih migracij v obratnih smereh, iz večjih središč proti okoliškim občinam, saj je nekaterim »podeželskim« občinam uspelo zagotoviti več novih delovnih mest na njihovih območjih. (Slika 3.) Čeprav je bil cilj privabljanja investorjev in odpiranja delovnih mest predvsem zaposlovanje prebivalcev teh občin, pa so nova delovna mesta spodbudila dodatne dnevne migracije, prebivalstvo iz teh občin pa je še vedno zaposlitveno vezano na urbana središča zunaj svojih občin, kar ustvarja potrebo po mobilnosti.



© IPoP, 2011

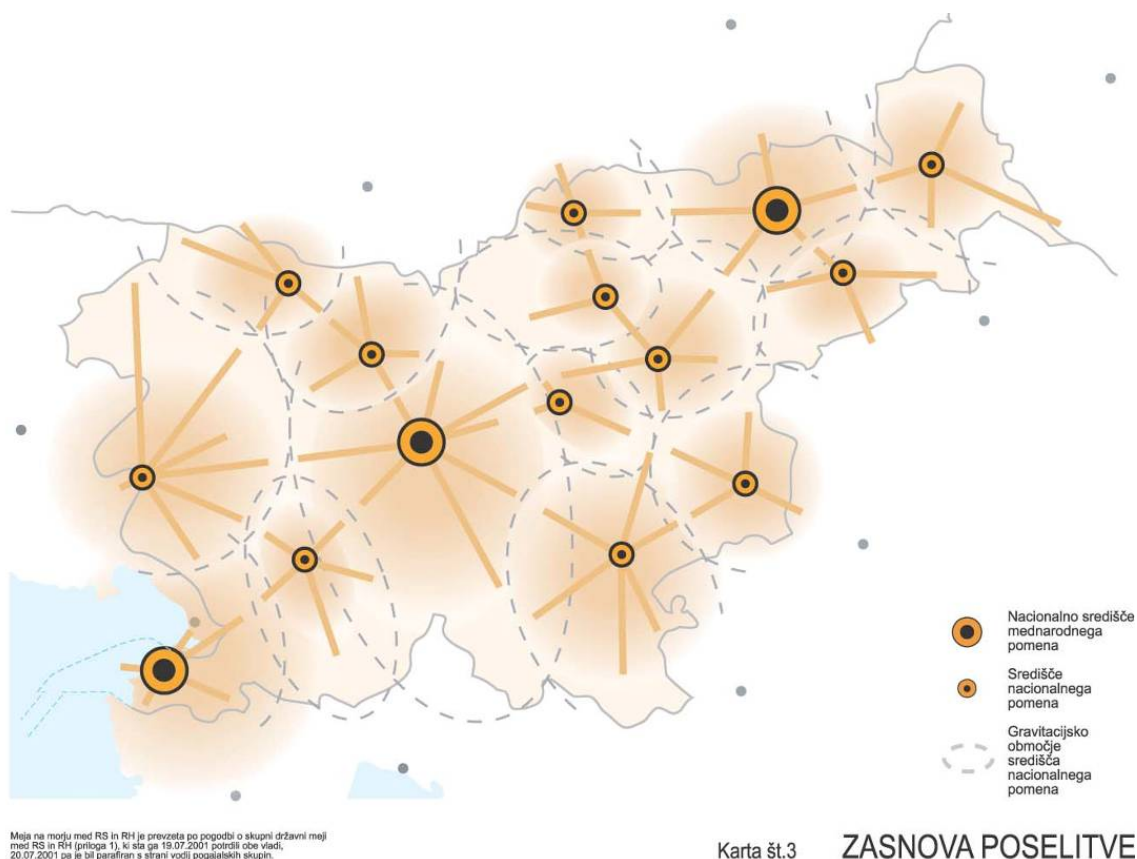
Prikaz delovne mobilnosti med slovenskimi občinami

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

Slika 3. Prikaz dnevnih migracij–št. prebivalcev, ki prebivajo v eni, delajo pa v drugi občini

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

V cestnem prometu se nadaljuje trend povečevanja prometnih tokov. Povečevanje tokov 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 in 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 posebej ob primorskem in dolenskem kraku.



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

Slika 4. Shema urbanih središč nacionalnega in mednarodnega pomena z gravitacijskimi območji

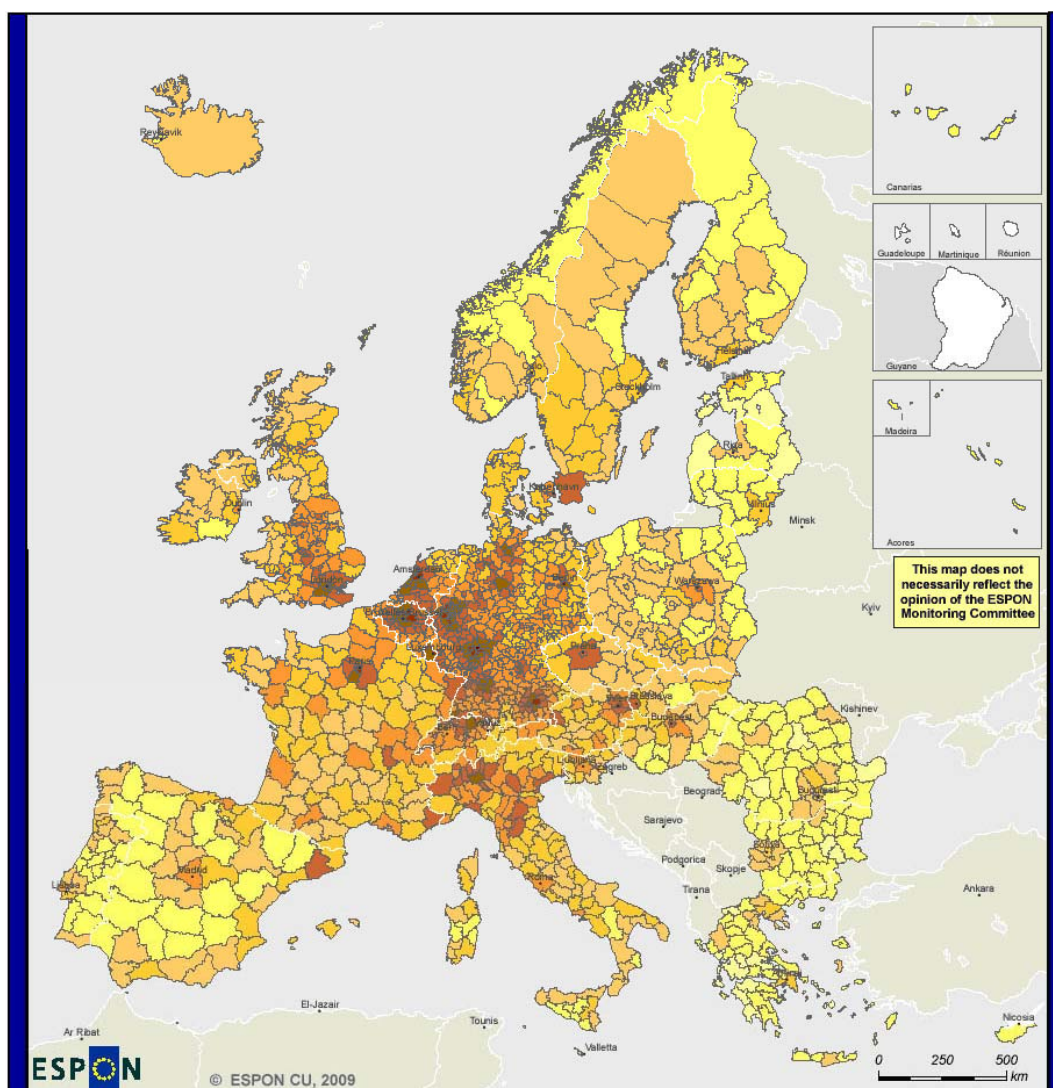
Promet znotraj države temelji na uporabi osebnih vozil, javni potniški promet je slabo razvit in neučinkovit. Neučinkovitost javnega potniškega prometa izhaja iz njegove slabe organiziranosti, pa tudi iz poselitvene strukture, neugodne za organizacijo javnega potniškega prometa, s številnimi majhnimi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

1.4.2. 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 prostočasnih. Regije z boljšo dostopnostjo so pogosto gospodarsko uspešnejše in konkurenčnejše. Pri tem je zelo pomembna dostopnost z letalskim prometom. Prav zaradi tega mesta in regije s pomembnejšimi letališči zaznamuje visoka multimodalna dostopnost (Slika 5.). Slovenija se z njimi sicer ne more primerjati, pa vendar je dostopnost Gorenjske in Osrednjeslovenske regije zaradi javnega



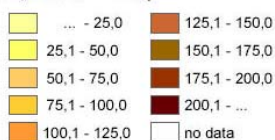
letališča za mednarodni zračni promet dosti boljša kot drugih regij. Ker se Slovenija ne more pohvaliti niti z dobro dostopnostjo po železnici, imajo povezave prek letališča Jožeta Pučnika Ljubljana za dobro dostopnost celotne Slovenije zelo veliko vlogo.



EUROPEAN UNION
Part-financed by the European Regional Development Fund
INVESTING IN YOUR FUTURE

© EuroGeographics Association for administrative boundaries
Regional level: NUTS 3
Origin of data: ESPON Accessibility update, 2009
Sources: RRG GIS Database, S&W Flight Network,
S&W Accessibility Model

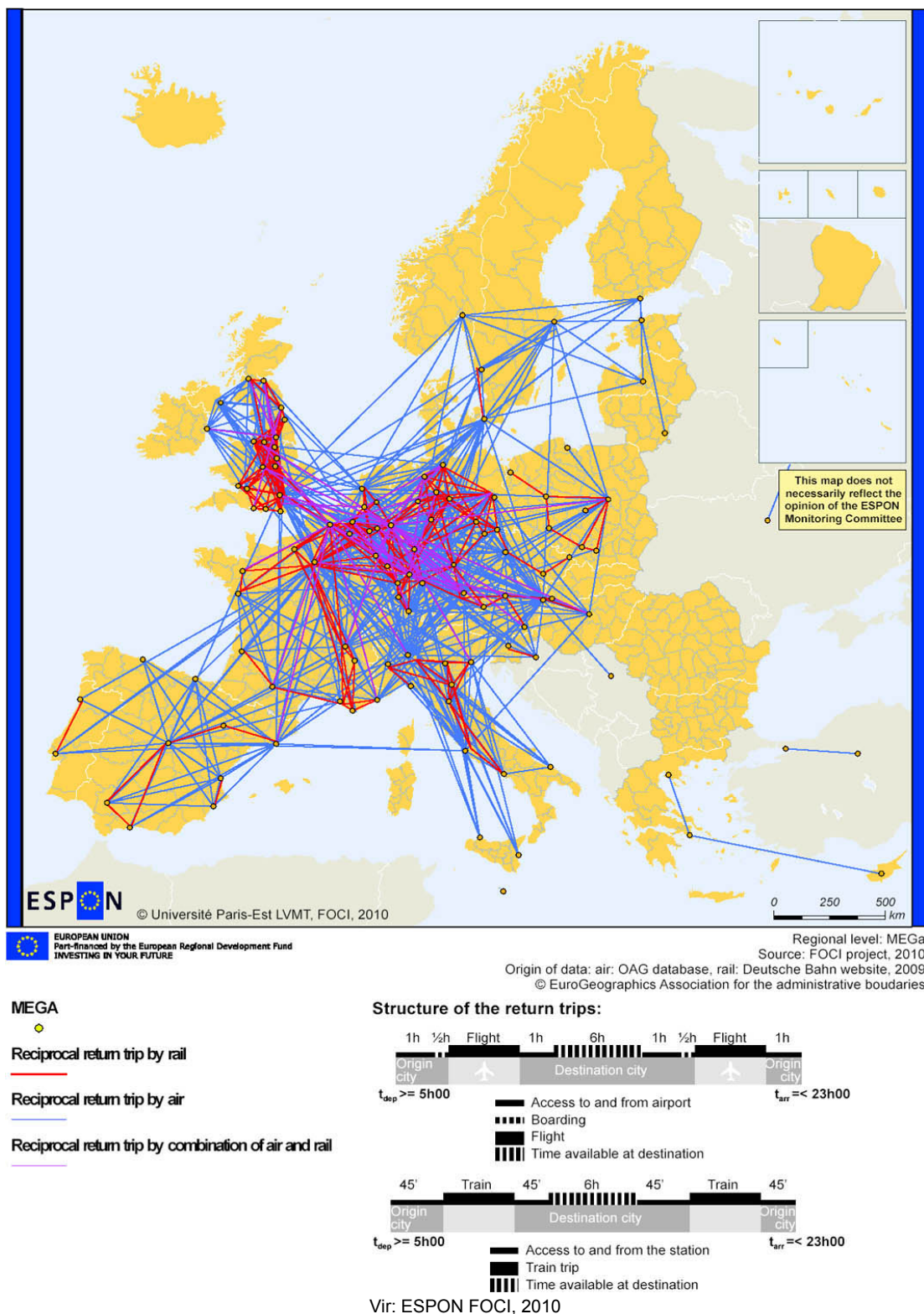
Potential accessibility, multimodal
(2006, EU27 = 100)



Vir: ESPON, Territorial Dynamics in Europe, November 2009

Slika 5. Potencialna multimodalna dostopnost (dostopnost z več prevoznimi načini) v državah ESPONa, 2006

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



Slika 6. Omrežje mest enodnevnih poslovnih poti

Slika 6 prikazuje možnosti enodnevnih poslovnih poti, pri katerih ima potnik na končnem cilju na voljo 6 ur, če odide najprej ob 5. uri in je doma pred 23. uro v istem dnevu. Slika zajema povratne poti z vlakom (črte rdeče barve) in z letalom (črte modre barve). Iz Ljubljane kot edinega metropolitanskega območja v Sloveniji je navedena enodnevna



poslovna povratna povezava z vlakom mogoča samo z Zagrebom, z letalom pa so take povezave mogoče še z Dunajem, Münchnom, Frankfurtom in Brusljem.

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

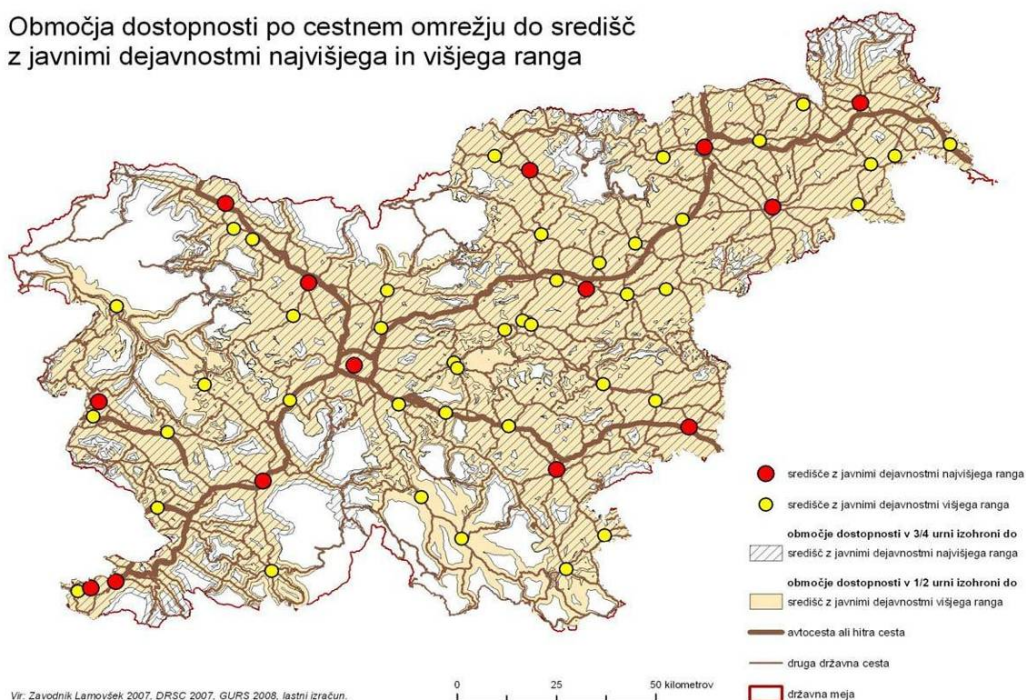
1.4.3. Dostopnost znotraj Slovenije

Izgradnja omrežja AC in hitrih cest je poleg dobre cestno–prometne povezanosti s sosednjimi državami tudi bistveno izboljšala povezanost regij in dostopnost z osebnim motornim prometom znotraj Slovenije. Dejavnosti splošnega pomena (šolstvo, zdravstvo, upravne funkcije) so koncentrirane v večjih urbanih središčih, ki jih glede na njihovo opremljenost s funkcijami razvrščamo med središča najvišje in višje ravni (Slika 7). Ta središča so večini prebivalcev Slovenije dobro dostopna (ne velja za dostopnost z javnim potniškim prometom), kar je poleg razvitega cestnega omrežja ter hkrati visoke stopnje motorizacije prebivalstva posledica predvsem dobre opremljenosti središč s tovrstnimi funkcijami. Slabšo dostopnost imajo le redkeje poseljena območja kot so predvsem Posočje in Cerkljansko, Kočevska in Bela krajina.

Čeprav je čas potovanja (oz. razdalja) po avtocesti ali hitri cesti pomemben podatek, pa je prav tako pomemben dostopni čas do najbližjega priključka na AC ali hitro cesto. Ta "odpre" podeželje v širši slovenski prostor in s tem na trg dela, šolanja, nakupov itd. Slika 8 prikazuje dostopni čas do priključkov na AC ali hitro cesto z upoštevanjem stanja po izgradnji 3. razvojne osi.

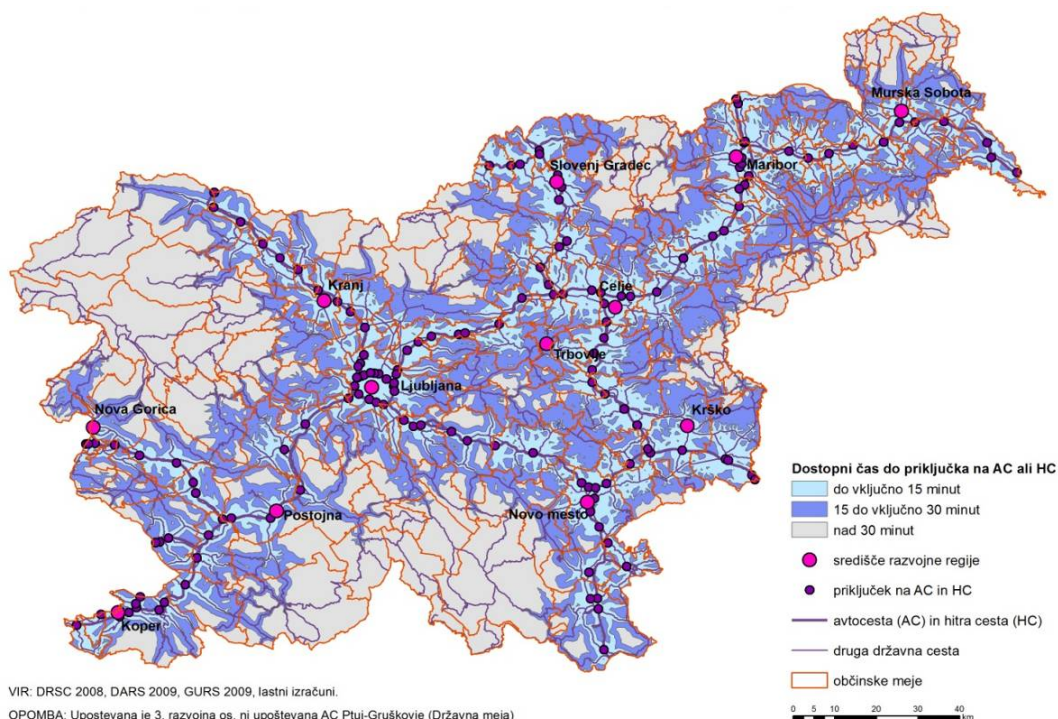
Iz slike 8 je v primerjavi z sliko 7 (dostopnost do funkcij) razvidno, da se 30 minutni časovni dostop do funkcij v Sloveniji ne bo bistveno izboljšal, se bo pa skrajšal čas dostopnosti do priključkov na AC, kar bo povečalo privlačnost središč najvišjega ranga za dnevne migracije, saj bo večina prebivalcev ob planirani trasi 3. razvojne osi, po njeni izgradnji znotraj 15 minutne dostopnosti z motornim vozilom do priključka na AC ali hitro cesto. Z osebnim motornim vozilom je vzdolž vseh glavnih koridorjev urbanizacije možna 30–45 minutna dostopnost do regijskih oz. večjih zaposlitvenih središč, kar pomeni zelo dobro dostopnost. Večina prebivalstva ima tudi 30 minutni dostop do avtocestnega priključka, kar pomeni 45–60 minut do večjega regijskega središča. Izjeme, kjer je dostopni čas do priključka na AC ali hitro cesto nad 30 minut, pa so: Kočevsko, Pokolpje, Kozjansko, Ribniško in Lovrenško Pohorje, osrednji del Kozjaka, Goričko, južni del Prlekije, zgornje Posočje do Kanala, Cerkljansko, Baška grapa, zahodni del Škofjeloškega hribovja, Bloška planota, Loška dolina (za Haloze se bo po izgradnji odseka AC Draženci–Gruškovje dostop izboljšal).

Območja dostopnosti po cestnem omrežju do središč z javnimi dejavnostmi najvišjega in višjega ranga



Vir: Pogačnik s sod. 2010: »Analiza razvojnih virov in scenarijev za modeliranje funkcionalnih regij, CRP 2006–2013, Poročilo 2. Faze«, FGG

Slika 7. Območja dostopnosti po cestnem omrežju do središč z javnimi dejavnostmi najvišjega in višjega ranga



Vir: FGG

Opomba: V analizi je vključena tudi bodoča 3. razvojna os z najbolj verjetno lokacijo priključkov. Avtoceste Ptuj–Gruškovje, Postojna–Jelšane, Divača–Pivka ali Koper–Jelšane v tej analizi niso upoštevane.

Slika 8. Dostopnost do priključka na avtocesto ali na hitro cesto (leto 2025)

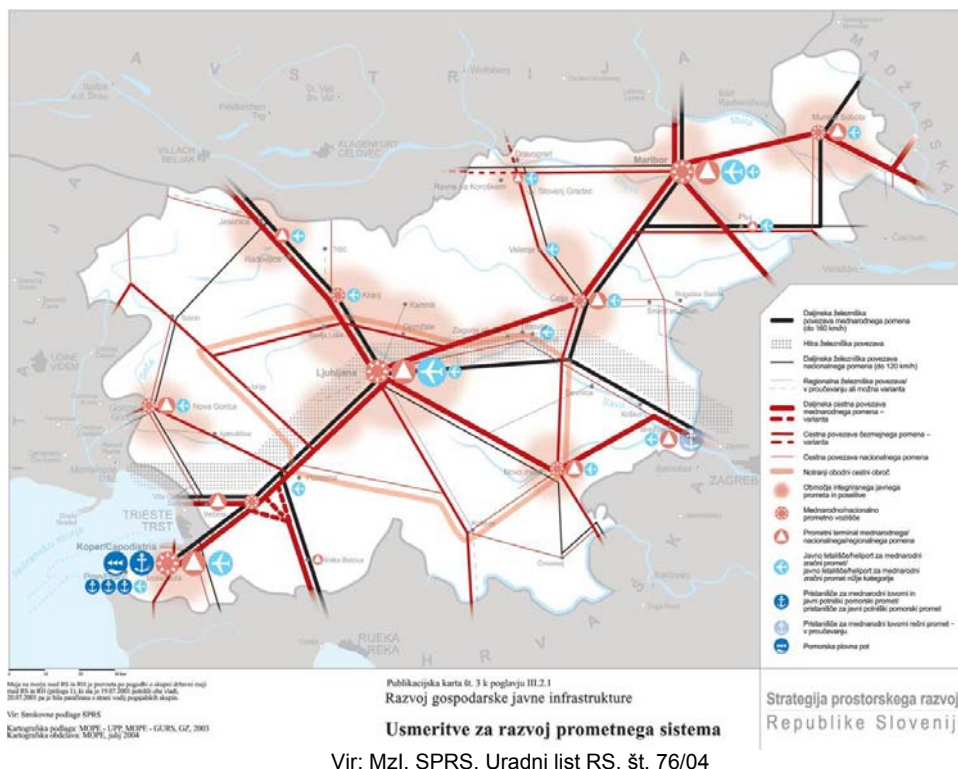
Izboljšanje dostopnosti navedenih območij bi prinesla modernizacija cest v smeri prometnih osi, delno pa tudi izboljšanje obstoječih železniških povezav. Razmisliti pa je treba tudi o možnostih alternativnih načinov dostopa, predvsem do zdravstvenih storitev (bolnišnice), srednješolskega izobraževanja ter trgovskih središč. Problematiko dostopnosti do dejavnosti splošnega pomena je treba dodatno osvetliti s stališča socialne izključenosti ranljivih družbenih skupin, kot so npr. 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 bolj razvitimi območji še povečujejo. Kljub strateško ugodni prometni legi ni modernih terminalov za kombinirani tovorni promet. Pomanjkljiva je tudi prometna oskrba gospodarstva ter povezava med središči in njihovimi zaledji.

Več pozornosti je potrebno posvetiti tudi izgradnji intermodalnih potniških centrov, ki potnikom omogočajo učinkovito in varno prestopanje med različnimi transportnimi načini.

Prepočasno posodabljanje železniškega prometnega omrežja in stalno povečevanje cestnega prometa povzroča zahteve po novi infrastrukturi. Omrežje javnega potniškega prometa je v Sloveniji med seboj slabo povezano in nerazvito predvsem kar zadeva intermodalnost in logistiko. Javni potniški promet v skupnem prometnem sistemu predstavlja vse manjši delež in na regionalni ravni ne omogoča hitre, udobne in cenovno ugodne mobilnosti.

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



Slika 9. Prostorske usmeritve za razvoj intermodalnega prometnega omrežja v povezavi s poselitvijo



Pomemben je razvoj koprskega pristanišča v povezovanju z drugimi severno jadranskimi pristanišči ter v povezovanju 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 je pomembna medcelinska pomorska povezava (potniško pristanišče) in pomorski javni potniški promet.

1.5. ANALIZA STANJA GLEDE NA NEKATERE PARCIALNE NACIONALNE PROGRAME

1.5.1. 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 slovenski državni zbor je realiziran le okrog 25 %. Slabo stanje je razvidno iz številnih poškodb in napak, ki nastajajo na tirih, voznem omrežju, signalno–varnostnih napravah, kretnicah in iz uvedenih počasnih voženj, kakor tudi iz sledečih podatkov o stanju posameznih elementov infrastrukture v letu 2010, ki zahtevajo takojšnje ukrepanje:

- velika obraba tirnic, katerih zamenjava je nujna v dolžini več kot 36 km;
- kritično stanje vozne mreže, kjer je na 40 % potrebna popolna obnova, 40 % pa je potrebne večjih obnovitvenih del (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 izvajanju obnove prog, je potrebna takojšnja posamična zamenjava okoli 39.000 pragov;
- na 30–tih mestih, v skupni dolžini 60 km so zaradi slabega stanja uvedene nižje hitrosti, kot so predvidene v voznem redu; posledica tega 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 preko 8 km;
- povečuje se število nerešenih odločb Prometnega inšpektorata Republike Slovenije.

Nezadostno vzdrževanje in počasno posodabljanje železniške infrastrukture, ob povečani obremenitvi prog zaradi povečevanja obsega transportnega dela, se odraža v večjem številu izdanih odločb PIRS–a za omejitev hitrosti in osnih obremenitev, kar dodatno vpliva na kakovost prevoznih storitev. Zaradi tega stanja, se že sicer težko konkurenčne prevozne 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 nedoseganja zastavljenih ciljev glede povečevanja deleža železniškega transporta. Nadaljevanje negativnih trendov lahko v skrajnem primeru privede celo do zapor 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 celo na določenih smereh glavnih prog Zidani Most–Šentilj in Pragersko–Murska Sobota (kjer pa se



trenutno z rekonstrukcijo vzpostavlja osna obremenitev na D4), nakladajo za 15 % manj, kot bi to bilo glede na njihovo nosilnost dopustno. Na omenjenih 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, saj je elektrificiranih le okoli 500 km prog. Sicer pa je trenutno v teku elektrifikacija železniške proge Pragersko–Hodoš v dolžini 109 km).

Ker je treba prvenstveno skrbeti za varnost prometa, ki se jo, ob obstoječem stanju infrastrukture, da 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 km, medtem, ko so v enakem obdobju leta 2010 znašale 2,7 minute na 100 vlakovnih km, pri tem pa je potovalna hitrost rahlo upadla iz 51,6 na 51,3 km/h. Kritično je stanje v tovornem prometu, kjer so leta 2009 znašale povprečne zamude 39,6 minute na 100 vlakovnih km, v letu 2010 pa so znašale 78,8 minute, pri čemer je tudi potovalna hitrost upadla iz 28,8 km/h na 24,4 km/h.

Splošna ugotovitev je, da je stanje JŽI, posledično pa železniškega tovornega in potniškega transporta zaskrbljujoče:

- poznajo se premajhna vlaganja v obnovo in razvoj JŽI v zadnjih 15 letih;
- omrežje glavnih prog je amortizirano več kot 75 %, regionalne proge pa 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 statistično vsak za vožnjo sposoben državljan poseduje osebni avto (neizvajanje prometne politike);
- vinjetni sistem spodbuja osebni in ne javni potniški promet (nepravilno izvajanje prometne politike);
- smo še daleč od učinkovitega integriranega JPP (prepočasno izvajanje prometne politike).

Na področju železniške infrastrukture 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) je navedeno:

Cilji in naloge strategije razvoja železniškega prometa, investicij 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 Republike Slovenije za obdobje najmanj petih let.

Z nacionalnim programom se v zvezi z investicijami v javno železniško infrastrukturo in vzdrževanjem javne železniške infrastrukture podrobneje določijo vrstni red prednostnih nalog investicij v javno železniško infrastrukturo in vzdrževanja javne železniške infrastrukture, viri sredstev za njihovo uresničitev ter dinamika in obseg uresničevanja posameznih nalog v načrtovalnem obdobju. Določitev prednostnih nalog mora temeljiti na prometno–političnih in razvojnih ciljih ob upoštevanju objektivnih prometnih, tehničnih, ekonomsko–finančnih in okolje–varstvenih meril.

Na podlagi nacionalnega programa, na predlog ministrstva, sprejme vlada letni načrt investicij (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 Republike Slovenije po izteku obdobja, za katero je bil sprejet.

Na železniški infrastrukturi se preuči predloge novih železniških postajališč in zagotovi njihovo izvedbo. Obstoječa postajališča se vzdržuje in posodablja. Železniške postaje in postajališča naj v prestopnih točkah, kjer obstajajo večji prometni tokovi preoblikuje v sodobne potniške terminale, ki bodo omogočali prestopanje z enega v drug način prevoza. (železnica–cesta–kolo–letališče–pristanišče).

1.5.2. Cestni nacionalni programi

V teku zadnjih 16. let je bilo na področju prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji sprejetih štiri panožne prometne resolucije:

Na področju cestne infrastrukture je bila sprejeta Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPIA) (Uradni list RS, št. 50/04). Kljub temu, da 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, kolikor 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 upoštevajo kot primarne določbe ZDARS–1 o investitorstvu nacionalnega programa izgradnje avtocest (NPIA), vse ostale določbe ReNPIA (zlasti nabor investicij) pa ostajajo v uporabi.

V zvezi z zgoraj navedenimi nacionalnimi programi je potrebno poudariti, da so v veliki meri tudi realizirani. Kot bo prikazano v nadaljevanju je uspešnost realizacije nacionalnih programov izgradnje avtocest seveda ključno vplivala na prometne tokove v Sloveniji.

Skupna dolžina državnih cest znaša 5.955 km. Upravljalca je dolžan zagotoviti vzdrževanje tako, da jih lahko ob upoštevanju prometnih pravil in vremenskih pogojev za odvijanje prometa varno uporabljajo vsi uporabniki cest, katerim so namenjene. Ker so državne ceste v splošnem zgrajene, je potrebno največjo skrb posvetiti vzdrževanju in obnavljanju državne cestne mreže.

Nacionalnega programa za področje državnih cest še ni bilo nikoli. Bile so izdelane strokovne podlage za izdelavo programa, ki je vsebovalo tako investicije kot tudi vzdrževanje obstoječe infrastrukture, vendar program ni bil nikoli sprejet. Omrežje državnih cest pa postaja čedalje starejše–s staranjem omrežja se povečujejo tudi stroški vzdrževanja in obnavljanja. Sistem vzdrževanja in obnavljanja mora biti postavljen na način, da bo letnih vlaganj v infrastrukturo več kot je letnega poslabšanja stanja te infrastrukture.

Marsikatera državna cestna povezava lahko z minimalnimi vlaganji postane razvojna prometnica, ki bo zadostovala potrebam prometa in hkrati nudila razvoj posameznim regijam.



1.5.3. Nacionalni program razvoja pomorstva Republike Slovenije

Na podlagi 33. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 120/06–uradno prečiščeno besedilo, 88/10, 59/11) je Državni zbor na seji dne 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 na področju 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 osnova za izvedbo ukrepov predmetne strategije na področju pomorstva.

Koprsko pristanišče je umeščeno v vseevropsko transportno omrežje TEN–T, kot eno izmed ključnih vhodno–izhodnih pristanišč celovitega evropskega omrežja. Spodbujanje razvoja pomorske infrastrukture je tako ključen 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 aktivnosti za razvoj pomorskih avtocest, ki predstavljajo pomorsko razsežnost vseevropskega prometnega omrežja. Slovenija bo spodbujala prevoz po morju na kratkih razdaljah predvsem s podporo ukrepom, ki bodo pripomogli k odpravljanju administrativnih ovir in poenotenju administrativnih postopkov, zagotavljanju večje učinkovitosti pristanišč ter premoščanju ovir pri povezovanju oskrbovalnih verig in k razbremenitvi cestnega omrežja z uporabo alternativnih prevoznih oblik (vodni promet, železnica).

V okviru spodbujanja razvoja pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratkih razdaljah bo treba poleg razvoja pristaniške in zaledne infrastrukture zagotoviti tudi ustrezen razvoj infrastrukture in opreme za zagotavljanje varnosti in nadzora pomorskega prometa ter spremljajočih dejavnosti kot so: optimiziranje procesov, postopkov in človeških dejavnikov ter razvoj informacijsko komunikacijsko tehnoloških platform in informacijskih sistemov skupaj s sistemi za upravljanje prometa in elektronsko poročanje, izvajanje hidrografskih in kartografskih storitev, investicije v razvoj izobraževanja na področju pomorstva, razvoj pomorskih grozdov in spodbujanje razvoja gospodarskih aktivnosti na področju ladjedelstva in proizvodnje ladijskih komponent.

Vse nacionalne politike in strategije razvoja na področju pomorstva pa bodo tudi v bodoče stremele k zagotavljanju trajnostnega in celostnega upravljanja z morjem skladno z načeli Celotne pomorske politike za Evropsko Unijo.

V letu 2008 je Vlada Republike Slovenije sprejela Uredbo o upravljanju koprkega 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, 25/14, v nadaljevanju: uredba). Med Republiko Slovenijo (koncedentom) in Luko Koper d.d. (koncesionarjem) je bila v letu 2008 za obdobje 35 let podpisana Koncesijska pogodba za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprkega tovornega pristanišča (v nadaljevanju: koncesijska pogodba). Vlada Republike Slovenije je v letu 2011 sprejela



Državni prostorski načrt za celovito ureditev koprskega tovarnega pristanišča, ki pogojuje nadaljnjo širitev pristaniških zmogljivosti ter razvoj dejavnosti.

Na področju razvoja pomorske infrastrukture v koprskem pristanišču se je v zadnjih dvajsetih letih dogradilo cca. tretjino obstoječe pristaniške infrastrukture. Med pomembnejšimi je dograditev 7. c veza na kontejnerskem terminalu in podaljšanje priveznih mest na terminalu za kemikalije na 1. pomolu, podaljšanje južne obale 2. pomola (11. vez) in podaljšanje operativne obale na TRT na severni strani 2. pomola ter izgradnja večnamenske rampe na čelu 2. bazena idr.

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

Pri tem gre za:

- Doseganje čim večjega pretovora preko koprskega pristanišča: v letu 2013 je bilo v koprskem pristanišču pretovorjenih 18 mio ton blaga, cilj pristanišča je do leta 2020 povečati celoten pretovor na 23,5 mio ton.
- Kontejnerski promet (panožni trend) in promet z avtomobili (specifična prednost koprskega pristanišča) sta strateška tovara.
- Pretovarjanje vseh vrst blaga in ohranjanje več namenske vloge pristanišča (v prid zmanjševanju poslovnih tveganj ter možnosti preko notranjega prerazporejanja zmogljivosti tudi višje stroškovne učinkovitosti).
- Sistematično obvladovanje tržišč in razvijanje ponudbe v smeri dodane vrednosti.
- Vzpostavitev tesnejših in učinkovitih odnosov (dolgoročnih partnerstev) med vsemi logističnimi ponudniki storitev.
- Dograjevanja in posodabljanja pristaniških infrastrukturnih zmogljivosti ter skrb za ustrezno umestitev pristaniškega sistema v širša mednarodna infrastrukturna omrežja.
- Skrb za trajnostni razvoj, varstvo okolja in varnost.
- Uporaba varčnih, sodobnih in inovativnih tehnologij, s pomembno vlogo informacijsko-komunikacijske podpore.
- Sodelovanje koncesionarja z lokalno skupnostjo in družbeno odgovorno ravnanje.

1.5.4. 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–UPB4) 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. Namen ReNPRCL je načrtovati skupne cilje, ki določajo splošni okvir prihodnjega razvoja civilnega letalstva v Republiki Sloveniji do leta 2020. S tem je izvajalcem letalske dejavnosti in morebitnim investitorjem določen okvir, ki ga država dolgoročno zasleduje in podpira.



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, ki jih želimo doseči do leta 2020, je ob osnovni cilj–zagotavljanje varnosti civilnega letalstva, ReNPRCL med prednostne naloge postavil tudi razvoj dejavnosti in infrastrukture civilnega letalstva, intenzivnejšo povezavo z ostalim gospodarstvom, predvsem turizmom, ter vpetost v celostno prometno mrežo Republike Slovenije in s tem doseganje cilja in pozitivnih posledic intermodalnosti.

1.5.5. Analiza stanja v slovenskem zračnem prometu in napovedi

V letu 2013 je na Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, naše največje letališče, prispelo in s tega letališča odpotovalo 1.321.153 potnikov, kar je dobrih 10 % več kot prejšnje leto.

Največ potnikov je z letališča Jožeta Pučnika Ljubljana odpotovalo in na to letališče prispelo v letu 2008, skoraj 1.648.980. V letu 2011 se je število potnikov na tem letališču še naprej zmanjševalo, medtem ko je bila količina tovora višja. V letu 2013 pa ponovno beležimo rast potnikov.

Eurocontrol, Evropska organizacija za varnost zračnega prometa, napoveduje Sloveniji za leto 2012 rahel upad prometa, ter za leto 2013 rahlo povečanje. Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o., sicer že več let beleži konstantno povečevanje obsega zračnega prometa. Povprečna rast zračnega prometa v Evropi v zadnjih sedmih letih je sicer 2 %.

1.5.6. Ukrepi ReNPRCL, ki se navezujejo na javno prometno infrastrukturo

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

- izgradnja 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 podaja ReNPRCL, morajo biti še v prihodnje usklajeni z ukrepi za izvajanje uredb o Enotnem evropskem nebu in v skladu z Eurocontrolovim Programom konvergence in implementacije (za sistem navigacijskih služb zračnega prometa).

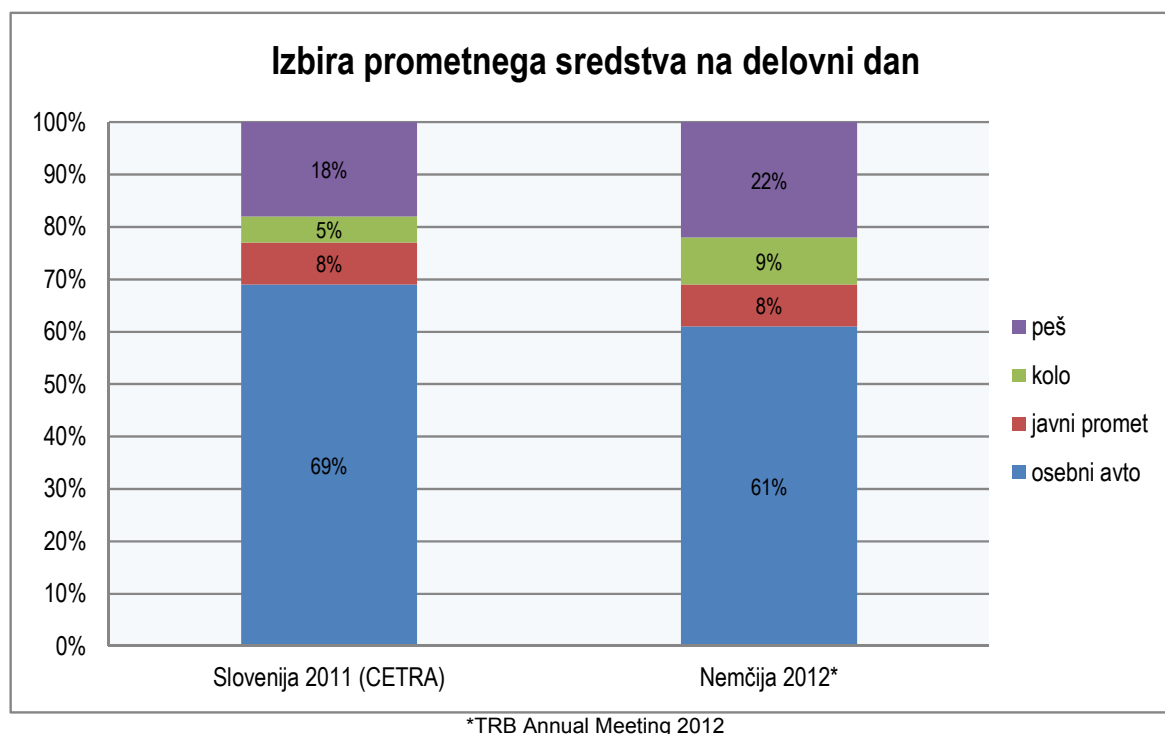


1.6. ANALIZA DOSEDANJEGA RAZVOJA IN SEDANJEGA STANJA

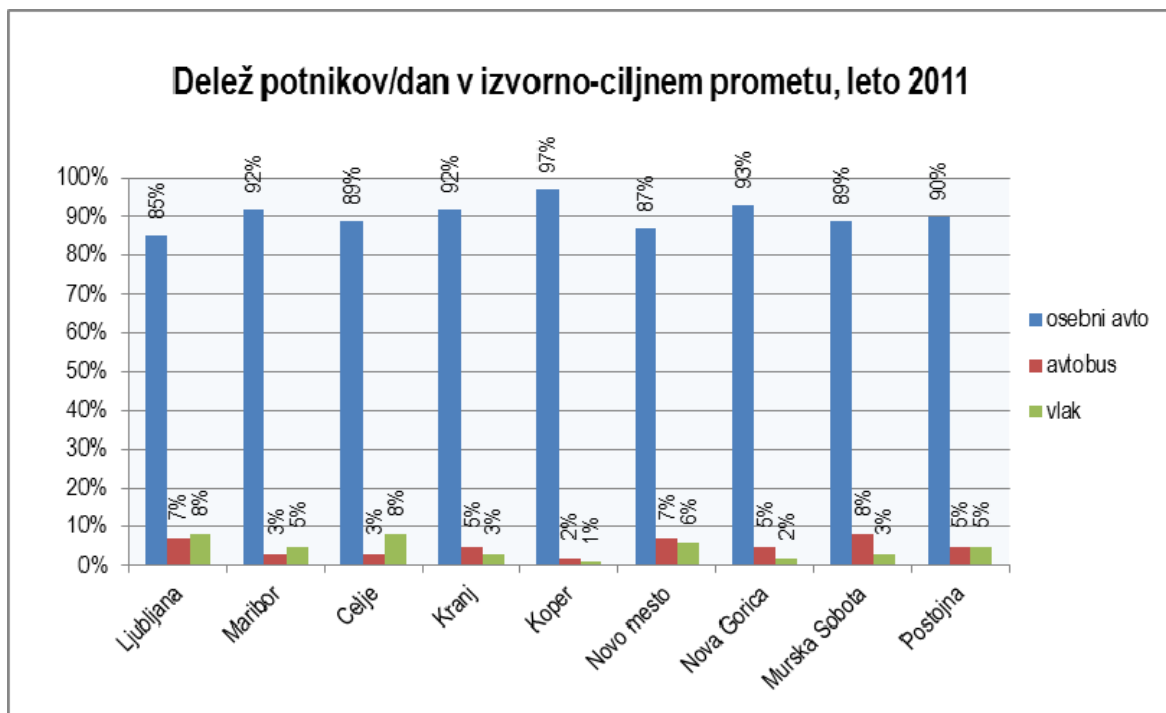
1.6.1. Izbira prometnega sredstva v Republiki Sloveniji

Potniški promet

S slike 10 je razvidno, da v potniškem prometu prevladuje raba osebnega avtomobila, 8 % potovanj se povprečno opravi z javnim potniškim prometom, 5 % s kolesi in 18 % 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 je pa manjših, razdrobljenih in razpršenih naselij. V manjših naseljih se namreč več potovanj opravi z osebnimi avtomobili, v velikih pa manj.



Slika 10. Izbira prometnega sredstva za potniški promet na ravni Slovenije



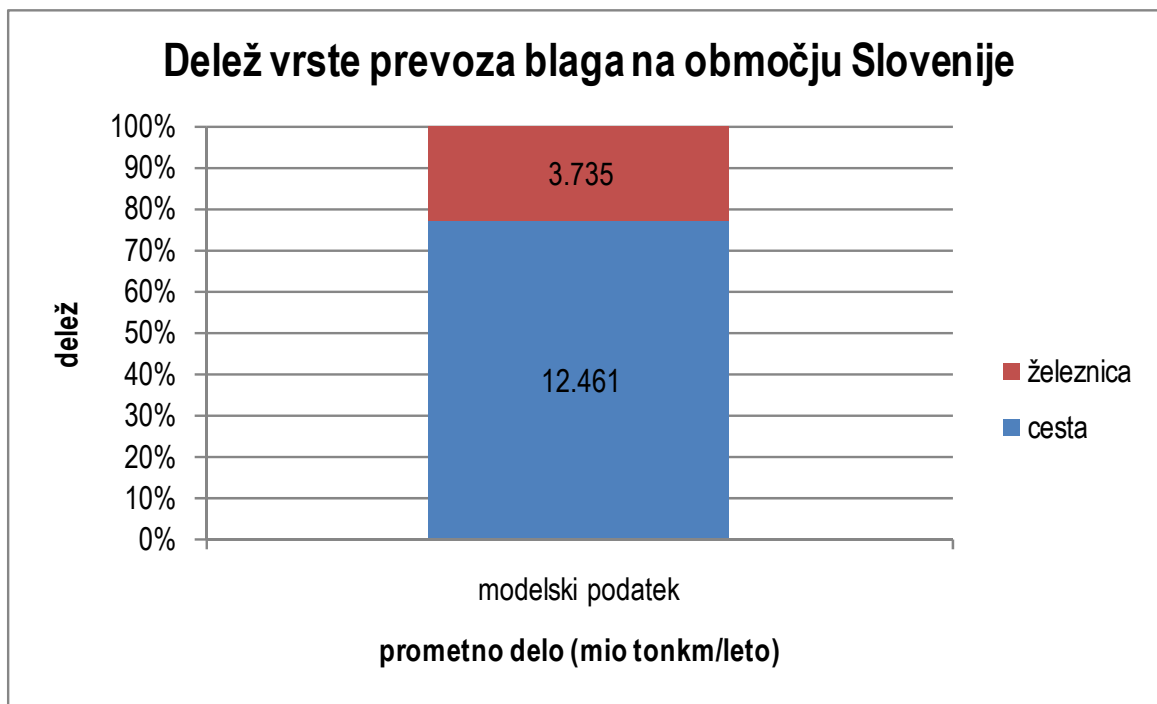
Slika 11. Izbira prometnega sredstva pri uvozu v devet večjih slovenskih mest in izvozi iz njih

Na sliki 11 je predstavljena izbira prometnega sredstva pri uvozih v 9 večjih slovenskih mest in izvozi iz njih. Povsod prevladuje raba osebnega avtomobila, in sicer se z osebnim avtomobilom opravi 85 % do 97 % vseh potovanj, z javnim potniškim prometom pa od 3 % v Kopru do 15 % v Ljubljani.

Ugotovimo lahko, da je sedaj v Sloveniji osebni avto dominantno prometno sredstvo, kar je tudi posledica vzorca poselitve, visoke stopnje motorizacije, razmeroma neprivlačnega javnega prometa in nezadostnega oz. 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 12 je razvidno, da se na ravni celotne Slovenije 23 % voženj opravi po železnici in 77 % po cesti. Podobna razmerja so tudi v drugih državah Evropske unije. Ob tem je treba opozoriti, da statistični podatek o stvarno prepeljanih tkm s cestnimi vozili v določeni državi ne obstaja. Obstaja samo podatek o pripeljanih tkm s cestnimi vozili registriranimi v določeni državi, zato je mogoča samo okvirna primerjava. Kljub temu lahko ugotovimo, da je v celotni Evropski uniji (EU 27) podobna izbira prometnega sredstva, kjer je bilo leta 2011 po cestah prepeljeno 75,5 % tovora (izraženo v ton km), po železnici 18,4 % in 6,2 % po notranjih vodnih poteh. Modalna razmerja, predstavljena na sliki 12, so modelsko določena.



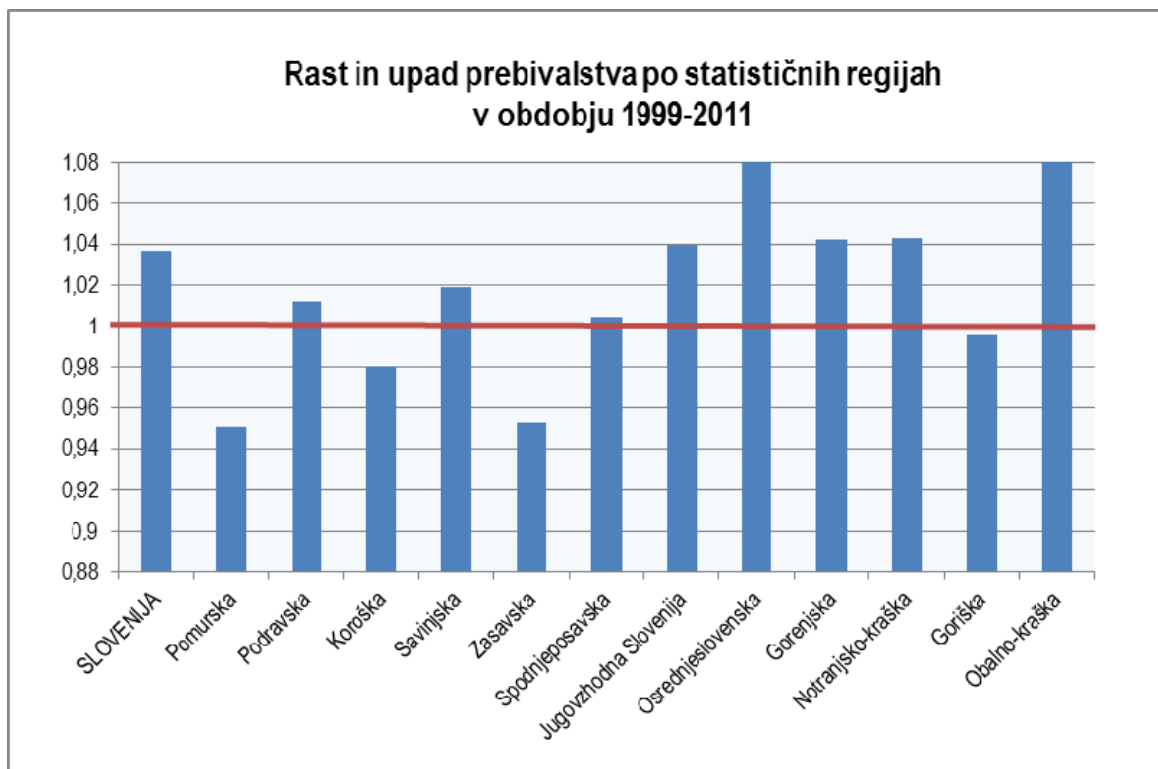
Slika 12. Način prevoza blaga na območju Slovenije, leto 2011

1.6.2. Dosedanji razvoj potniškega in blagovnega prometa

Demografske značilnosti

V Sloveniji je leta 2011 živel 2.052.496 prebivalcev. V zadnjih desetih letih se je število prebivalcev postopno povečevalo. V dvanajstih letih za dobre 3 %. Razmerje med starostnimi skupinami se počasi spreminja v korist starejših prebivalcev, na škodo mlajših. Delež mlajših od 30 let se je v desetih letih zmanjšal za 5 %, delež starejših od 60 let se je pa hkrati povečal za 2 %. Delež starostne skupine od 30 do 59 let, tj. starostne skupine najbolj delovno aktivnih, se je v tem obdobju tudi zvečal za okoli 3 %. Toda v prihodnje se bo tudi delež te starostne skupine zmanjšal. Kajti nizka rodnost in struktura starostnih skupin povzročata proces izrazitega staranja prebivalstva in dolgoročnega zmanjševanja števila prebivalcev.

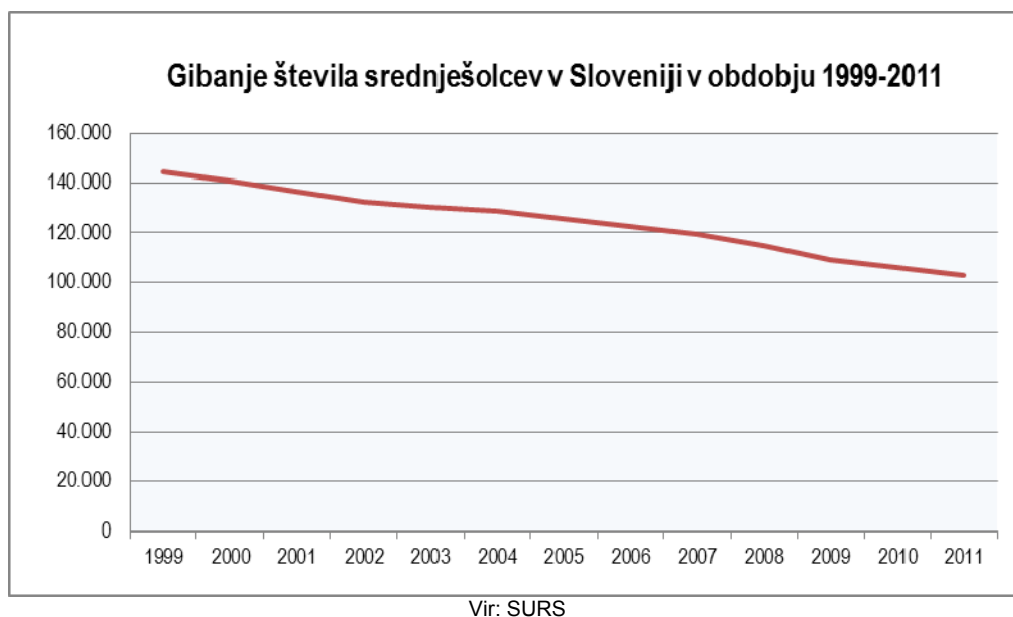
Po številu prebivalcev se v zadnjih desetih letih razmerja med statističnimi regijami niso bistveno spremenila. Vendar je zaznati tendenco praznjenja manj razvitih in polnjenja bolj razvitih območij. V desetih letih se je v Pomurski regiji število prebivalcev zmanjšalo skoraj za 5 %, v Zasavski regiji za dobre 4 %, v Koroški regiji za 2 % in v Goriški regiji za slabi 1 %. Drugod se je v tem času količina prebivalcev povečala. Največ v Osrednji slovenski regiji in Obalno–kraški regiji, in sicer za 8 %. Za več kot 2 % se je v tem času količina prebivalcev povečala še v Gorenjski regiji, Jugovzhodni Sloveniji in Notranjsko–kraški regiji.



Slika 13. Rast in upad prebivalstva po statističnih regijah v obdobju 1999–2011

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 povpraševanje prometa. Od leta 1999 do 2011 se je količina srednješolcev precej zmanjšala, in sicer kar za 29 %, medtem ko se je količina študentov v tem času povečala za kakšen odstotek ali dva.



Slika 14. Gibanje števila srednješolcev v Republiki Sloveniji v obdobju 1999–2011

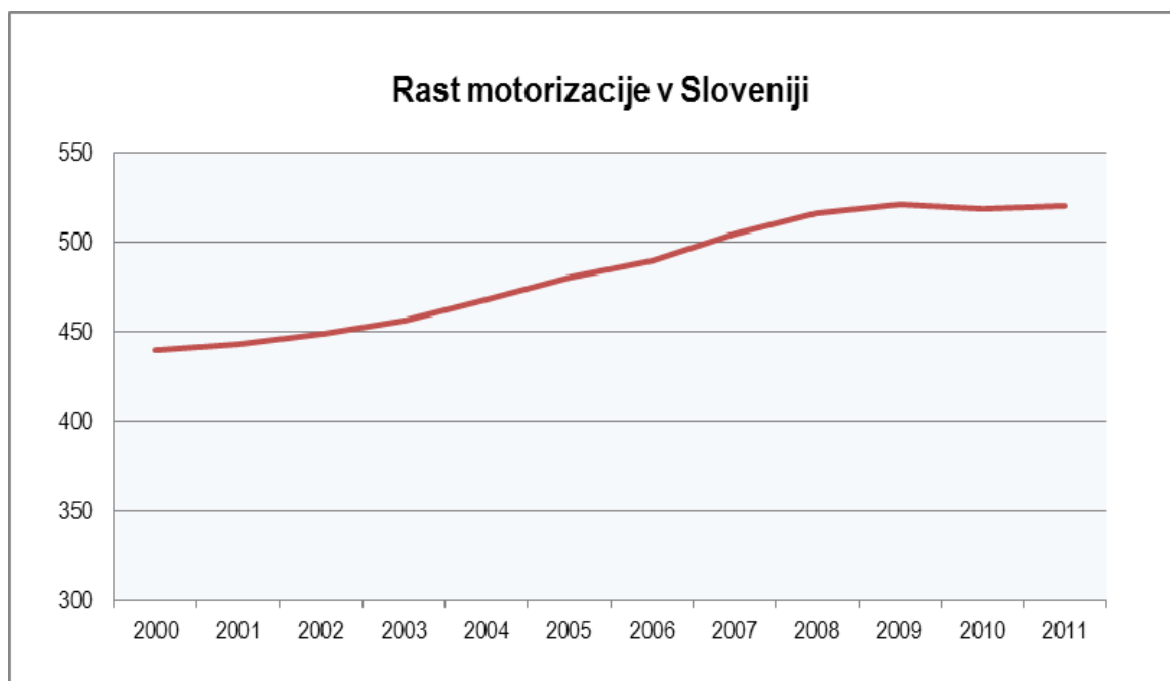
Število srednješolcev se je v zadnjem desetletju zmanjšalo v vseh regijah. Največ v tistih, kjer se je zmanjšalo tudi število prebivalcev. To je, v Pomurski regiji za 36 %, v Zasavski za 30 % in v Koroški za 28 %. Najmanj se je število srednješolcev zmanjšalo v Osrednji Sloveniji, in sicer za 16 % in Jugovzhodni Sloveniji za 18 %. Drugod se je število dijakov zmanjšalo približno toliko, kolikšno je povprečno slovensko zmanjšanje.

Število srednješolcev je pomembno, ker so ti eni izmed glavnih uporabnikov javnega potniškega javnega prometa. 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 izvajanje prometne politike.

Rast stopnje motorizacije

V zadnjih dvanajstih letih se je v Sloveniji stopnja motorizacije zvečala za 23 % 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 evropske države. Zaradi nastopa krize se je leta 2009 rast motorizacije umirila.

V Sloveniji je v štirih regijah nadpovprečno visoka stopnja motorizacije 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 Podravski regiji (491 osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev).



Vir: SURS

Slika 15. Rast motorizacije v Sloveniji v obdobju 1999–2011

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

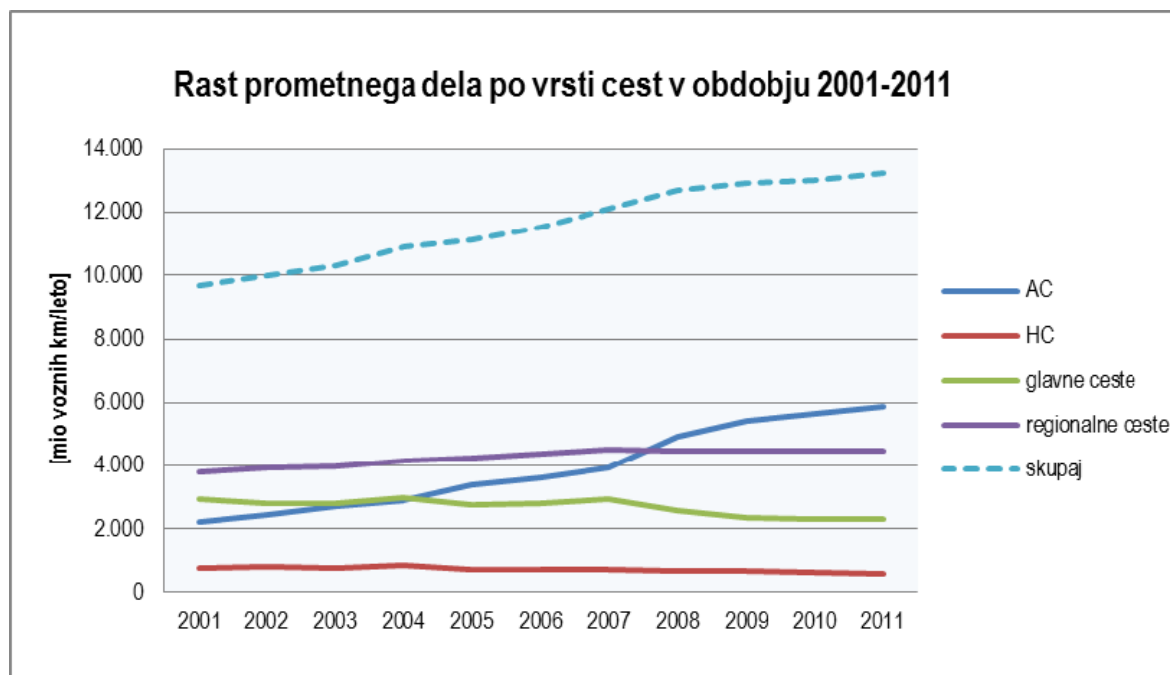
Visoka stopnja motorizacije, vpliva tudi na večjo rabo osebnega avtomobila. V Sloveniji je stopnja motorizacije glede na ustvarjeni bruto domači proizvod in osebne prejemke zelo visoka. K temu gotovo vpliva za Slovenijo značilna razpršena poselitev, ki zahteva večjo



rabo osebnega avtomobila, hkrati pa raba osebnega avtomobila takšno pozidavo tudi pospešuje.

Prometno delo po cestah

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

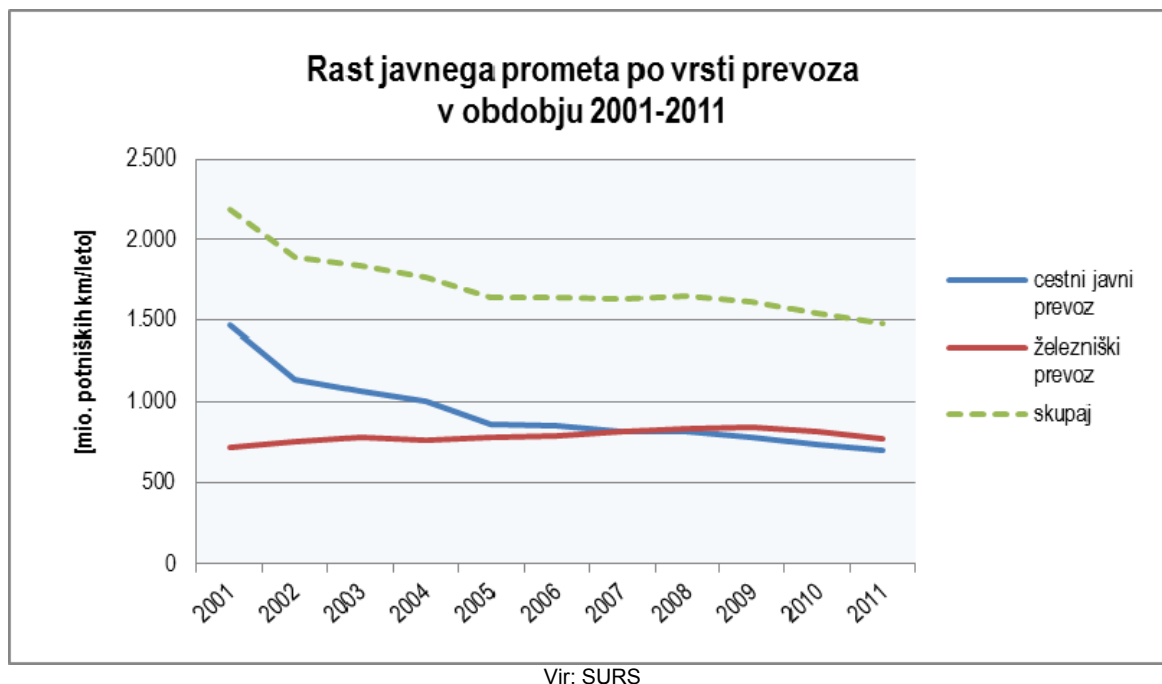


Vir: DRSC

Slika 16. Rast prometnega dela po vrsti cest v obdobju 1999–2011

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 od leta 2002 do leta 2011 zmanjšal za 38 %, kar pomeni 3,7 % letno. Tudi število potnikov na mestnem javnem potniškem prometu se je v tem času zmanjšalo za 13,4 %. Železniški potniški promet je počasi naraščal, a le do leta 2009. Potem pa se je prav tako kot avtobusni začel zmanjševati.



Slika 17. Rast potniških kilometrov po vrsti prevoza v obdobju 2002–2011

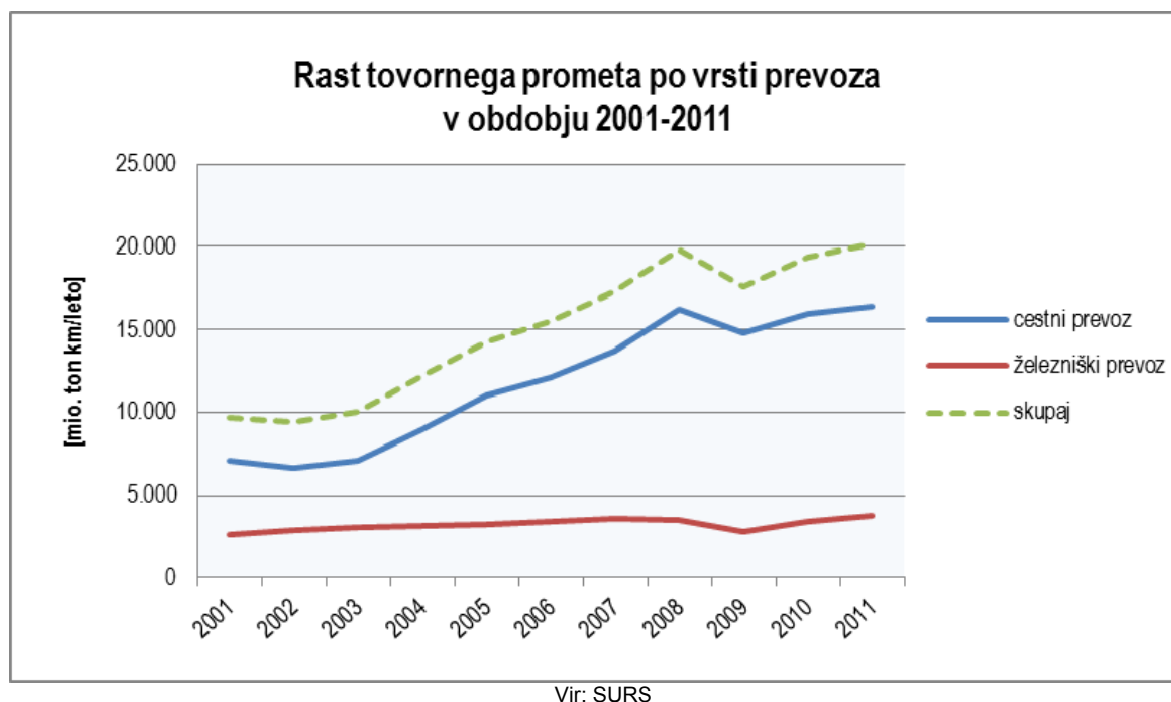
Od leta 2001 do leta 2008 se je zvečal za 16,6 %, potem pa se je zmanjšal za 13,8 %. V celoti se je avtobusni in železniški javni potniški promet od leta 2001 do leta 2011 zmanjšal za 32 % ali okoli 2,8 % letno.

Torej, sedanja razvojna smer glede izbire prometnega sredstva je takšna, da raba osebnega avtomobila nenehno narašča, raba javnega prevoza se pa zmanjšuje. Če se bo nadaljevala ta razvojna smer, se bo v prihodnje raba osebnih avtomobilov še povečala, raba javnega prometa pa vsaj relativno zmanjšala.

Tovorni promet

Narašča tako cestni kot železniški tovorni promet. Toda cestni bistveno hitreje od železniškega. Iz grafa na sliki 18 je razvidno, da je tovorni promet naraščal do leta 2008, od leta 2008 do leta 2009 se je zmanjšal, po letu 2009 pa ponovno narašča. Po cestah je bilo leta 2011 prepeljanih 149 % več tovora kot 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 % 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 18. Rast tovarnega prometa po vrsti prevoza v obdobju 2002–2011 v Sloveniji

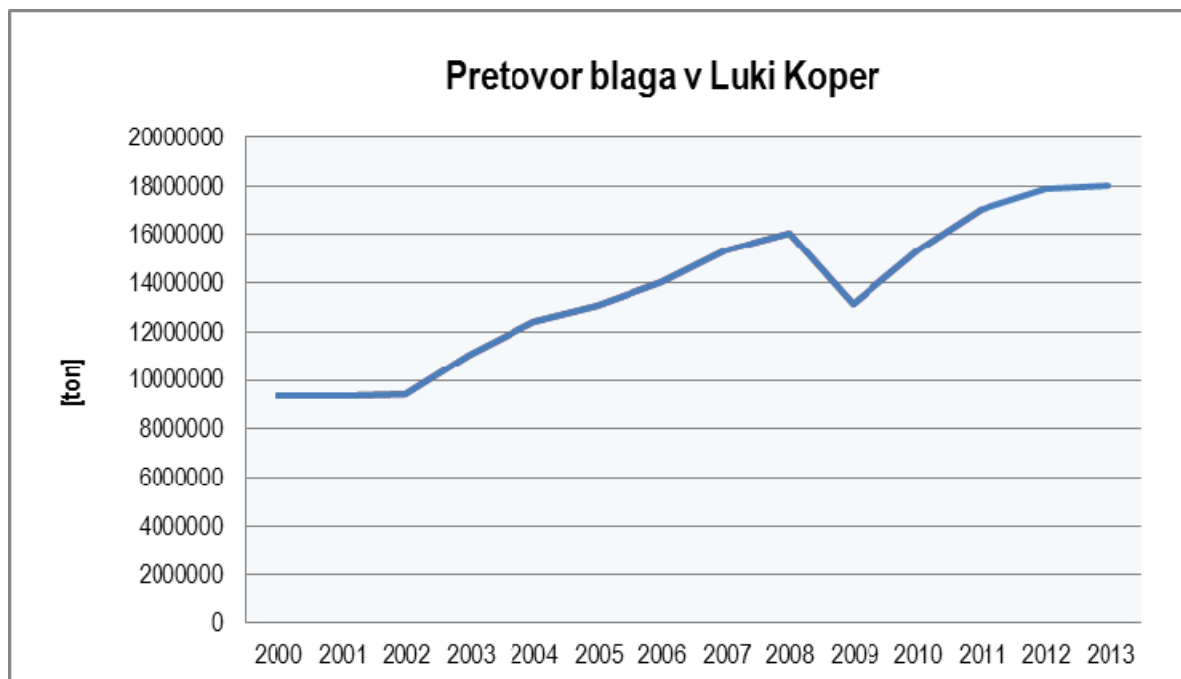
Promet v koprskem pristanišču in na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana

V zadnjih enajstih letih je tovarni 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 tovarni 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 zaznano zmanjšanje prometa, toda blagovni promet je leta 2009 ponovno začel rasti (razen v letu 2012, ko je na letališču precej padel, vendar je v 2013 začel ponovno naraščati), potniški pa se je še kar zmanjševal, in sicer do lanskega leta, ko je začel ponovno naraščati.

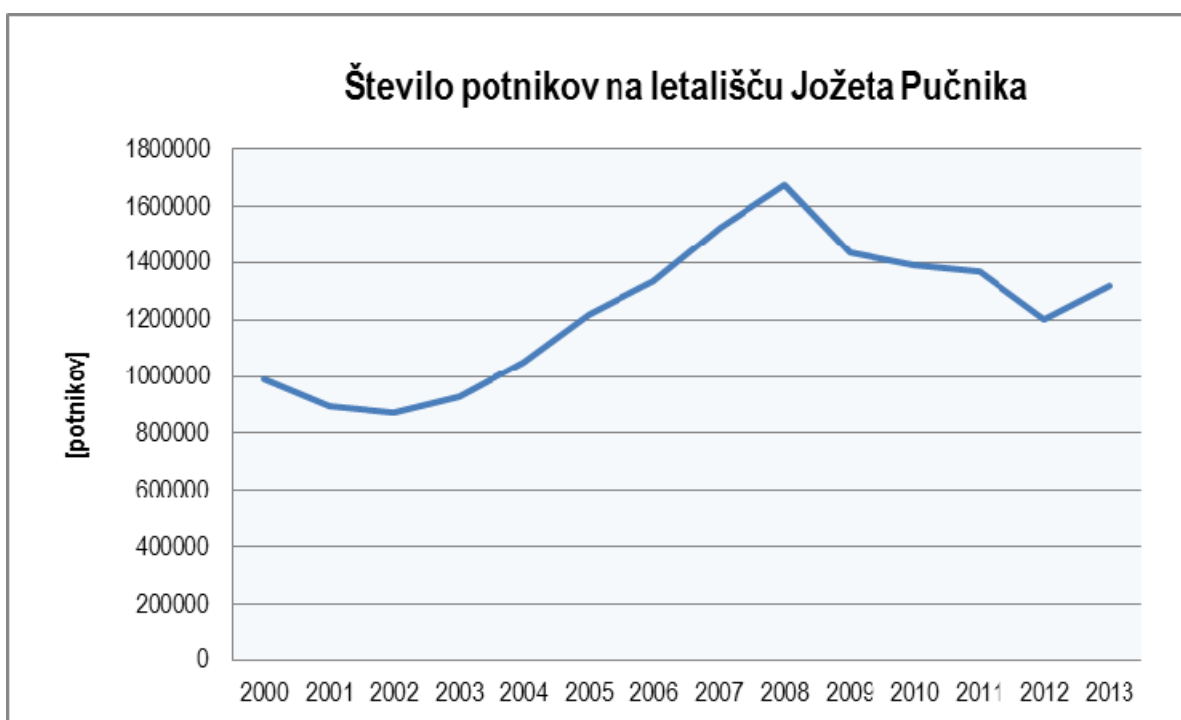
Tabela 3. Promet v Luki Koper in na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana po letih

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

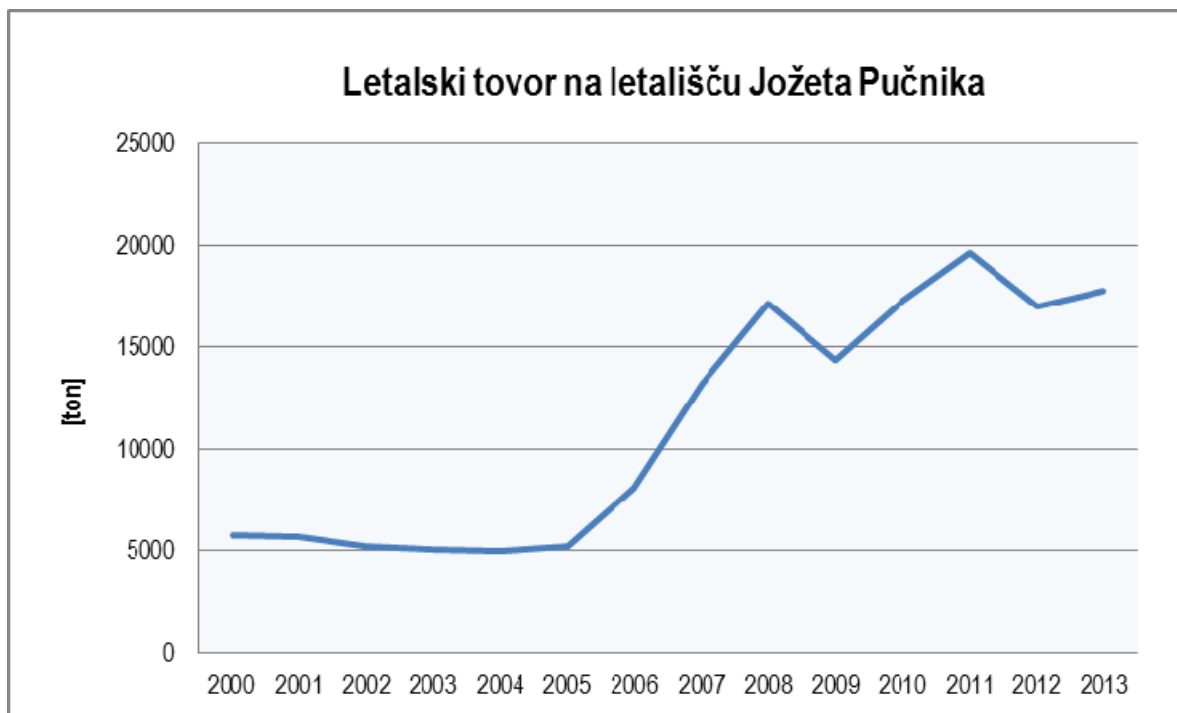
Vir: Letna poročila obravnavanih ustanov.



Slika 19. Pretovor blaga v Luki Koper, obdobje 2000–2013



Slika 20. Število potnikov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, obdobje 2000–2013



Slika 21. Letalski tovor na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, obdobje 2000–2013

1.6.3. Prometni tokovi leta 2011

Blagovni tokovi

Prometne obremenitve blagovnega prometa so prikazane na slikah 22 in 23. 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 sedaj razmeroma močan blagovni prometni tok, ki ne zaostaja za količinami v sosednjih koridorjih.

Na prelazu Brenner, ki je eden izmed pomembnejših evropskih koridorjev in povezuje razviti gospodarstvi Nemčije in Italije, je bilo leta 2011 po železnici in cesti skupaj prepeljanih 40 mio neto ton/leto. Na najbolj obremenjenem avstrijskem koridorju Dunaj–Linz je bilo po oceni¹ na obeh prometnih sredstvih skupaj prepeljanih okoli 50 mio neto ton/leto. Na območju Koralma je bilo 22 mio neto ton/leto.

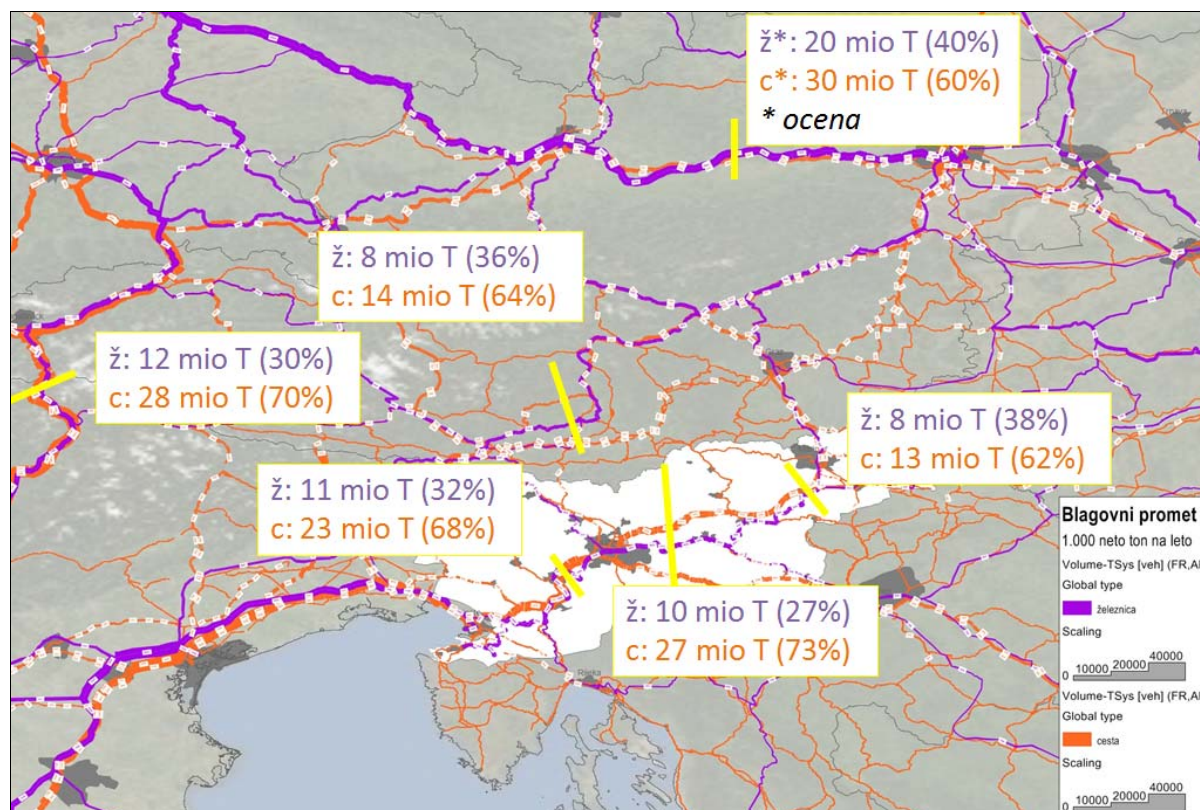
Na slovenskem koridorju Divača–Ljubljana je bilo po železnici in cesti prepeljanih 34 mio neto ton/leto, v koridorju Ljubljana–Zidani Most (vključena železniška proga ter štajerska in dolenska avtocesta) je bilo prepeljanih 37 mio neto ton/leto, kar je skoraj toliko kot na Brennerju. Na odseku Zidani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

¹ Točen podatek ni javno dostopen, vendar so vrednosti ocenjene na osnovi znanega števila tovornih vlakov in cestnih tovornih vozil.

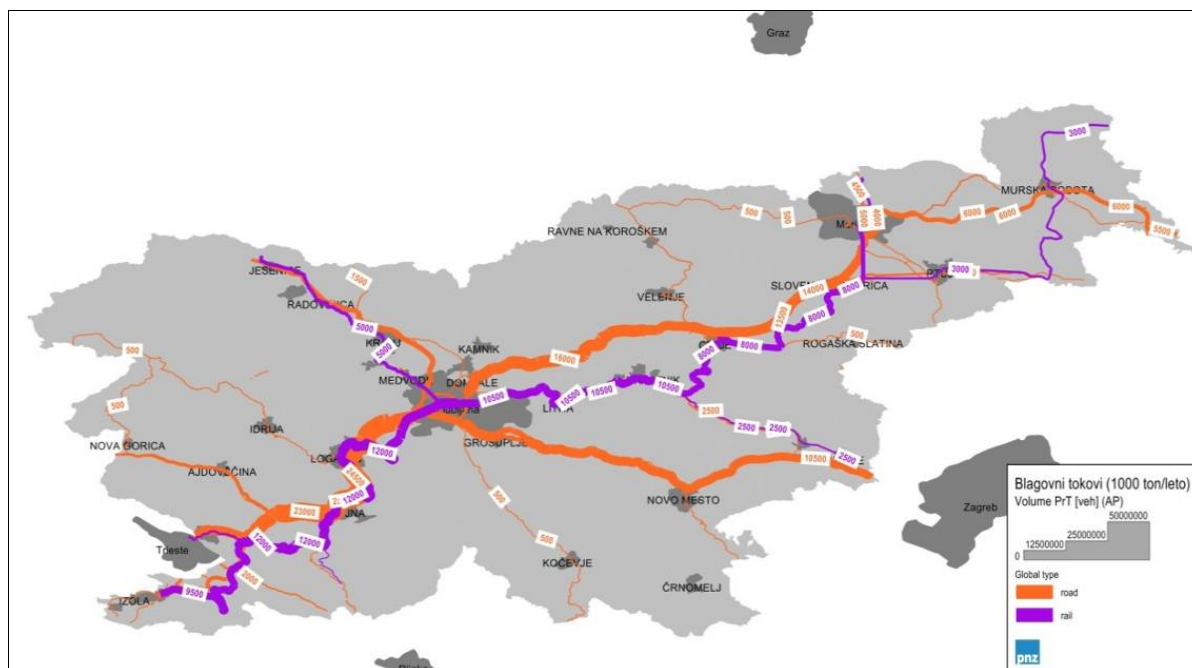


V vseh koridorjih se več blaga prepelje po cestah kot po železnici. V analiziranih koridorjih se po železnici prepelje 27 % do 40 % tovora. V Avstriji se po železnici prepelje nekoliko več blaga (36 % do 40 %), na Brennerju in v Sloveniji pa nekoliko manj (27 % do 38 %).

Na slovenskem koridorju Divača–Ljubljana se bo leta 2030 količina prepeljanega blaga povečala za 88 % in bo znašala 64 mio neto ton/leto, v koridorju Ljubljana–Zidani Most se bo količina prepeljanega blaga zvečala za 76 % in bo tedaj znašala 65 mio neto ton/leto, kar je toliko, kolikor jo bo tudi na Brennerju. Na odseku Zidani Most–Pragersko se bo količina prepeljanega blaga povečala za 90 % in bo znašala 40 mio neto ton/leto, kar bo več kot na Koralmu.



Slika 22. Obremenitve železniškega in cestnega blagovnega prometa (neto tone/leto), leto 2011, širše območje

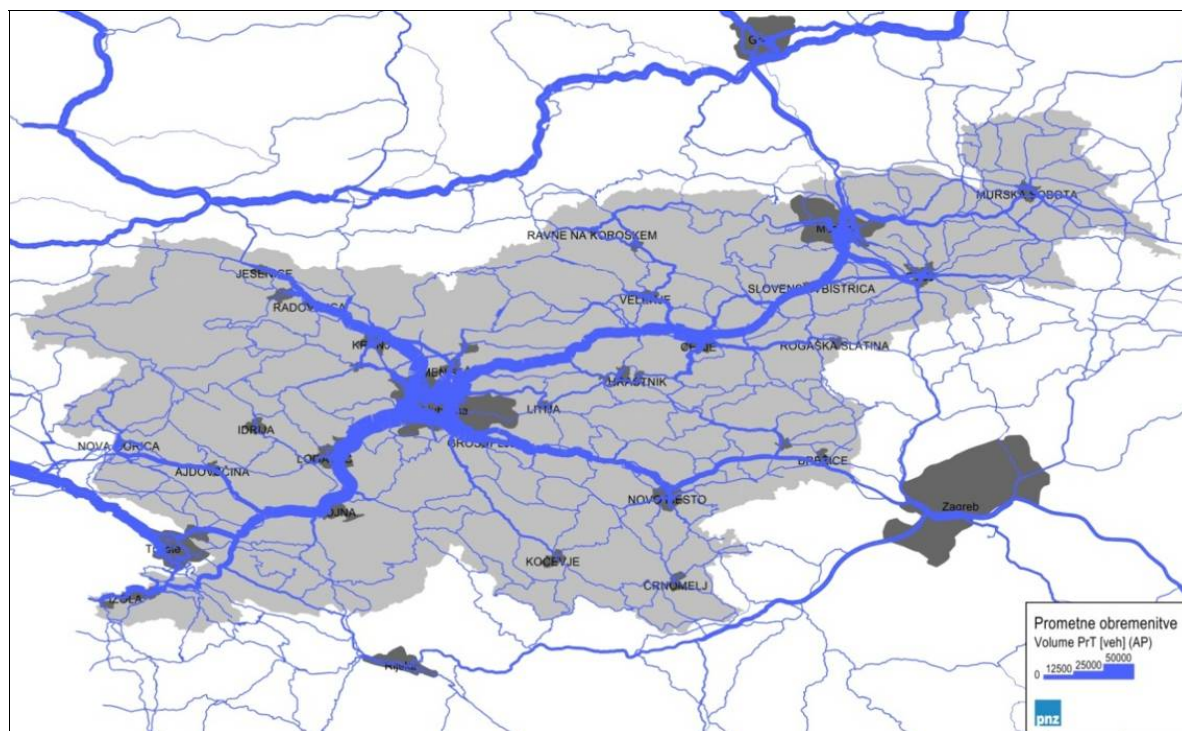


Slika 23. Obremenitve železniškega in cestnega blagovnega prometa (neto tone/leto), leto 2011, ožje območje

Način prevoza se na avstrijskih dveh prerezih v tem primeru ne bo spremenil, spremenil se bo pa na Brennerju in na slovenskih odsekih, in to v korist železnice. Vendar ne toliko, da bi bil dosežen avstrijski delež na železnici.

Cestni promet

Modelske prometne obremenitve na sedanjem omrežju so za leto 2011 približno takšne, kakršni so tudi številni podatki. Kot je znano, je največ prometa na slovenskem avtocestnem križu. Pri tem izstopa območje Ljubljane z avtocestnim obročem in priključnimi kraki. Delno pa tudi območje Maribora. Na priključnih avtocestnih krakih okoli Ljubljane je sedaj 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 24).



Slika 24. Obremenitve cestnega prometa (vozil/delovni dan), leto 2011

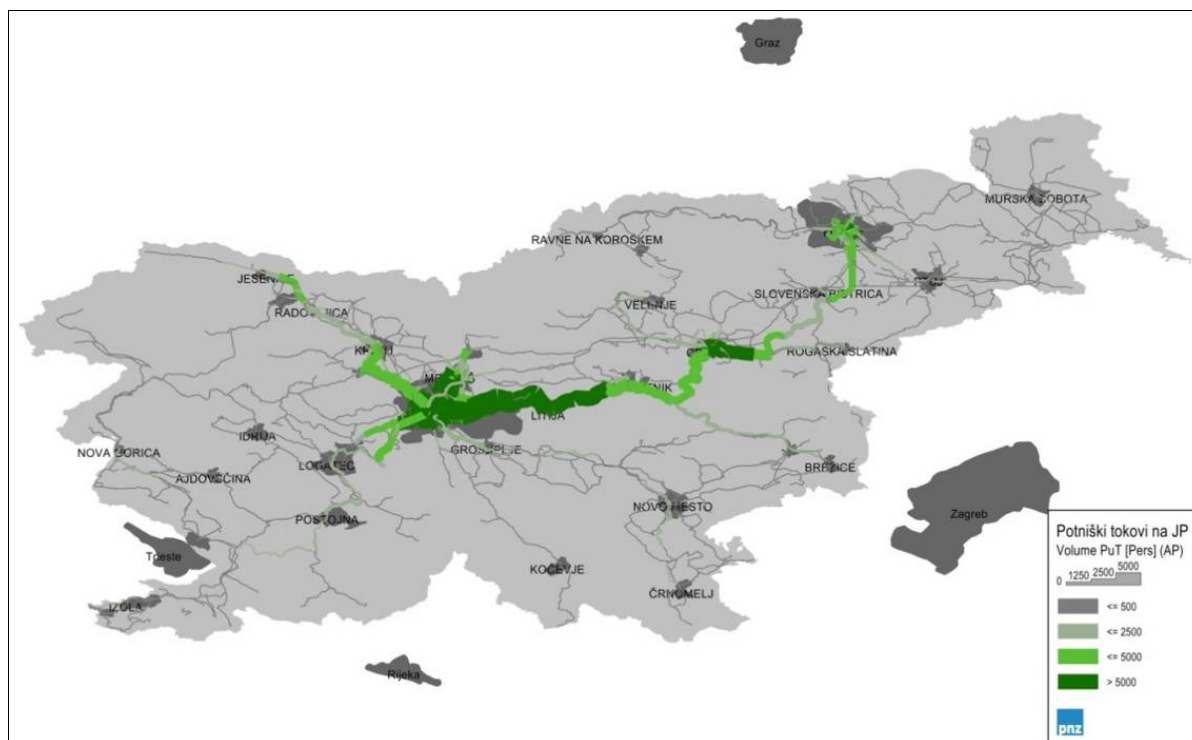
Prometne obremenitve v okolici Ljubljane kaj dosti ne zaostajajo za prometnimi obremenitvami okoli bližnjih večjih mest (Dunaj, München, odsek Benetke–Trst). Ljubljana je sicer manjša, a je ima dobro geostrateško lego, ki močno privlači tudi mednarodni promet. Zlasti v smeri Mediteranskega koridorja.

Javni potniški promet

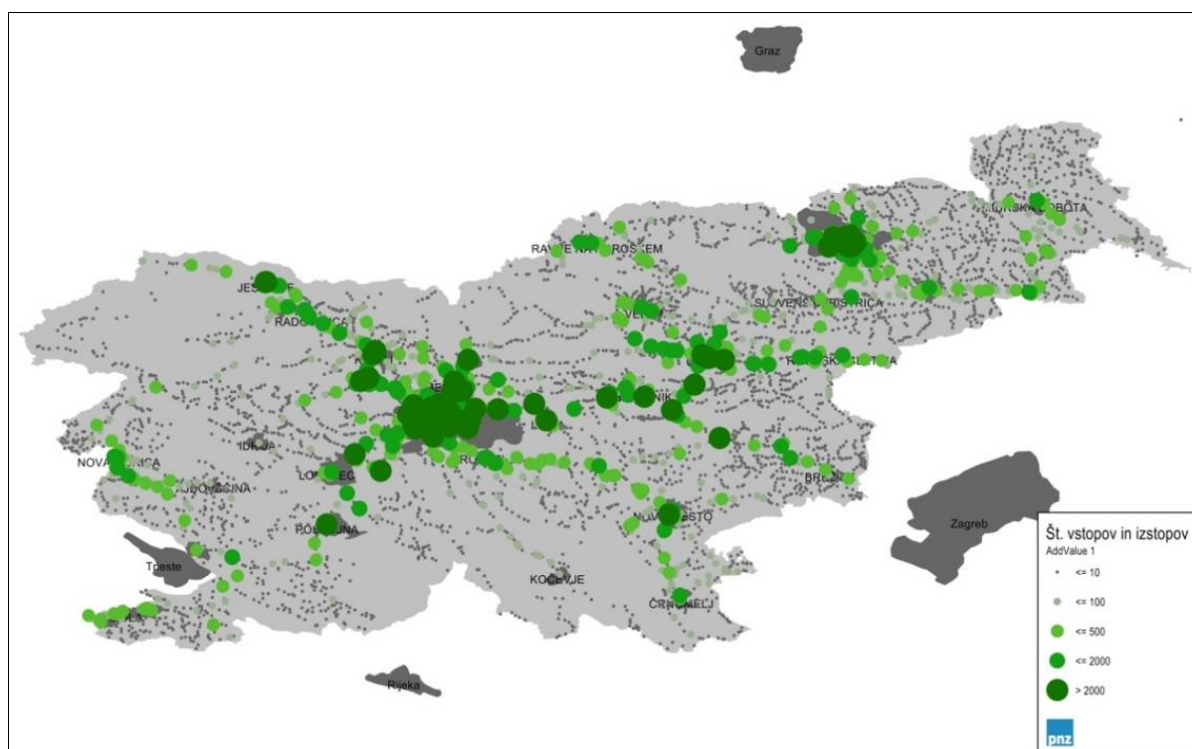
Na splošno je več javnega prometa na območjih okoli večjih urbanih aglomeracij. V bližnji soseščini okoli Dunaja, Münchna, območje Benetke–Trst ipd. V Sloveniji je potniškega javnega prometa precej manj, izstopa pa območje okoli Ljubljane.

Na sliki 25 so prikazane obstoječe razmere na obstoječem (železniškem in avtobusnem) javnem prometu. Na avtobusih je približno toliko potnikov kot na vlakih, toda avtobusni potniki so razpršeni po vsem omrežju, medtem ko so železniški skoncentrirani v nekaj koridorjih. Tu zlasti izstopa vseh pet železniških koridorjev proti Ljubljani, najbolj izrazito pa smer Zidani Most–Ljubljana. Več prometa je še na relacijah Šentjur–Celje in Laško–Celje ter Pragersko–Maribor.

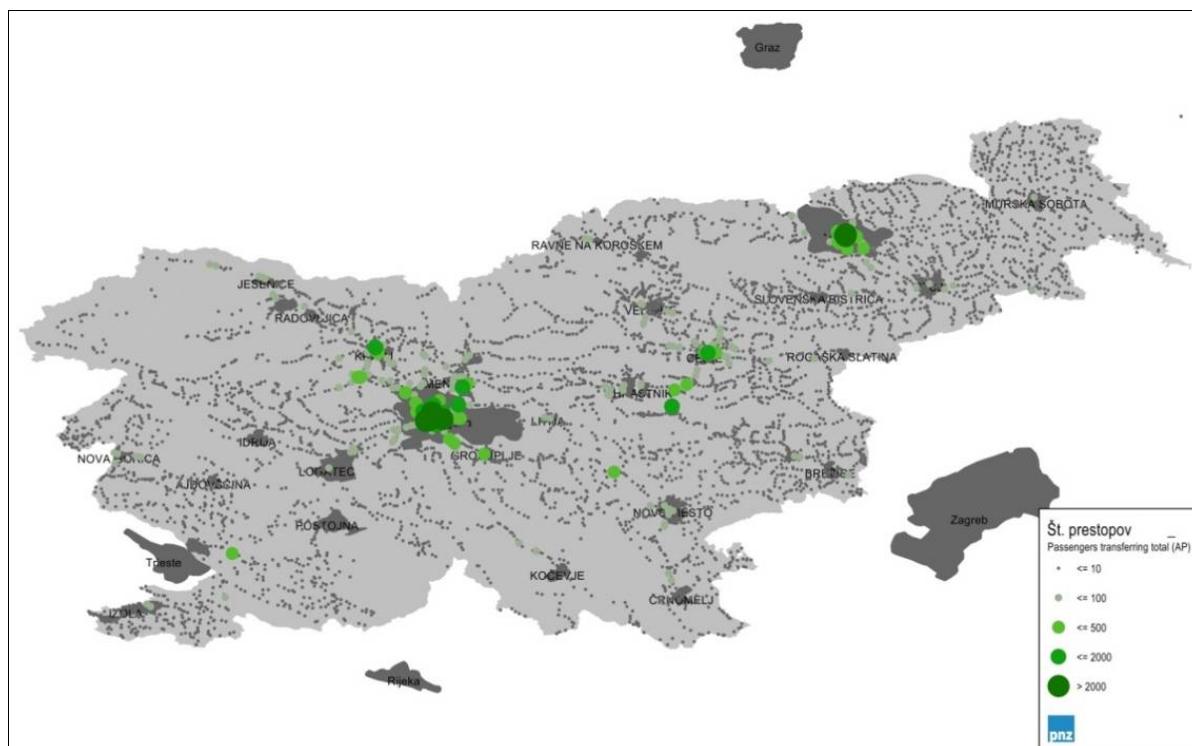
Na sliki 26 je prikazano število vstopov in izstopov na postajah in postajališčih. Tu zlasti izstopata Ljubljana in Maribor, kraji okoli Ljubljane (Vrhnika, Borovnica, Kranj, Medvode, Domžale, Grosuplje idr.) in Celje, Zidani Most, Zagorje, Litija, Ptuj idr. Na sliki 27 so prikazani prestopi, teh je največ v Ljubljani, Mariboru in Zidanem Mostu.



Slika 25. Obremenitve javnega potniškega prometa (potnikov/delovni dan), leto 2011



Slika 26. Število vstopov in izstopov na javnem prometu (vstopi in izstopi/delovni dan), leto 2011



Slika 27. Število prestopov na javnem prometu (vsi prestopi/delovni dan), leto 2011

1.7. 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 transporta. V njem se prvič govori o prehodu na prijaznejše načine transporta, predvsem iz cest na železnice pa tudi na celinske plovne poti in pomorstvo. Z vmesnim pregledom izvajanja politike leta 2006 je Komisija uvedla načelo so–modalnosti in sicer, da je potrebno optimalno izkoristiti vse prometne načine, znotraj njih samih oz. v njihovi kombinaciji ter tako izkoristiti prednosti posameznega prometnega načina. Zadnja Bela knjiga gre še korak naprej in povezuje vse prometne načine med seboj s ciljem uveljavljanja prednosti vsakega od njih v enovitem evropskem prometnem območju. Slovenija je pozdravila takšen pristop k prometni politiki EU, saj se s tem vzpostavlja poštena konkurenčnost med prometnimi načini z omogočanjem njihovih konkurenčnih prednosti.

Nobena od navedenih prometnih politik od leta 1996 dalje, ki jih je 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 svoje nacionalne prometne politike oz. interese, ne pa tudi dokumenta v celoti.



V zadnji Beli knjigi je Evropska komisija sprejela načrt, ki obsega pobude s ciljem izgraditi konkurenčen transportni sistem, ki bo povečal mobilnost ter odpravil ovire na ključnih področjih. Novi načrt evropskega prometnega območja je namenjen povečanju mobilnosti in nadaljnjemu povezovanju evropskih prometnih omrežij. Ključna vprašanja, ki jih naslavlja dokument so:

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

Dokument še naprej krepi skrb za varovanje okolja in postavlja naslednje cilje na področju zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov na splošno na področju prometa:

- do leta 2030 zahteva 20 % zmanjšanje pod raven leta 2008,
- do leta 2050 zahteva vsaj 70 % zmanjšanje pod raven leta 2008.

Bela knjiga postavlja naslednje mejnike:

1. do leta 2020:

- vzpostavitev okvira za evropski multimodalni prometni sistem za obveščanje, upravljanje in plačevanje;
- vzpostavitev modernizirane 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 % cestnega tovornega prometa nad 300km > prehod na druge načine prevoza, kot so železniški ali vodni promet;
- na področju infrastrukture—v celoti funkcionalno in multimodalno »osrednje omrežje« TEN-T na ravni EU in potrojitev dolžine obstoječega železniškega omrežja za visoke hitrosti.

3. do leta 2050:

- v mestih—odprava avtomobilov s »konvencionalnim gorivom«;
- medkrajevna potovanja—50 % cestnega tovornega prometa nad 300km > 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 % delež trajnostnih goriv z nizko vsebnostjo ogljika;
- v pomorskem prometu—za 40 % (če je mogoče za 50 %) zmanjšati emisije CO₂ v EU, ki nastajajo zaradi goriv iz ladijskih rezervoarjev;
- na področju infrastrukture—dokončano omrežje TEN-T na ravni EU visoke kakovosti in zmogljivosti ter zaključitev 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 visokohitrotnim. Vsa ključna pristanišča morajo biti zadostno povezana z železniškim tovornim omrežjem in, kjer je mogoče, s sistemom celinskih plovni poti;
- na področju 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 izkrivljanj;
- predvideni ukrepi za spodbujanje naložb v prometno infrastrukturo in spremembo prometnih vzorcev na področju potniškega in tovornega prometa 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 pa bodo prisotna manjša lažja specializirana vozila za potnike, ki bodo na alternativne pogone in goriva ter bodo uporabljala nove tehnologije. Za doseg ciljev bodo mesta oblikovala načrte mobilnosti v mestih. Medkrajevna potovanja se bodo izvajala z večjo uporabo avtobusov in železniškega prometa ob oblikovanih multimodalnih platformah za potnike. Za tovorni promet na teh razdaljah bo značilna so-modalnost, predvsem pa bo v EU razvitih več vhodnih točk t.j. pristanišč, ki bodo krajšala nepotreben kopenski promet ob učinkoviti uporabi rečnega prometa. Promet na dolge razdalje in medcelinski tovorni promet bo opravljalo letalstvo in pomorstvo, kjer 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 takšne 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 bistveno:

- odstranjevanje ovir za nemoteno delovanje in učinkovito konkurenco na notranjem trgu – oblikovanje enotnega trga prevoznih storitev,
- uvajanje inovacij in povezovanjem vseh udeleženihih akterjev,
- načrtovanje ustreznih naložb in zadostnih finančnih virov za doseganje zahtevanihih značilnosti omrežja,
- V Prilogi I k Beli knjigi je naveden seznam predvidenih pobud, ki jih bo pripravila Komisija za doseganje zaželenega cilja, ki predstavljajo konkreten akcijski načrt implementacije nove prometne politike EU.

Kot je že rečeno, takšno usmeritev prometne politike EU države članice oz. Svet EU ni potrdil z nobenim dokumentom (zaključki Sveta ali podobno), vendar pa dokument predstavlja okvir za delovanje Komisije in zato ga je potrebno vseeno upoštevati v čim večji meri tudi pri oblikovanju tega nacionalnega programa.

1.8. PRIHODNJI ZAKONODAJNI OKVIR EU NA PODROČJU VSE EVROPSKEGA PROMETNEGA OMREŽJA

Februarja 2009 je Evropska komisija objavila zeleno knjigo o prihodnjem vse-evropskem prometnem omrežju (v nadaljevanju TEN-T omrežje) 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 TEN–T odbora.

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 TEN–T omrežja v naslednji finančni perspektivi z naslovom »Predlog uredbe EP in Sveta o vzpostavitvi inštrumenta za povezovanje Evrope«.

Obe uredbi sta se obravnavali po rednem zakonodajnem postopku in 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 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (v nadaljevanju TEN–T uredba) in
- Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope (v nadaljevanju IPE uredba).

1.8.1. Kriteriji in roki za implementacijo prihodnjega TEN–T omrežja

V TEN–T uredbi sta predlagana dva nivoja načrtovanja omrežja in sicer:

- celovito omrežje in
- jedrno omrežje.

Za celovito in jedrno omrežje veljajo določeni standardi, ki naj bi bili implementirani do leta 2030 (za jedrno omrežje) oz. 2050 (za celovito omrežje).

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

- multimodalna prometna os od Kopra/Trsta–Divače–Ljubljane–Zidanega mosta–Pragerskega do meje med Slovenijo in Madžarsko oz. preko Maribora do meje med Slovenijo in Avstrijo,
- multimodalna prometna os od meje med Avstrijo in Slovenijo–Jesenic–Ljubljane–Zidanega mosta do meje med Slovenijo in Hrvaško.

Poleg tega so zajeti še:

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

V primerjavi s prometnim križem, ki poteka preko Slovenije 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, preko Jesenic do meje med Avstrijo in Slovenijo in naprej do Salzburga. Poleg tega ima Slovenija v jedrnem delu omrežja še:

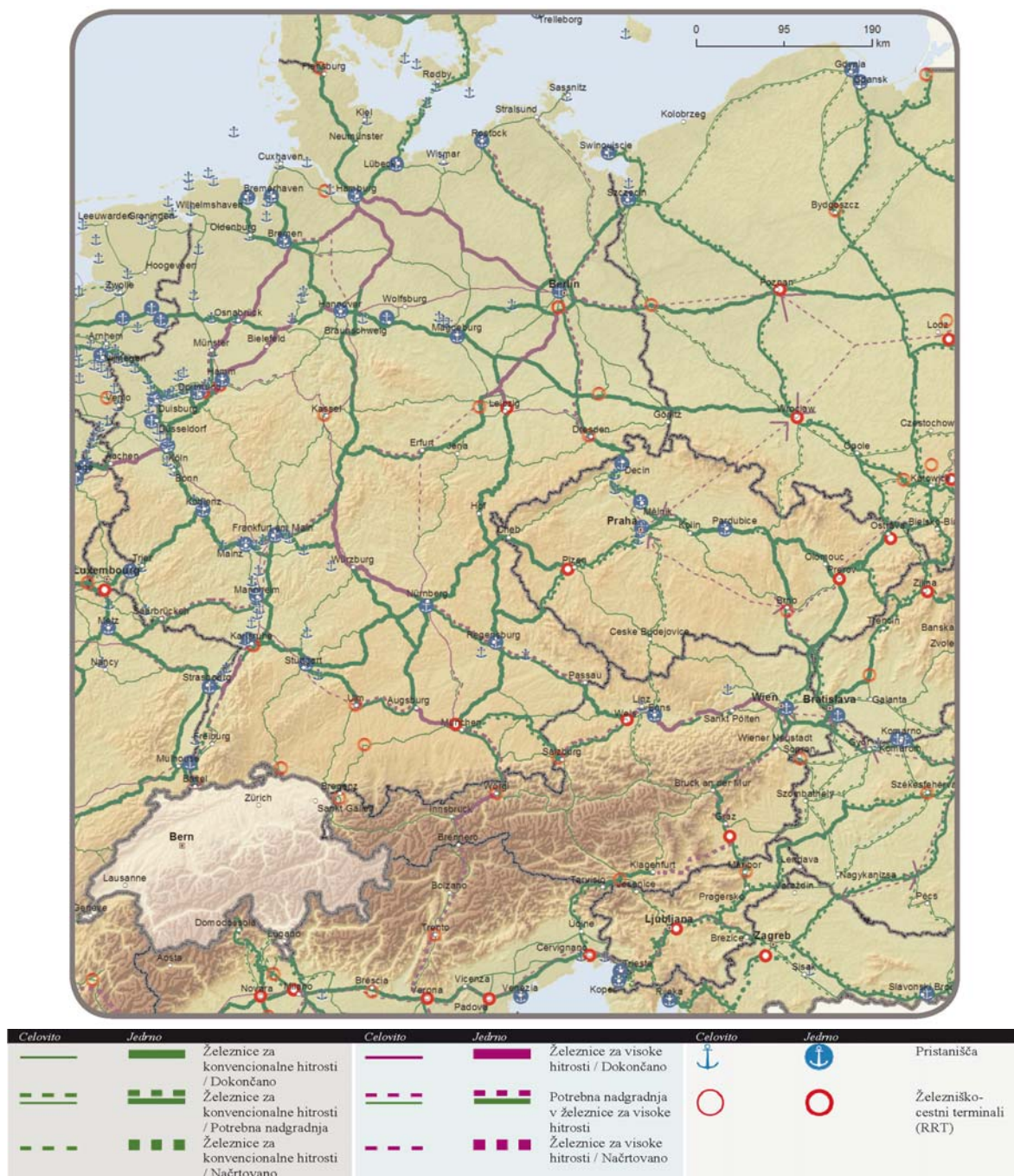
- jedrno multimodalno logistično platformo Ljubljana,
- jedrno multimodalno logistično platformo Koper,
- jedrno pristanišče Koper,
- jedrno Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana.

Celotno TEN–T omrežje EU in nekaterih tretjih držav je prikazano v prilogah Uredbe:

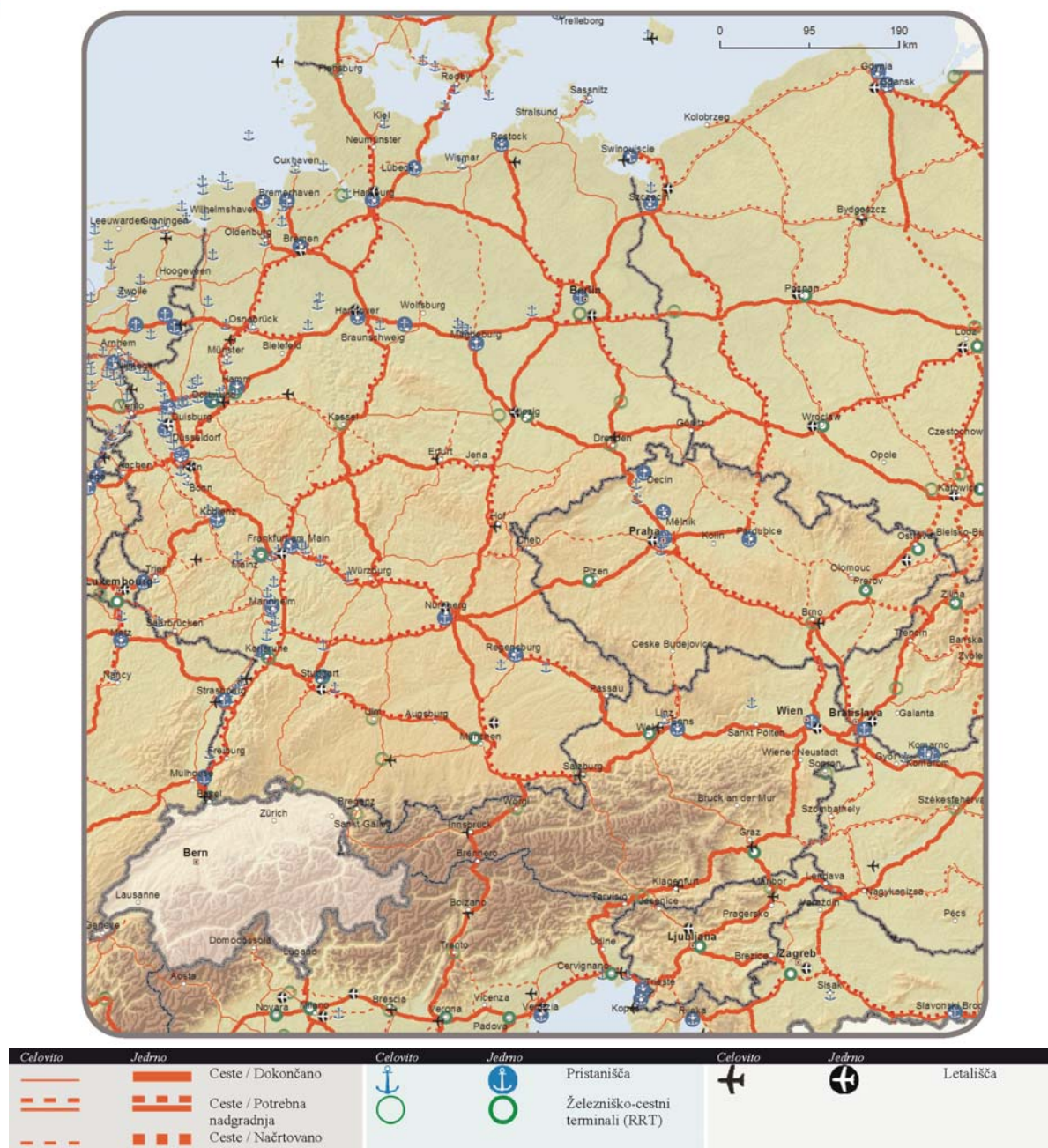
- priloga I vsebuje zemljevide jedrnega in celovitega omrežja, ki so oblikovani po regijah in različnih načinih transporta: celinske plovne poti, ceste, železniške

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 (slika 28 in 29),

- priloga II vsebuje seznam vozlišč,
- priloga III vsebuje indikativni zemljevid tretjih držav (Islandija, Norveška, Švica, Zahodni Balkan in Turčija).



Slika 28. Slovensko prometno omrežje v TEN-T uredbi (Železnice, pristanišča in železniško–cestni terminali)



Slika 29. Slovensko prometno omrežje v TEN–T uredbi (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 (*»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 implementirani do leta 2050 določajo naslednje:

1. Za področje železniške infrastrukture:



- a. doseganje standardov skladno z Direktivo o interoperabilnosti železniškega omrežja (direktiva 2008/57) in tehničnimi specifikacijami na tem področju,
 - b. odprt dostop do železniških terminalov (skladno z direktivo 2001/14/EC),
 - c. uvedba ERTMS in
 - d. elektrifikacija.
2. Za področje cestne infrastrukture:
 - a. spoštovanje varnosti cestne infrastrukture skladno z direktivo 2008/96,
 - b. spoštovanje varnosti v predorih skladno z direktivo 2004/54,
 - c. interoperabilnost sistemov za cestninjenje skladno z direktivo 2004/52 in odločitev komisije na podlagi te direktive in
 - d. skladnost inteligentnih transportnih sistemov z direktivo 2010/40.
3. Za področje pomorske infrastrukture:
 - a. da je pristanišče povezano z železnico, cesto in kjer je možno tudi z 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 glede balastnih vod,
 - d. da ima uveden SafeSeaNet–Direktiva 2002/59 in
 - e. da nudi e–pomorske storitve, vključno s storitvijo »enotnega okenca« (*single window*) Direktiva 2010/65.
4. Za področje infrastrukture zračnega prometa:
 - a. da ima vsako letališče vsaj en terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom na nediskriminatoren način in zaračunava pregledne, ustrezne in poštene takse,
 - b. spoštovanje uredbe 300/2008 o skupnih pravilih na področju letalskega varovanja civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja,
 - c. države članice morajo zagotoviti, da infrastruktura za upravljanje zračnega prometa omogoča izvajanje enotnega evropskega neba v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004, Uredbo (ES) št. 550/2004, Uredbo (ES) št. 551/2004 ter Uredbo (ES) št. 552/2004 ter 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 iz enega prometnega načina na drugega,
 - c. dostopnost in prenos informacij o tovoru oz. 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 relevantno za Slovenijo, ker jih nimamo.



Standardi za jedrno omrežje, kot jih je sprejel Svet EU v marcu 2012 in ki naj bi bili implementirani do leta 2030 pa, poleg standardov za celovito omrežje, določajo še naslednje:

1. Za področje železniške infrastrukture:
 - a. elektrifikacijo,
 - b. tovarne linije jedrnega omrežja: najmanj 22,5 t osne obremenitve, hitrost 100 km/h in možnost vožnje vlakov dolžine 740 m,
 - c. implementacijo ERTMS in
 - d. tirna širina 1435 mm.
2. Za področje cestne infrastrukture:
 - a. v celovitem omrežju je možnih več tipov cest, v jedrnem omrežju pa so lahko le avtoceste in hitre ceste,
 - b. vzpostavitev varnih in varovanih parkirišč za uporabnike na približno vsakih 100 km,
 - c. možnost uporabe alternativnih čistih goriv.
3. Za področje pomorske infrastrukture:
 - a. možnost uporabe alternativnih čistih goriv.
4. Za področje letališke infrastrukture:
 - a. možnost uporabe alternativnih čistih goriv.

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

Za lažjo implementacijo TEN–T omrežja Uredba uvaja koridorje jedrnega omrežja in ohranja možnost imenovanja evropskih koordinatorjev.

1.8.2. Primerjava med TEN–T kriteriji za jedrno omrežje in dejanskim stanjem infrastrukture v RS

Ocenjujemo, da bo še največ sprememb potrebnih pri železniški infrastrukturi, medtem ko menimo, da so standardi na področju avtocest, pomorstva in letalstva praktično že zagotovljeni (mogoče bodo potrebne le manjše prilagoditve za pri zagotavljanju infrastrukture za uporabo alternativnih goriv).

Če primerjamo zgornje zahteve za železniško infrastrukturo z obstoječim stanjem (vir predstavljajo RNE koridorji C 08 in C 11), potem pridemo do naslednjih ugotovitev:

**Tabela 4. Primerjava TEN–T kriteriji**

Odsek	Osni pritisk–v tonah	Hitrost–v km/h	Dolžina vlakovne kompozicije–v metrih	Elektrifikacija	TEN–T ustreznost
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 Zidan. 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	<u>590</u>	DA	NE
Maribor–Gradec	<u>20</u>	<u>do 80</u>	<u>560</u>	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

* Projekt nadgradnje za zagotovitev TEN–T standardov (hitrost, osni pritisk, elektrifikacija) je v teku in bo zaključen v letu 2015
Vir: MZL

Legenda:

- podčrtano besedilo: parameter ne ustreza glede na nov predlog standardov za TEN–T omrežje;
- ERTMS/ETCS je evropski sistem vodenja in kontrole vlakov, ki omogoča interoperabilnost vlakov, neodvisno od sistema signalnovarnostnih naprav, za katere so opremljena vlečna sredstva se že uvaja na koridorju D. Koridor D je evropsko določen mednarodni železniški koridor, ki se pokriva s V. panevropskim koridorjem.

1.8.3. Implementacija TEN–T omrežja med leti 2014–2020

Predlog TEN–T uredbe je spremljal predlog uredbe IPE (inštrument za povezovanje Evrope), ki zagotavlja finančna sredstva za implementacijo TEN–T omrežja v obdobju 2014–2020 (naslednja finančna perspektiva). Predlog te uredbe ne določa samo višino sredstev za prometno, pač pa tudi za energetska in telekomunikacijsko infrastrukturo.

Na področju prometa in energije bo ta instrument zamenjal dosedanje TEN finančno pomoč. Področje telekomunikacij je priključeno 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, v katerih se nahaja sedaj.

Finančna določila IPE uredbe bodo obravnavana v posebnem poglavju. Na tem mestu je pomembno le, da je kot orodje za boljšo implementacijo jedrnega omrežja v naslednji finančni perspektivi od leta 2014–2020 oblikovanih 9 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 30. Koridorji jedrnega omrežja

1.9. ANALIZA KONKURENČNOSTI PROMETNIH KORIDORJEV

Kot je bilo že večkrat omenjeno, leži Slovenija na križišču dveh pomembnih transportnih osi, in sicer koridorja X in koridorja V. Podobno je slovensko prometno omrežje oblikovano tudi v okviru celovitega TEN-T oz. jedrnega omrežja EU razen odseka od Ljubljane preko Jesenic in Beljaka do Salzburga. Za slednjega se je Slovenija ves čas obravnave Uredbe v okviru Sveta EU oz. Evropskega parlamenta trudila, da bi postal del jedrnega omrežja, vendar pri tem ni bila uspešna. Razlog je bil v stališču Avstrije, da si še ene velike investicije v Turski predor (poleg Brennerja in Koralma), s katerim bi do leta 2030 zagotovila standarde za jedro omrežje na tej progi, ne more privoščiti.

Kljub temu si Slovenija še naprej prizadeva okrepiti pomen te proge z ustanovitvijo t.i. Zahodno-Balkanskega koridorja od Muenchna do Istanbula in posledično z uvrstitvijo te osi najprej med koridorje za železniški tovorni promet skladno z uredbo 913/2010, kasneje pa ponovno poskusiti z njeno uvrstitvijo med jedro TEN-T omrežje, saj se revizija te



zakonodaje predvideva v letu 2023. Pogoj za to pa je, da države na tej 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 takšnega koridorja podpirajo tudi železniški operaterji vseh držav na tem koridorju (med drugim Hrvaške železnice–HŽ, Avstrijski infrastrukturni upravljalec–ÖBB infrastruktura, Slovenske železnice–SŽ ...).

Za vse navedene koridore pa se pojavljajo določene alternative oziroma vzporedni koridori. Zato je za prihodnje odločanje o upravičenosti investicijskih vlaganj v železniško infrastrukturo pomembno vedeti, ali lahko prometne osi, ki potekajo preko Slovenije, 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 koridore«), katere naloga je bila ugotoviti, kakšne so prednosti oziroma pomanjkljivosti (slabosti) mednarodnih prometnih, zlasti pa železniških koridorjev, ki potekajo preko Slovenije, glede na konkurenčne koridore.

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

1. V. koridor:

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

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 na objektivne prednosti poteka koridorjev čez Slovenijo.

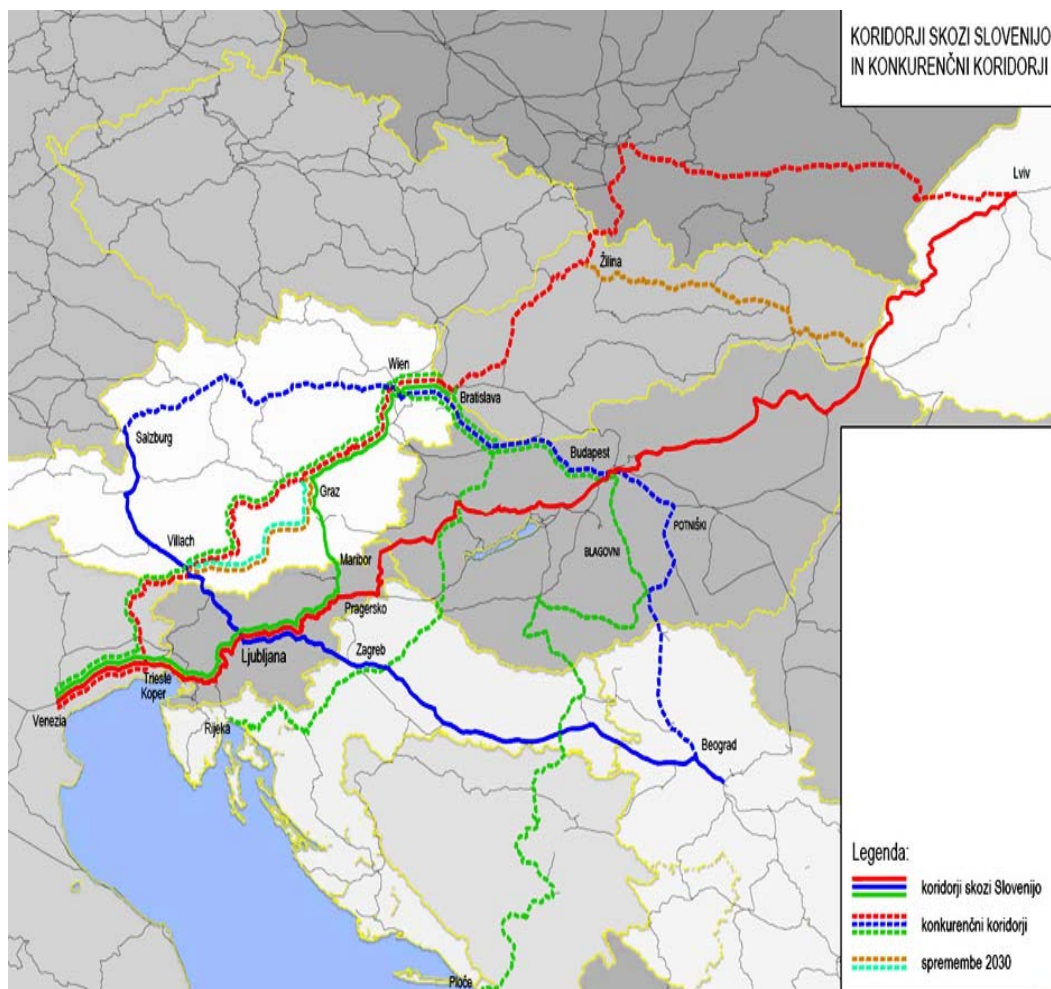
Smer jugozahod–severovzhod (V. koridor), ki poteka čez Slovenijo, je za blagovni in potniški promet za okoli 100 km krajši kot konkurenčni. Za 7 % so krajši tudi potovalni časi, če sta slovenski in konkurenčni koridor tehnično na enakovredni ravni. Cestni in železniški koridor, ki potekata čez Slovenijo, pritegneta več blagovnega in potniškega prometa kot konkurenčni, in sicer za 4 % več blagovnega in za 20 % več potniškega prometa. To pomeni, da je potek skozi Slovenijo privlačnejši, koristnejši, učinkovitejši in primernejši od konkurenčnih. Z modernizacijo železniškega koridorja, ki poteka skozi Slovenijo, se količina blagovnega prometa, prepeljanega po železnici, bistveno bolj poveča kot na konkurenčnem



koridorju (na poteku skozi Slovenijo za okoli 19 %, v konkurenčnem koridorju za 6 %). Zaradi krajše povezave je pri koridorju V, ki poteka skozi Slovenijo, tudi za 7 % manjša poraba energije in za 7 % manj izpustov CO₂ kot pri konkurenčnem koridorju.

Torej, nobenega dvoma ni, da je V. koridor tako za blagovni kot potniški promet prometno, energetsko in glede onesnaženja zraka ugodnejši od konkurenčnega.

Smer severozahod–jugovzhod (X. železniški koridor), ki poteka skozi Slovenijo, je prav tako krajši od konkurenčnega, in sicer za blagovni promet več kot za 100 km, za potniški pa več kot 200 km. Prav tako so krajši prevozni časi za blagovni promet (za okoli 12 %) in potniški (za okoli 20 %). Železniški koridor, ki poteka skozi Slovenijo, zaradi krajše povezave nase pritegne tudi za 12 % več blagovnega prometa. Za potniški promet pa je ugodnejši konkurenčni koridor, ki povezuje velenesta (Dunaj, Budimpešto) in Bratislavo (ki je tudi enkrat večja od Ljubljane), in nase pritegne za 34 % več potnikov kot potek skozi Slovenijo. Posodobljen železniški koridor skozi Slovenijo nase pritegne celo nekaj blaga s konkurenčnega koridorja, čeprav bi bil tudi ta posodobljen (na poteku skozi Slovenijo se količina blaga poveča za 50 %, na konkurenčnem pa zmanjša za 11 %). Potniški železniški promet pa v vsakem primeru gravitira bolj h konkurenčnemu koridorju. Za prevoz blaga potek skozi Slovenijo oziroma X. koridor pomeni tudi za 12 % manjšo porabo energije in za 12 % manjše onesnaževanje zraka.



Vir: MZI

Slika 31. Koridorji skozi Slovenijo in konkurenčni koridorji



Primerjava konkurenčnih koridorjev Adria (povezava Bratislava–Jadran), tj. usmerjenih proti Jadranskemu morju, ni povsem primerljiva, ker se poti ne primerjajo do skupnih točk. Kljub temu pa lahko ugotovimo, da je koridor, ki poteka skozi Slovenijo, skoraj v vseh elementih, zlasti pa glede pritegnitve 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, ki potekajo preko Slovenije, in sicer tako cestni, kot pomorski in zračni. S tem sta oba koridorja multimodalna in s stališča konkurenčne prednosti in pritegnitve prometa še privlačnejša. Študija je pomembna z vidika upravičenosti investicij v prometno infrastrukturo, saj ugotavlja, da bo posodobljena (predvsem železniška) infrastruktura v Sloveniji privabila nase mednarodne prometne tokove, s tem razbremenila cestne prevoze, omogočila razvoja logistike, zagotovila tovor in potnike železniškim operaterjem itd.

1.10. INFRASTRUKTURA ZA UPORABO ALTERNATIVNIH GORIV V PROMETU

Evropska komisija je 25. januarja 2013 predstavila Predlog direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Z uporabo alternativnih goriv, naj bi Evropa zmanjšala odvisnost od uvoza fosilnih goriv in negativne vplive na okolje. Poleg tega pa se z razvojem, vlaganjem in implementacijo rešitev za uporabo alternativnih goriv tudi spodbuja raziskave in razvoj ter s tem posledično ustvarjanje novih delovnih mest. Evropa lahko na tem področju prevzame vodilno vlogo v svetu. Pri tem Komisija ugotavlja, da je velika ovira za uvedbo alternativnih goriv na trg in sprejem pri potrošnikih tudi pomanjkanje infrastrukture za ta goriva ter enotnih tehničnih specifikacij za vmesnike med vozili in infrastrukturo.

S predlogom direktive se zato želi zagotoviti izgradnjo infrastrukture za alternativna goriva in uvedbo enotnih tehničnih specifikacij zanjo v EU. S tem namenom je Komisija predlagala obvezno pokritost z minimalno infrastrukturo za električno energijo, vodik in zemeljski plin (stisnjen zemeljski plin–SMZ in utekočinjen zemeljski plin–UZP), kar je ključnega pomena za to, da potrošniki ta alternativna goriva tudi sprejmejo (uveljavitev na trgu), ter se s tem zagotovi interes industrije za nadaljnji razvoj in uporabo te tehnologije. Poleg tega pa se med alternativna goriva uvrščajo še biogoriva, sintetična goriva in utekočinjen 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, pa je bil predlog direktive usklajen tudi med Svetom EU in Evropskim parlamentom. Njegova objava pa je sledila v Uradnem listu EU, 28. Oktobra 2014.

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

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



2. MINISTRSTVO ODGOVORNO ZA PROMET

2.1. ORGANIZIRANOST MINISTRSTVA ZA INFRASTRUKTURO–MZI

V Republiki Sloveniji je za področje prometa odgovorno Ministrstvo za infrastrukturo, ustanovljeno za opravljanje nalog na področjih železniškega, zračnega, pomorskega prometa, plovbe po celinskih vodah in cestnega prometa, razen nadzora varnosti cestnega prometa, nalog na področjih prometne infrastrukture in žičniških naprav, nalog na področju energetike, rudarstva ter nalog na področju učinkovite rabe in obnovljivih virov energije.

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

V Kabinetu ministra se opravljajo strokovne, svetovalne, organizacijske, koordinacijske in administrativno–tehnične naloge, vezane na funkcijo ministra ter naloge na področju odnosov z javnostmi, protokolarnih zadev in zagotavljanja informacij javnega značaja.

V Službi za notranjo revizijo se opravljajo naloge nadzora nad proračunsko porabo ministrstva in organov v njegovi sestavi in porabe sredstev EU v ministrstvu in organih v njegovi sestavi, nadzora nad delovanjem notranjih kontrol za zagotavljanje zakonitosti in učinkovitosti poteka poslovanja ministrstva in organov v njegovi sestavi, nadzora nad izvajanja notranjih predpisov in navodil o poslovanju v ministrstvu in organih v njegovi sestavi, nadzora nad zanesljivostjo računovodskih informacij oz. točnostjo in popolnostjo evidenc ministrstva in organov v njegovi sestavi, zagotavljanja preprečevanja napak in prevar v okviru ministrstva in organov v njegovi sestavi, zagotavljanja varovanja sredstev in premoženja ministrstva in organov v njegovi sestavi, koordinacije postopkov pri izvajanju nadzorov s strani institucij nadzora Republike Slovenije in EU nad delovanjem ministrstva in organov v njegovi sestavi ter svetovanja pri sprejemanju odločitev za vzpostavitev in izboljševanje delovanja sistemov za obvladovanje tveganj, kontrol in postopkov poslovanja v ministrstvu in organih v njegovi sestavi.

V Službe za preiskovanje letalskih, železniških in pomorskih nesreč in incidentov sodi neodvisno preiskovanje nesreč, resnih incidentov in incidentov v civilnem letalstvu, v železniškem prometu in v pomorskem prometu in obveščanje o navedenih dogodkih z namenom preprečevanja letalskih, železniških in pomorskih nesreč in incidentov ter zmanjšanja tveganj za njihov nastanek v prihodnosti, s ciljem izboljšanja varnosti v zračnem, železniškem in pomorskem prometu.

V Službi za mednarodne zadeve se opravljajo strokovne naloge, ki se nanašajo na spremljanje, koordinacijo in usklajevanje evropskih zadev in mednarodnih odnosov z delovnih področij ministrstva, Vlade RS, institucij EU in drugih organov in organizacij ter sodelovanje z navedenimi organi, priprava gradiv za svete ministrov za promet, izvajanje nalog s področja harmonizacije ter spremljanje implementacije pravnega reda EU spremljanje in koordinacijo uresničevanja nalog, ki izhajajo iz določb Sporazuma med EU in Republiko Slovenijo na področju prometa ter sodelovanje pri pripravi 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 za področje administrativne usposobljenosti uresničevanja teh nacionalnih programov in strategij ter nalog na področju odnosov z javnostmi, protokolarnih zadev in zagotavljanja informacij javnega značaja.



V Finančnem sektorju se opravljajo strokovne naloge, ki se nanašajo na pripravo in oblikovanje usklajenega finančnega načrta ministrstva in organov v sestavi, usklajevanje in priprava zaključnega računa ministrstva in organov v sestavi, izvrševanje 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 promet, energetiko in prostor, finančno presojo pogodb, ki jih sklepata ministrstvo in Inšpektorata RS za promet, energetiko in prostor, izdelava in vzdrževanje potrebnih operativnih priročnikov za izvajanje postopkov vodenja, financiranja in nadzora projektov sofinanciranih z evropskimi sredstvi, koordinacija postopkov za koriščenje evropskih sredstev med upravljavskimi strukturami ter končnimi uporabniki teh pomoči, spremljanje realizacije projektov sofinanciranih iz evropskih sredstev ter spremljanje in priprava napovedi koriščenja evropskih sredstev, skladno s pravili črpanja evropskih sredstev, prejetje plačil iz naslova prispevka Skupnosti s strani Evropske komisije v okviru centraliziranega upravljanja z odobrenimi evropskimi sredstvi ter vodenje za ta namen ustreznih obrestnih podračunov, izvajanje nalog kontrolne enote za črpanje evropskih sredstev v okviru administrativne kontrole na mestu ter priprava s tem povezanih evidenc in poročil, se opravljajo v okviru Oddelka za proračun in Oddelka za evropska sredstva.

V Sekretariatu se opravljajo naloge spremljajočih, metodoloških in strokovno tehničnih nalog na področju organizacije ministrstva, materialnega poslovanja in programiranja dela, upravljanja s kadrovskimi viri, poslovanja z dokumentarnim gradivom, upravljanja kakovosti, informatike, pravnih zadev, javnih naročil, obrambnih zadev ter strokovnih zadev v zvezi z vključenostjo v zvezo NATO.

Navedene naloge sekretariata se opravljajo v okviru Pravne službe, Službe za upravne zadeve in pritožbe, Kadrovske službe, Službe za splošne zadeve, Glavne pisarne, Službe za javna naročila in Službe za informatiko.

V Direktoratu za infrastrukturo se opravljajo strokovne in upravne naloge, ki se nanašajo na razvoj, investiranje, vzdrževanje in upravljanje na področju javne železniške in cestne infrastrukture ter naloge, ki se nanašajo na razvoj zračnega prometa in letališke infrastrukture s področja letalstva ter pomorstva in pristaniške infrastrukture.

Opravljajo se še naloge v zvezi s spodbujanjem razvoja in uvajanjem inteligentnih transportnih sistemov.

Naloge delovnega področja Direktorata za infrastrukturo se opravljajo v Sektorju za ceste, Sektorju za železnice, Sektorju za letalstvo in Sektorju za pomorstvo.

V Direktoratu za promet se opravljajo strokovne naloge, ki se nanašajo na prometno politiko Republike Slovenije, intermodalni transport ter logistiko, vključno s strategijo regionalnega razvoja in strukturne politike Republike Slovenije, usklajevanje prometnih povezav s sosednjimi državami in v okviru EU in ukrepi trajnostne mobilnosti. Direktorat za promet skrbi za horizontalne povezanosti posameznih vrst prometa, spremlja podatke o prometu in prometnih tokovih, ter njihovih trendih, podatke o aktivnostih in trendih na področju evropske transportne politike, spremljanje stanja in razmer na trgu prevoznih storitev v notranjem in mednarodnem cestnem in žičniškem prometu. Je predlagatelj ukrepov za pospeševanje in urejanje teh dejavnosti, za spodbujanje razvoja okolju prijaznejših oblik prevozov, pospeševanje intermodalnega prevoza in predlaganje ukrepov za razvoj in urejanje prometa. V delovno področje direktorata za promet sodijo tudi spremljanje in koordinacijo uresničevanja nalog, ki izhajajo iz določb Sporazuma med EU in Republiko Slovenijo na področju prometa, opravljanje upravnih in strokovnih nalog, ki se nanašajo na področje varnosti prometa, urejanja socialne zakonodaje in vseh pogojev za nemoteno odvijanje posameznih vrst prometa. Direktorat za promet pripravlja zakone s področja delovanja in podzakonske predpise, ter skrbi za njihovo izvajanje. Vodi izvajanje gospodarskih javnih služb s področja delovanja, koncesijskih pogodb in sporazumov na področju posameznih vrst



prometa. Vodi pripravo in izvajanje Evropskega tedna mobilnosti v Republiki Sloveniji. Pripravlja strokovne podlage za postopke javnega naročanja in skrbi za izvajanje pogodb. Sodeluje pri delu komisij in odborov Evropske komisije in mednarodnih organizacij. Skrbi za uveljavljanje vsebin trajnostne mobilnosti v občinskih prostorskih načrtih. Vodi upravne postopke, in vsebinsko spremlja delo inšpektoratov, ki imajo pristojnosti na posameznih vrstah prometa. Skrbi za obveščanje javnosti in občanov, ter gospodarskih in strokovnih združenj, ter organizacij civilne družbe s področja delovanja in sodeluje s pooblaščenecem za informacije javnega značaja.

Navedene naloge z delovnega področja Direktorata za promet se opravljajo v Sektorju za javni potniški promet in žičnice ter Sektorju za cestne prevoze.

Direktorat za energijo zagotavlja izvajanje upravnih nalog in ukrepov, ki imajo podlago v zakonih in nacionalnem energetskega programu ter sprejetih akcijskih načrtih in operativnih programih, da se zagotavlja zanesljiva oskrba z energijo, učinkovita rabe energije ter obnovljivih in ostalih energetskih virov, in za rudarstvo. V Direktoratu se opravljajo zlasti naslednje naloge:

skrb za celovito energetske politiko države (proces pridobivanja in predelave, proizvodnje, prenosa, distribucije in dobave energije, učinkovite rabe in obnovljivih virov energije),
skrb za gospodarno ravnanje z vsemi mineralnimi surovinami preko podeljevanja rudarskih pravic za raziskovanje in izkoriščanje vseh vrst mineralnih surovin,
priprava in izvajanje zakonskih in drugih aktov za vsa področja direktorata,
spremljanje predpisov EU, prilagajanje nacionalne zakonodaje, sodelovanje pri pripravi predlogov predpisov EU in drugih aktov, priprava stališč Republike Slovenije za organe in delovna telesa EU,
vodenje upravnih postopkov na II. stopnji z delovnega področja energetike, učinkovite rabe energije, obnovljivih virov energije in rudarstva in opravljanje drugih upravnih nalog podobne zahtevnosti,
sodelovanje v bilateralnih in multilateralnih–regijskih energetskih okvirjih.

Navedene naloge z delovnega področja Direktorata za energijo se opravljajo v Sektorju za energetiko in rudarstvo in v Sektorju za učinkovito rabo in obnovljive vire energije.

V okviru Ministrstva za infrastrukturo delujejo tudi trije organi v sestavi ministrstva in sicer:

1. Direkcija Republike Slovenije za ceste, ki opravlja strokovno tehnične, upravne, organizacijske in razvojne naloge na področjih graditve, vzdrževanja in varstva državnih cest ter varstva prometa na njih, nadzora nad njihovim stanjem, upravne naloge na področju pobiranja povračil za uporabo cest, vodenje evidence o državnih cestah, druge naloge, določene z zakonom in podzakonskimi predpisi, ki urejajo javne ceste.
2. Uprava Republike Slovenije za pomorstvo, ki opravlja upravne in strokovne naloge na področjih pomorstva in pristaniške infrastrukture, nadzora nad izvajanjem reda v pristaniščih, preostalih delih teritorialnega morja in notranjih morskih voda, varnostjo plovbe, opravljanjem pomorskega prometa in vzdrževanjem objektov za varnost plovbe in plovnih poti ter opravlja inšpekcijski nadzor nad izvajanjem predpisov na področju morskega prometa in pristaniške infrastrukture ter inšpekcijski nadzor nad izvajanjem predpisov, ki urejajo plovbo po celinskih vodah.
3. Inšpektorat Republike Slovenije za promet, energetiko in prostor, ki opravlja naloge inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem predpisov na področjih železniškega prometa, cestnega prometa in prometne infrastrukture za vse vrste prometa ter na področju žičniških naprav in varnosti na smučiščih, naloge inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem določb predpisov, ki določajo pravila 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 in izvajajo programe dodatnih izobraževanj in usposabljanj voznikov ter 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 izvrševanjem predpisov in splošnih aktov glede urejanja prostora in naselij, graditev objektov in izvedbo gradbenih konstrukcij, izpolnjevanje bistvenih zahtev za objekte, stanovanjske zadeve in geodetske dejavnosti; naloge inšpekcijskega nadzora nad izvrševanjem predpisov in splošnih aktov, ki urejajo elektroenergetiko in termoeenergetiko, nad premično tlačno opremo in opremo pod tlakom v prometu in uporabi, nad učinkovito rabo energije ter naloge inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem določil zakona, ki ureja rudarstvo, in na njegovi podlagi izdanih predpisov, tehničnih predpisov in predpisov s področja varnosti in zdravja pri delu ter drugih predpisov pri raziskovanju in izkoriščanju mineralnih surovin ter pri izvajanju drugih rudarskih del.

2.2. ANALIZA ADMINISTRATIVNE USPOSOBLJENOSTI MZI ZA IZVAJANJE UKREPOV MZI V FINANČNI PERSPEKTIVI 2014–2020

Ministrstvo za infrastrukturo bo za področje prometa v obdobju 2014–2020 izvajalo naloge posredniškega telesa in hkrati upravičenca za dva tematska cilja EK, kot jih definira 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. V okviru teh dveh ciljev Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 zajema ukrepe, ki jih bo MZI izvajalo v obdobju naslednje finančne perspektive z EU sredstvi s poudarkom na prednostnih ukrepih, ki so vezani na nadaljevanje modernizacije železniške infrastrukture in na spodbujanje trajnostne mobilnosti.

V pripravi je Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji, ki bo na podlagi prometnih, ekonomskih in okoljskih kazalcev določila prioriteta vlaganja za razvoj prometa in prometne infrastrukture. V pripravo Resolucije so vključene vse relevantne službe MZI z namenom, da se prednostno izvaja ključne ukrepe in doseže večji (sinergijski) učinek z združevanjem ciljev posameznih ukrepov.

Ukrepi so predlagani za sofinanciranje s sredstvi kohezijskega sklada (investicije v železniško infrastrukturo, manjkajoči avtocestni odseki, projekti vlaganja v pristaniško infrastrukturo, projekti spodbujanja trajnostne mobilnosti) in s sredstvi evropskega sklada za regionalni razvoj (navezovalne državne ceste na TEN-T omrežje ter projekti trajnostne mobilnosti) ter predstavljajo nadaljevanje investicijskega cikla začetega že v tekočem finančnem obdobju 2007–2013.

Upravičenci na področju prometa in prometne infrastrukture znotraj Ministrstva za infrastrukturo bosta predvidoma Direktorat za infrastrukturo (Sektor za železnice) in Direktorat za promet (Sektor za javni potniški promet in žičnice), poleg tega pa še Družba za avtoceste RS, Direkcija Republike Slovenije za ceste, Uprava RS za pomorstvo in drugi upravičenci (samoupravne lokalne skupnosti in javni sektor ter v nekaterih primerih zasebni sektor).

Področja prometne politike, ki bodo s strani MZI predlagana za izvajanje s sredstvi kohezijske politike v obdobju 2014–2020 ostajajo ista kot v tekoči finančni perspektivi 2007–2013, pri čemer pa se znižuje tako število večjih ukrepov, kot tudi razpoložljiva sredstva za te ukrepe, povečuje pa se število ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti.



V primerjavi s tekočo finančno perspektivo je znižanje razpoložljivih sredstev značilno praktično za vsa področja prometa, še posebej pa na področju izgradnje avtocestnih odsekov in odsekov državnih cest, pa tudi za področje železniške infrastrukture, ki pa kljub temu še naprej ostaja prva prioriteta, hkrati pa se višajo sredstva in širijo področja ukrepanja v okviru trajnostne mobilnosti.

Za krepitev upravnih zmogljivosti organov bodo na voljo sredstva tehnične pomoči v okviru Kohezijskega sklada pri čemer bo ključno uspešno izvesti prenos izkušenj in strukture zaposlenih v novo programsko obdobje 2014–2020. Za izvajanje ukrepov bomo v sodelovanju z organom upravljanja posebno pozornost namenili krepitvi upravne zmogljivosti tako organov, vključenih v izvajanje evropske kohezijske politike, kot tudi upravičencev do teh sredstev z izobraževanji, usposabljanji in prenosom znanj med zaposlenimi.

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

- zadržati že usposobljene kadre, ki izvajajo postopke tekoče finančne perspektive tudi za izvajanje nalog naslednjega programskega obdobja;
- glede na spremembe prioritarnih področij ter glede na višino dodeljenih sredstev identificirati potrebe po dodatnih zaposlitvah oz. prerazporeditvah obstoječih že usposobljenih kadrov;
- kader dodatno izobraževati in usposablјati z novostmi in dobrimi praksami izvedbe KP 2014–2020 na vseh področjih, ki se tičejo področja dela s poudarkom na javnem naročanju, projektnem vodenju in izvajanju administrativne kontrole.

2.2.1. Področje železniške infrastrukture

Spodbujanje okolju prijaznejših oblik prometa in uveljavljanje načel multimodalnosti mora prednostno odpraviti zatečene strukturne slabosti v razvoju infrastrukture, v prvi vrsti na področju železniške infrastrukture. Slovenija sledi zahtevam evropske prometne politike k vzpostavitvi vseevropskega omrežja. V preteklih letih je bil razvoj usmerjen predvsem v izboljšanje avtocestnega prometnega omrežja, med tem ko so ostala področja zaostajala v razvoju. Posledično je prišlo do zastoja predvsem na področju železniške infrastrukture, zaradi pomanjkanja investicijskih sredstev v nacionalnem proračunu in pomanjkanja ostalih potrebnih virov financiranja investicij. V tekočem in naslednjem finančnem obdobju je tako področje železniške infrastrukture obravnavano kot prednostno in se mu znotraj področja prometa namenja najvišjo kvoto razpoložljivih sredstev kohezijskega sklada.

Pripravo projektov, ki se nanašajo na investicije oz. novogradnje (graditev nove javne železniške infrastrukture, vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo in izvajanje revizij projektne dokumentacije) skladno z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu (ZZeIP–H, Uradni list RS, št. 92/99) izvaja družba, ki deluje kot agent države (državni inženir) in vodi investicije, ki se nanašajo na novogradnje, po principu »in house«. MzI nastopa kot investitor in naročnik, v okviru ministrstva se izvajajo postopki javnega naročanja, agent države pa izvaja vse druge aktivnosti pomembne za vodenje posameznega projekta.

Za projekte na področju nadgradenj se skladno z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu (ZZeIP–H, Uradni list RS, št. 92/99) aktivnosti izvajajo znotraj ministrstva oz. na Direktoratu za infrastrukturo, v Sektorju za železnice. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu (ZZeIP–H, Uradni list RS, št. 92/99) nadgradnje opredeljuje kot spremembo železniškega podsistema ali dela podsistema, ki izboljša celotno delovanje podsistema. Vsi predlogi projektov, ki so vključeni v operativni



program za RS za obdobje 2014–2020 skladno z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu (ZZeIP–H, Uradni list RS, št. 92/99) predstavljajo nadgradnje, skladno s čimer bo upravičenec Ministrstvo za infrastrukturo.

Naloge upravljanja z javno železniško infrastrukturo izvaja upravljavec JŽI na podlagi pogodbe, ki jo sklene z Vlado. Naloge upravljavca izvaja gospodarska družba SŽ–Infrastruktura, d.o.o. oz. družba za vzdrževanje javne železniške infrastrukture in izvajanje drugih nalog upravljavca. Upravljanje JŽI obsega pripravo načrta vzdrževanja obstoječe JŽI, pripravo strokovnih podlag za nove razvojne projekte železniške infrastrukture, sklepanje pravnih poslov povezanih z gospodarjenjem z JŽI, nadzor nad investicijskimi deli zaradi zagotavljanja varnosti železniškega prometa, izdajo soglasij za posege v progovni in varovalni progovni pas, izdelavo in objavo programa omrežja in upravljanje z železniškimi postajnimi poslopi.

Z namenom doseganja optimalne učinkovitosti v okviru administrativne usposobljenosti pri vodenju in izvajanju prednostnih naložb na področju železniške infrastrukture s sredstvi kohezijske politike 2014–2020 si bo MzI prizadevalo, da se zagotovi usposobljene kadre, ki v okviru projekta tehnične pomoči 2007–2013 vodijo postopke že v tekoči finančni perspektivi in tako že s pridobljenim znanjem in izkušnjami ter z ustrezno nadgradnjo znanja nadaljujejo z delom tudi v novem programskem obdobju v okviru projekta tehnične pomoči 2014–2020. V primeru potrebe po dodatnih zaposlitvah, se bo tudi te zagotovilo v okviru projekta tehnična pomoč 2014–2020.

Projekti nadgradenj železniškega omrežja bodo načrtovani, pripravljeni ter vodeni na MzI, ki v Direktoratu za infrastrukturo že razpolaga z usposobljenimi kadri za opravljanje teh postopkov. Glede na izkušnje tekoče finančne perspektive 2007–2013, v okviru katere je bilo za področje vlaganj v železniško infrastrukturo na razpolago skoraj trikrat več sredstev kohezijskega sklada, si bo MzI s sredstvi tehnične pomoči 2014–2020 prizadevalo k izboljšanju administrativne usposobljenosti, še posebej v smislu sprotnega nadgrajevanja znanja in usposobljenosti za vodenje tako zahtevnih projektov, kot tudi zagotavljanja ustreznih kapacitet.

V okviru postopkov načrtovanja in priprave projektov se bodo izvajale predvsem aktivnosti načrtovanja finančnih sredstev, pregled in ocena investicijske dokumentacije, organiziranje in vodenje izdelave investicijske dokumentacije, organiziranje in vodenje izdelave vloge za pridobitev EU sredstev, priprava javnih naročil za pridobitev izvajalcev, idr. Poleg tega bodo naloge vodij projektov sodelovanje pri izvedbi postopkov javnega naročanja, naloge spremljanja in poročanja, priprava zahtevkov za izplačilo in povračilo, idr.

2.2.2. Področje trajnostne mobilnosti

Trenutna situacija na področju trajnostne mobilnosti in uporabe javnega potniškega prometa (JPP) je v Sloveniji slaba, zato je izvajanje ukrepov, ki vodijo k trajnostni mobilnosti v obdobju 2014–2020 ena od glavnih prioritet MzI. Z uvajanjem trajnostne mobilnosti na vseh ravneh želimo pomembno prispevati k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje, izboljšanja kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih, prometne varnosti in povečanja mobilnosti prebivalstva iz oddaljenih območij.

Aktivnosti Slovenije na področju trajnostne mobilnosti se izvajajo z namenom, da se ta trend obrne z zagotovitvijo dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi oz. 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, posodobila se bodo vozna sredstva, ki bodo dosegala visoke



okoljske standarde, uvedene bodo napredne tehnologije za učinkovitejše spremljanje in upravljanje javnega potniškega prometa. Sinergije z izgradnjo infrastrukture bodo zagotovljene z izborom tistih projektov/ukrepov, ki bodo kazale največje sinergijske učinke tako na ravni kazalnikov onesnaženosti (zrak) kot kazalnike mobilnosti (potniški km). Poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za delovanje integriranega javnega potniškega prometa bo potrebno pristopiti k celovitim rešitvam s pomočjo smernic za izdelavo celostnih prometnih strategij.

Ukrepi, ki jih je MzI predlagalo za izvajanje z razpoložljivimi EU sredstvi (KS in ESRR) se bodo predvidoma pripravljali in vodili v okviru MzI–Direktorata za promet–Sektorja za javni potniški promet in žičnice z že usposobljenimi kadri, ki opravljajo naloge na področju trajnostne mobilnosti v tekoči finančni perspektivi, v okviru katere so se vzpostavile pomembne osnove za nadaljnji razvoj tega področja. Z ozirom, da se v primerjavi s tekočo finančno perspektivo aktivnosti v prihodnji finančni perspektivi na tem področju še dodatno širijo in intenzivirajo, 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 na ministrstvu glede na načrtovane aktivnosti bil pripravljen pregled potreb po dodatnih kadrovske okrepitvah, ki bodo nato zagotovljene v okviru projekta tehnične pomoči 2014–2020. Pri čemer je prioriteta obdržati usposobljene kadre, ki so na področju trajnostne mobilnosti delovali v okviru projekta tehnične pomoči 2007–2013 in v najkrajšem času zaposliti dodaten nujno potreben kader s sredstvi tehnične pomoči 2014–2020.

Upravičenci do sredstev na področju trajnostne mobilnosti bodo predvidoma MzI (Direktorat za promet), lokalne skupnosti in osebe zasebnega prava. Instrumenta za določitev upravičencev pa javni razpis ter neposredna potrditev operacije.

Ukrepi bodo nadaljevanje in smiselna nadgradnja projektov, ki se že izvajajo (integracija javnega potniškega prometa, projekti parkiraj in pelji se) s tem da se področju trajnostne mobilnosti za obdobje 2014–2020 namenja višja kvota sredstev kohezijskega sklada in sredstev evropskega sklada za regionalni razvoj, hkrati pa se širi tudi nabor ukrepov. V postopke izvajanja kohezijske politike 2014–2020 bodo v primerih, ko bodo ukrepi spodbujanja trajnostne mobilnosti širši od vsebine področja prometa, vključeni sodelavci direktorata za energijo z vsebinskimi prispevki.

Ključne naloge, ki jih bodo predvidoma izvajali zaposleni v okviru Sektorja za javni potniški promet in žičnice v povezavi s postopki kohezijske politike 2014–2020:

- priprava in spremljanje izvajanja ukrepov s področja javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti,
- priprava vlog in javnih razpisov za pridobitev EU sredstev,
- sodelovanje pri izvedbi postopkov javnega naročanja in javnih razpisov, skladno z internimi akti MzI s tega področja,
- sodelovanje pri postopkih izvajanja izplačil in povračil,
- izvajanje nalog vodje projekta oz. skrbnika pogodbe (v primeru javnih razpisov), ki izhajajo iz nacionalnih pravnih podlag in pogodbenih razmerij z udeleženci pri izvajanju projektov,
- naloge spremljanja ter poročanja na ravni projekta in prednostne usmeritve,
- poročanje o nepravilnostih na ravni projekta,
- sodelovanje v projektnih in delovnih skupinah pri pripravi navodil in ostalih področnih gradiv za programsko obdobje.

2.2.3. Cestna infrastruktura



Na področju cestne infrastrukture se bodo v naslednji finančni perspektivi izvajali ukrepi vezani predvsem na dokončanje avtocestnega omrežja v RS, kar predstavlja nadaljevanje izgradnje avtocestnega omrežja v tekoči finančni perspektivi in ukrepi vezani na izgradnjo nujnih odsekov državnih cest, ki ležijo izven TEN-T omrežja, vendar predstavljajo ključno povezavo za gospodarski razvoj regije. Upravičenci do sredstev kohezijskega sklada (avtocestno omrežje) in sredstev evropskega sklada za regionalni razvoj sta Družba za avtoceste v RS oz. Direkcija RS za ceste.

Direktorat za infrastrukturo MzI-Sektor za ceste bo v tem primeru v vlogi posredniškega telesa v okviru katerega se bodo predvsem izvajale naloge spremljanja izvedbe projektov. Vloge skrbnikov projektov na MzI bodo v obdobju 2014–2020 predvidoma opravljali zaposleni, ki so v občutno večjem obsegu delo opravljali že v tekoči perspektivi, zato z vidika administrativne usposobljenosti na tem delu ni pričakovati večjih odstopanj.

V luči spodbujanja trajnostnega prometa in odprava ozkih grl 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 Direkcija RS za ceste, ki je organ v sestavi MzI in izvaja naloge upravljanja z omrežjem glavnih in regionalnih cest ter državnimi kolesarskimi potmi. DRSC izvaja strokovno-tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za graditev, vzdrževanje in varstvo glavnih in regionalnih cest ter dela hitrih cest in naloge, ki se nanašajo na prevoze v tovornem in potniškem cestnem prometu.

Direkcija RS za ceste je upravičenec do ESRR sredstev za projekte posodobitev in izgradenj državnih cest. Kvota razpoložljivih ESRR sredstev se v primerjavi s tekočim obdobjem drastično niža, prav tako so do sofinanciranja upravičeni zgolj odseki, ki neposredno vplivajo na gospodarski razvoj regij v RS. Za izvedbo z ESRR sredstvi je tako predvideno znatno manjše število ukrepov. V okviru tekoče finančne perspektive se EU sofinancirani projekti pripravljajo in izvajajo v okviru posebne službe in z zaposlenimi v okviru tehnične pomoči 2007–2013, kar se je izkazalo kot ustrezno ter dobra osnova za učinkovito delo tudi v okviru kohezijske politike 2014–2020. Aktivnosti v zvezi z izvedbo projektov, sofinanciranih z EU sredstvi, bodo v obdobju 2014–2020 predvidoma opravljali zaposleni, ki so delo opravljali že v tekoči perspektivi, zato z vidika administrativne usposobljenosti na tem delu ni pričakovati večjih odstopanj.

Družba za avtoceste v RS skladno z Zakonom o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/10 in 40/12–ZUJF) upravlja in vzdržuje omrežje avtocest in hitrih cest v Republiki Sloveniji in je upravičenec do sredstev kohezijskega sklada.

Sprememba Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji iz leta 2010 je spremenila obseg nalog, ki jih bo družba DARS v bodoče izvajala v svojem imenu in za svoj račun. DARS izvaja naloge gradnje, upravljanja in vzdrževanja avtocest ter stvarnopravna razmerja v zvezi z avtocestami.

Za izvedbo s sredstvi kohezijske politike 2014–2020 bo predvidoma predlagan en projekt s področja izgradnje avtocestnih odsekov, in sicer odsek, ki predstavlja nadaljevanje v tekoči finančni perspektivi zgrajene trase in neposredno navezavo na sosednjo državo članico. Glede na višino sredstev, ki so področju namenjena v tekoči perspektivi, se kvota v obdobju 2014–2020 občutno znižuje, predvsem zaradi v veliki meri dokončane gradnje avtocestnega križa in prenosa sredstev na nove prioritete–železnice in trajnostno mobilnost.

DARS je v tekoči perspektivi uspešno dokončal in predal v uporabo prometu 4 avtocestne odseke, v izvedbi pa je še zadnji projekt zaščite pred hrupom. Projekt, ki bo predvidoma predlagan za izvajanje v naslednji finančni perspektivi izkazuje visoko stanje pripravljenosti,



hkrati pa je projekt primerljive velikosti odsekom tekoče perspektive, zato z vidika administrativne usposobljenosti na tem delu ni pričakovati večjih odstopanj.

2.2.4. Pomorska infrastruktura

Na področju pomorske infrastrukture bodo glavni ukrepi osredotočeni na razvoj koprskega pristanišča, ki je eno od najpomembnejših strateških platform in ima ugodno geostrateško lego za oskrbovanje tržišč srednje in vzhodne Evrope. Za izvedbo s sredstvi EU je v letih 2014–2020 predviden ukrep, ki bo omogočil nadaljnji razvoj pristanišča.

Direktorat za infrastrukturo MzI–Sektor za pomorstvo bo v tem primeru v vlogi posredniškega telesa v okviru katerega se bodo predvsem izvajale naloge spremljanja izvedbe projekta. Vloge skrbnikov projekta na MzI bodo v obdobju 2014–2020 predvidoma opravljali skrbniki projektov, ki so v enakem obsegu delo opravljali že v tekoči perspektivi zato z vidika administrativne usposobljenosti na tem delu ni pričakovati večjih odstopanj.

Upravičenec za prejem sredstev kohezijske politike je Uprava RS za pomorstvo (URSP). URSP kot organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo, opravlja upravne in strokovne naloge na področjih pomorstva in pristaniške infrastrukture, nadzora nad izvajanjem reda v pristaniščih, preostalih delih teritorialnega morja in notranjih morskih voda, varnostjo plovbe, opravljanjem pomorskega prometa in vzdrževanjem objektov za varnost plovbe in plovnih poti ter opravlja inšpekcijski nadzor nad izvajanjem predpisov na področju pomorskega prometa in pristaniške infrastrukture ter inšpekcijski nadzor nad izvajanjem predpisov, ki urejajo plovbo po celinskih vodah.

Ukrep v izvedbi URSP v obdobju 2014–2020 je istovrsten ukrepu, ki ga URSP že izvaja v tekoči perspektivi, zato z vidika administrativne usposobljenosti na tem delu ni pričakovati večjih odstopanj. Projekt poglobljanja vplovnih poti v pristanišče Koper bo pripravil, vodil in nadziral že razpoložljiv usposobljen kader URSP.

2.2.5. Horizontalne naloge kohezijske politike 2014–2020

2.2.5.1. Priprava in izvedba postopkov javnega naročanja

Priprava in izvedba postopkov javnega naročanja je v tekoči finančni perspektivi predstavljalo eno večjih tveganj za izvedbo projektov skladno s terminskimi plani, saj je zaradi številnih revizijskih zahtevkov v postopku javnega naročanja in posledično kasnejšega izbora izvajalcev prišlo do zamikov realizacije projektov. Skladno s tem je bila tudi zaradi potrebe po pospešeni izvedbi EU projektov v letu 2010 na MzI ustanovljena posebna služba, ki vodi pripravo in izvedbo postopkov javnega naročanja. S tem je bilo iz posameznih služb ministrstva preneseno in skoncentrirano znanje s področja javnega naročanja, kar se je pokazalo kot zelo uspešen model v primeru izvajanja velikih infrastrukturnih projektov. Priprava razpisnih dokumentacij in vodenje postopkov v okviru posameznih direktoriatov se je namreč zaradi pomanjkanja znanja in predvsem izkušenj (posamezniki so povečini v celotni perspektivi vodili postopke le za svoje projekte) izkazala kot neučinkovita, zato je bila potreba po koncentraciji znanja in izkušenj na enem mestu bistvenega pomena za pospešitev in izboljšanje kvalitete delovanja na tem področju.

Služba za javna naročila v primeru, ko so upravičenci do EU sredstev službe MzI pripravi in vodi celoten postopek javnega naročanja, v primeru, ko je MzI v vlogi posredniškega telesa, postopke izbire izvajalcev pa vodijo upravičenci izven MzI, Služba sodeluje pri izvajanju nadzora nad izvajanjem postopkov javnega naročanja, s čimer se izboljšuje kvaliteta priprave



razpisne dokumentacije in posledično minimizira tveganje napak, kot tudi vpliva na skrajšanje postopkov.

Zavedajoč se, da je pravočasno pridobivanje izvajalcev v postopkih javnega naročanja v tekoči perspektivi predstavljajo eno glavnih tveganj za izvedbo projektov v obdobju upravičenosti za črpanje EU sredstev in pozitivnih učinkov, ki jih je prinesla reorganizacija dela MzI na tem področju, bo MzI organiziranost na področju izvajanja javnih naročil predvidoma zadržalo tudi pri izvajanju ukrepov kohezijske politike 2014–2020 in skladno s tem z vidika administrativne usposobljenosti na tem delu ni pričakovati večjih odstopanj.

Poleg tega bo MzI v sodelovanju z organom upravljanja, Ministrstvom za finance, ki sprejema Strategijo usposabljanja in izpopolnjevanja javnih uslužbencev na področju javnega naročanja in Ministrstvom za notranje zadeve, ki skrbi za strateški razvoj učenja na področju javnega naročanja zaposlenim, ki se ukvarjajo s postopki izvajanja kohezijske politike 2014–2020 zagotovilo redna ter sistematična usposabljanja in izobraževanja na področju javnega naročanja.

Ključna področja, ki bodo zajeta v programu izobraževanj glede javnega naročanja so:

- Pregled sprememb zakonodaje na področju javnega naročanja;
- Uporaba posameznih vrst postopkov javnega naročanja in transparentno vodenje let, vključno s praktičnimi primeri;
- Učinkovita uporaba pravil EU o javnih naročilih prek ustreznih mehanizmov;
- Pravno varstvo v postopkih javnega naročanja, praksa Državne revizijske komisije in Sodišča EU s področja javnega naročanja;
- Zeleno javno naročanje;
- Elektronsko javno naročanje;
- Priprava kakovostnih pogodb za dela in blago, ki se oddaja po pravilih o javnem naročanju.

2.2.5.2. Priprava podlag skladno z okoljsko zakonodajo EU

V okviru tekoče finančne perspektive se je med drugim kot problematično izkazalo tudi področje izpolnjevanja zahtev s področja okoljske zakonodaje EU. V pretežni meri so bile težave s pripravo in potrjevanjem projektov v tem delu povezane z nepopolnim prenosom EU zakonodaje v pravni red Republike Slovenije. S spremembo Zakona o varstvu okolja (ZVO–1F) v letu 2013 je bila zakonodaja EU na področju presoje vplivov investicij na okolje v celoti prenesena v pravni red RS, zaradi česar pričakujemo v prihodnje na tem področju manj odprtih vprašanj in dilem.

S tesnim sodelovanjem z resorno pristojnim ministrstvom, ki je v tem delu tudi najbolj strokovno usposobljeno, smo v okviru tekoče finančne perspektive pridobili veliko pomembnih izkušenj in znanja, ki jih bo potrebno nadgrajevati in dopolnjevati z ustreznim izobraževanjem na ravni celotne državne uprave tudi v okviru izvajanja kohezijske politike 2014–2020.

2.2.5.3. Sistem usposabljanja kadrov in nadzor nad izvedbo projektov

Na MzI deluje poseben oddelek, ki opravlja naloge, ki se nanašajo izključno na koordinacijo postopkov za koriščenje evropskih sredstev. Oddelek bo v predvidoma nespremenjenem obsegu deloval tudi v obdobju 2014–2020.



Ključne naloge oddelka so vezane na izvedbo postopkov kohezijske politike skladno s področno zakonodajo EU in RS ter navodili organa upravljanja. Med glavnimi nalogami oddelka so izdelava in vzdrževanje potrebnih operativnih priročnikov za izvajanje postopkov vodenja, financiranja in nadzora EU projektov, sodelovanje pri načrtovanju finančnih sredstev za EU projekte, spremljanje realizacije EU projektov, koordiniranje postopkov in projektov za pridobitev in koriščenje EU pomoči ter izvajanje nalog administrativne kontrole stroškov pred izplačilom EU sredstev.

Oddelek bo v obstoječi sestavi poleg zgoraj naštetih nalog predvidoma še naprej sodeloval pri spremljanju in koordiniranju napotitev na ustrezna izobraževanja vseh kadrov, ki bodo na MZL vključeni v izvajanje postopkov kohezijske politike 2014–2020. S tem se bo ustrezna administrativna usposobljenost kadrov dodatno krepila na področjih, kjer se bodo kazale največje potrebe. Izobraževanja je za vsa posredniška telesa v tekoči finančni perspektivi organiziral organ upravljanja, kar bo praksa tudi v prihodnje. Poleg izobraževanj v organizaciji organa upravljanja se bodo kadri MZL udeleževali tudi izobraževanj v organizaciji drugih uglednih in preizkušenih izobraževalnih ustanov s poudarkom na seminarjih, kjer bodo predavatelji predstavniki Evropske komisije, organ upravljanja ali drugi predavatelji z izkušnjami na področju izvajanja postopkov Evropske kohezijske politike.

Poleg pomembne naloge koordiniranja postopkov je ena glavnih nalog oddelka tudi spremljanje in identificiranje potencialnih odstopanj izvedbe ukrepov od predvidenega časovnega plana. Slednje je še posebej pomembno v okviru MZI, ki je resorno pristojno za več pomembnih področij delovanja države in za vzdrževanja stalnega nadzora nad uresničevanjem zastavljenih ciljev ter s tem pravočasnega zaznavanja morebitnih odstopanj in s tem pravočasnega ukrepanja. V ta namen zaposleni sodelujejo pri kontroli finančne (kontrolor) in fizične izvedbe projektov (skrbnik projektov) in na podlagi ugotovljenih morebitnih odstopanj od terminskih planov pripravijo predloge za pospešitev izvajanja projekta oz. nadomestitev projektov s slabšo dinamiko izvajanja s projekti, ki potekajo nemoteno in skladno s terminskimi plani.



3. PROMETNI MODEL

3.1. UVOD

Prometno vrednotenje je narejeno s pomočjo nacionalnega prometnega modela, ki ga sestavljata modela CETRA in PRIMOS². Slovenski nacionalni prometni model predstavlja orodje za razmeroma objektivno vrednotenje učinkov strategij prihodnje prometne ureditve na ravni države. Izidi napovedi, ki temeljijo na tem modelu, predstavljajo osnovo za prometno, okoljsko in ekonomsko vrednotenje različic.

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

3.2. PODATKI ZA RAZVOJ IN VALIDACIJO PROMETNEGA MODELA

3.2.1. Uvod

Kakovost prometnega modela je v precejšnji meri 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 socioekonomske količine za modeliranje povpraševanja.
- podatki za kalibracijo in validacijo modela:
 - podatki za model motorizacije,
 - podatki za model potniškega prometa,
 - podatki za model blagovnega prometa.

Podatki za razvoj modela predstavljajo eno izmed ključnih osnov za razvoj modela, podatki za kalibracijo in validacijo pa finemu uravnavanju modela in potrditvi njegove verodostojnosti.

² Oba modela je v letih 2004–2013 razvila družba PNZ v sklopu javnih naročil Ministrstva za promet oz. Ministrstva za infrastrukturo in Družbe RS za ceste



3.2.2. Podatki za razvoj modela

3.2.2.1. Potovalne zakonitosti za razvoj modela potniškega prometa

Podatki za modeliranje generacijskih faktorjev, izbire prometnega sredstva, distribucije, 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, si.

Podatki za določanje občutljivosti na 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.

3.2.2.2. 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.

SURS–ovi podatki predstavljajo osnovo za ugotovitev proizvodnje, porabe, izvoza in uvoza na ravni Slovenije. Te vrednosti so bile razčlenjene na prometne cone in predstavljajo podlago za izračun generacijskih faktorjev.

3.2.2.3. Socioekonomski 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 bili na osnovi ankete po delovnih organizacijah, ki imajo več kot 100 zaposlenih, določene natančne lokacije delovnih mest.

3. Podatki o prodajnih površinah, vpisnih mestih in tehničnih kapacitetah (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 v glavnem dosegljivi na ravni držav in območjih 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 AJPES–ovih podatkih, na osnovi ankete ustrezno korigirana, da so delovna mesta razporejena skladno s stvarnim stanjem. Ustrezno so bile korigirane 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 UMAR–jevi napovedi iz leta 2009 in najnovejši napovedi Evropske komisije za 28 evropskih držav.

3.2.3. Podatki za kalibracijo in validacijo modela

3.2.3.1. Podatki za model motorizacije

Kalibracija in validacija slovenskega modela motorizacije je narejena na osnovi podatkov:

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

Validnost modela je potrjena na osnovi primerjave modelske in statistične vrednosti stopnje motorizacije po slovenskih občinah.



3.2.3.2. 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.EU in statistični uradi evropskih držav.
- Delovno aktivno prebivalstvo po občinah prebivališče in občini delovnega mesta, 2011, SURS.
- Število zaposlenih in njihova struktura po državah, Eurostat.EU.
- Mobilität in Deutschland, Bundesministerium für Verkehr, Bau in 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. Števni podatki:

- Števni 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 keresztszűzeti forgalma, Magyar Közut, 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 železnicah se potnike šteje 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 prerezihih.

3.3. ZASNOVA CELOTNEGA MODELA

3.3.1. 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 strateškega značaja.

Notranji prometni model je razvit za osrednje evropsko območje, ki sega od Atlantskega oceana do Črnega morja in od Baltskega do Sredozemskega morja. Notranji prometni model je sestavljen iz dveh podmodelov: iz nacionalnega podmodela Republike Slovenije, ki temelji na predhodno izdelanem modelu PRIMOS, in iz podmodela preostalega območja notranjega modela. Nacionalni podmodel je podrobnejši in vključuje vsa znotrajconska in medconska potovanja ter znotrajconske 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 (CEntralno evropski 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 območje Slovenije.

Modeliran je potniški in blagovni promet.

Notranji promet je po eni strani odvisen od razmer, ki jih pogojujejo slovenska regionalna središča v povezavi z njihovimi gravitacijskimi zaledji, znotrajregionalnimi in medregionalnimi odnosi ter specifične slovenske značilnosti in po drugi strani od globalizacijskih procesov, ki vplivajo tudi na Slovenijo. Slovenija, kot teritorialno majhna država, je še bolj kot druge odvisna od svojega okolja. Zato notranji prometni model vključuje tako območje Slovenije kot njeno neposredno vplivno območje.

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

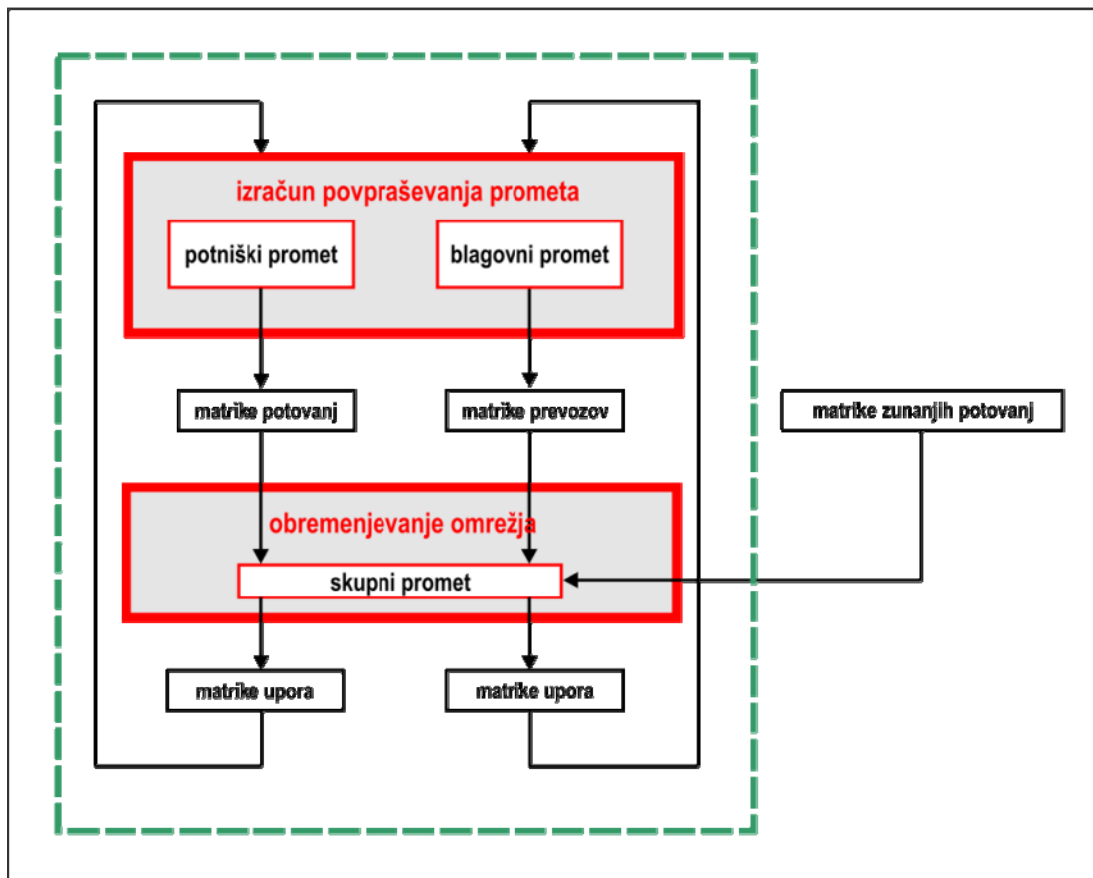
Notranji in zunanji model sta strateškega značaja in vključujeta soodvisnost med poselitvami, socioekonomskimi in prometnimi razmerami ter hkrati tudi med elementi samega prometnega sistema. Oba omogočata verodostojno modeliranje sprememb pri izbiri prometnega sredstva, in sicer za potniški in blagovni promet. Kajti skladno z evropsko in slovensko prometno politiko bo v prihodnje prišlo do večje vloge javnega potniškega in železniškega blagovnega prometa.

Prometni modeli za potniški in blagovni notranji in zunanji promet so 4–stopenjski. Vključujejo torej tradicionalne stopnje: produkcija in atrakcija, distribucija, izbira prometnega sredstva in obremenjevanje. To se pravi, je povsem izključena metoda faktorjev rasti in s tem tudi pogosto povezano subjektivno ocenjevanje. Model v celoti temelji na objektivnih osnovah in jasnih izhodiščih. Tako izid modela načeloma ni odvisen od subjekta, ki z njim dela.

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

Skladno s projektno nalogo je modeliran promet na povprečni delovni dan in v popoldanski urni konici. Osnovno leto predstavlja leto 2011, prognostični pa sta leti 2020 in 2030. Model je (za osnovno leto) kalibriran in validiran po mednarodnih merilih.

Model je razvit s pomočjo programskega orodja VISUM 12.00.



Slika 32. Zasnova celotnega osrednje evropskega prometnega modela, ki vključuje potniški in blagovni promet

3.3.2. Struktura modela

Notranji in zunanji model skupaj vključujeta vsa relevantna prometna sredstva in vso relevantno infrastrukturno omrežje, in sicer:

1. Notranji model potniškega prometa

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

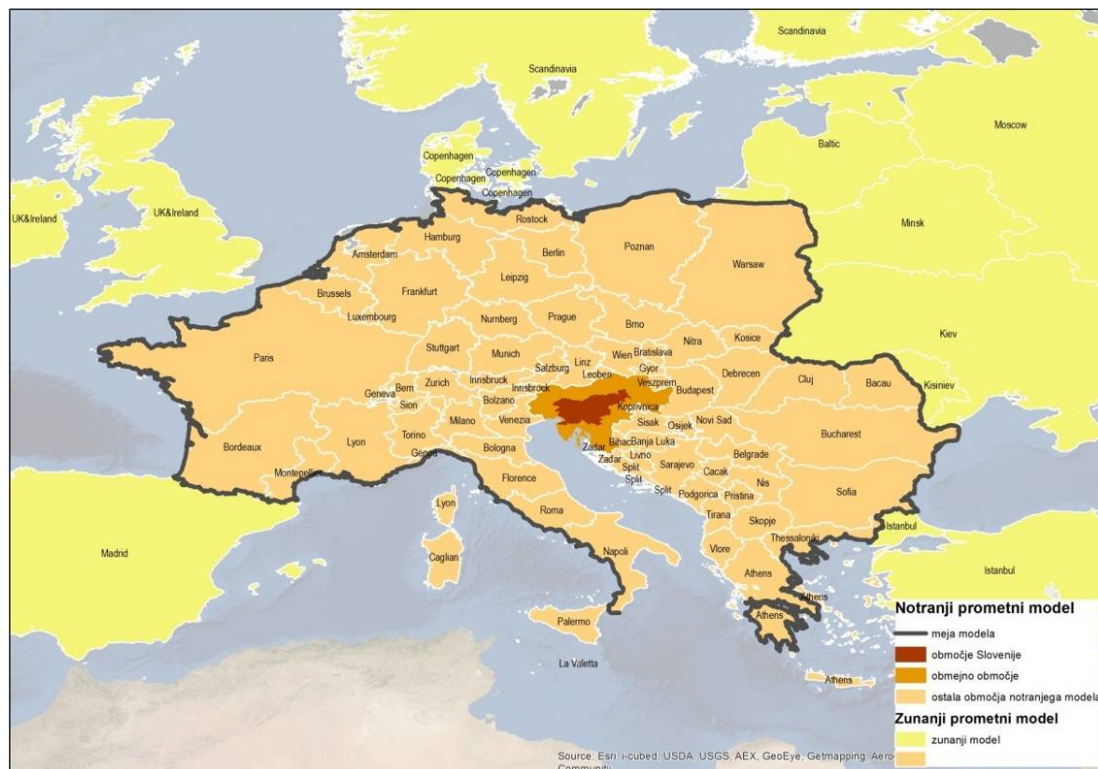


- Ostalo osrednje evropsko območje:
 - osebni avto,
 - javni potniški promet (vlak, linijski avtobus),
 - letališča in letalske linije,
 - trajekti,
 - avtobusne in železniške postaje in postajališča,
 - prestopne točke.
2. Notranji model blagovnega prometa
- Slovenija:
 - vlak,
 - lahki tovornjaki (do 7,5 t), težki tovornjaki (nad 7,5 t),
 - pretovorne točke (vključno z Luko Koper).
 - Ostalo osrednje evropsko območje:
 - vlak,
 - težki tovornjaki (nad 7,5 t),
 - ladje in trajekti,
 - pristanišča,
 - pretovorne točke.
3. Zunanji model potniškega prometa
- Ostalo območje Evrope in sveta:
 - osebni avto,
 - javni potniški promet (vlak),
 - letališča in letalske linije,
 - ladje in trajekti,
 - železniške postaje in postajališča,
 - prestopne točke.
4. Zunanji model blagovnega prometa
- Ostalo območje Evrope in sveta
 - vlak,
 - težki tovornjaki (nad 7,5 t),
 - ladje in trajekti,
 - pristanišča,
 - pretovorne točke.

Na osnovi povpraševanja potniškega in blagovnega prometa v notranjem prometnem modelu, ki vključuje produkcijo in atrakcijo potovanj in prevozov, njihovo distribucijo in izbiro prometnih sredstev ter povpraševanja zunanjega prometa so določeni skupni potniški in blagovni tokovi, ki se razporedijo po prometnih sredstvih in njihovih kombinacijah.

3.3.3. Območje obdelave

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



Slika 33. Notranji coning: 827 con (obrobiljen z debelejšo črto); zunanji coning: 12 con (rumeno obarvano)

Kot rečeno, notranji prometni model oziroma model CETRA zajema območje, ki sega od Atlantskega oceana do Črnega morja in od Baltskega do Sredozemskega morja. To območje vključuje dobrih 350 mio prebivalcev in okoli 150 mio delovnih mest. Glede na to, da nas zanimajo predvsem razmere v Sloveniji, je to območje podrobno obdelano na nacionalni ravni. Promet zunaj območja Slovenije je kot del nacionalnega modela obdelan le v tolikšni meri, kolikor to vpliva na razmere v Sloveniji. Na sliki 33 je območje notranjega modela, tj. območje, ki je modelirano v okviru te študije in je obrobiljeno z debelejšo črto.

Model je podrobno kalibriran in validiran na prometne razmere znotraj Slovenije. Prometne razmere zunaj Slovenije so grobo preverjene, toda natančneje v zamejskem prostoru in bolj grobo na večji oddaljenosti od Slovenije.

3.4. POVPRŠEVANJE NOTRANJEGA POTNIŠKEGA PROMETA

3.4.1. Območje Slovenije

3.4.1.1. Model povpraševanja

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



Uporabljeni generacijski faktorji izhajajo iz slovenskih anket po gospodinjstvih.³

Poleg generacijskih faktorjev podlago za izračun generacij predstavljajo tudi socioekonomski podatki po conah, in sicer: število prebivalcev, zaposlenih, šolarjev, dijakov in študentov ter ali imajo na voljo osebni avto ali ne.

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

Atrakcija je v prvem koraku določena v razmerju vseh delovnih mest, delovnih mest v terciarnem sektorju, šolskih mest, kvadrature prodajnih površin in prebivalcev.

Sprememba produkcije potovanj je v osnovi odvisna od rasti mobilnosti (vseh potovanj/osebo/dan) in stopnje motorizacije. Rast mobilnosti pa je odvisna od rasti BDP-ja in je določena z enačbo:

$$M_i = \eta * BDPI$$

M_i ... faktor rasti mobilnosti v območju i

$BDPI$...faktor rasti bruto domačega proizvoda v območju i

η ... faktor elastičnosti

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

Enačba ima obliko:

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

Središčna (ali linearna) ločna elastičnost:

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

kjer je:

η vrednost elastičnosti,

Q_1 povpraševanje pred,

Q_2 povpraševanje po,

P_1 cena oziroma storitev pred,

P_2 cena oziroma storitev po.

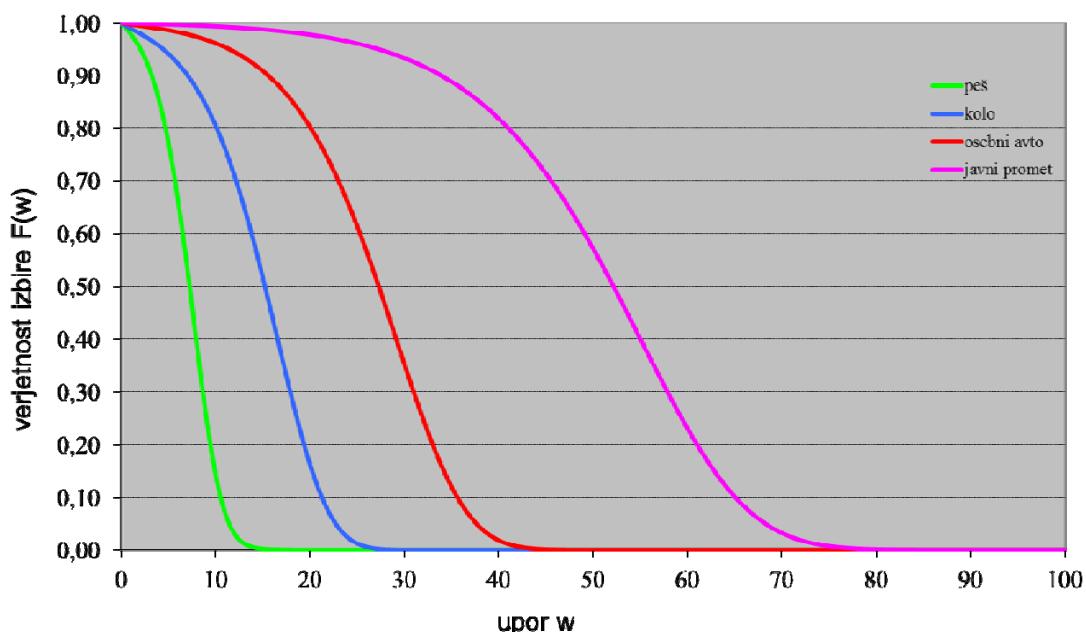
Za določitev stopnje motorizacije je razvit poseben model.

Na spremembo produkcije in atrakcije seveda vplivajo tudi spremembe o socioekonomskih značilnostih posameznih prometnih con.

Distribucija in izbira prometnega sredstva sta določeni s simultanim modelom EVA. Gre za verjetnostne funkcije upora, ki so drugačne za različne izvorno-ciljne skupine, za različna prometna sredstva in za različne vrste upora. Te funkcije (poleg atrakcij) določajo, kateri potovalni cilj bo izbran z določenim prometnim sredstvom, in to hkrati.

³ Anketa razodete preference po gospodinjstvih, raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije, PNZ, Ninamedia, URBI, 2003.

Verjetnostne funkcije upora standardno vključujejo potovalni čas. V okviru tega modela sta dodani še posebni funkciji, in sicer funkcija, ki je občutljiva na razpoložljivost parkirišč in funkcija, ki je občutljiva na pogostnost voženj vozil javnega potniškega prometa. Tako bo izbira prometnega sredstva določena bolj verodostojno, saj bodo pri izbiri upoštevani vsi najvplivnejši dejavniki.



Slika 34. Verjetnostne funkcije upora za različna prometna sredstva

Potovalni čas predstavlja **generalizirano ceno** oziroma **generalizirani čas**. Kajti eden ključnih elementov, ki vplivajo na izbiro prometnega sredstva in cilj potovanja, je strošek potovanja. Ta je izražen ali v denarni (kot generalizirana cena) ali časovni (kot generalizirani čas) enoti. V obeh primerih je sestavljen iz denarnih in nedenarnih stroškov. Med drugim je potrebno poznati vrednost časa po namenih potovanja, da se denarni oziroma časovni stroški preračunajo bodisi v denar bodisi v čas. Vrednost časa je sicer različna za različne kategorije 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, bolj občutljivi na ceno vozovnice ali parkirnine. Z rastjo življenjske ravni postaja čas vse pomembnejši in občutljivost na ceno vse manjša.

V modelih CETRA in PRIMOS so na območju Slovenije uporabljene vrednosti časa, ki veljajo za slovenske razmere. Generalizirani čas, uporabljen v tem modelu, predstavlja privlačnost prometnega sredstva in poti, in vključuje vse pomembnejše elemente upora, 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 vsi navedeni elementi. Časi niso določeni matematično, pač pa tako, kot jih ljudje dojemajo in občutijo (percepirani čas ali *perceived time*). Npr. čakalni čas ljudje dojemajo manj ugodno kot enak čas vožnje.

Kot rečeno, razpoložljivost parkirišč in cena parkiranja sta kot del funkcije upora s posebno funkcijo posebej modelirana.

Kot je prikazano v podpoglavju Struktura modela, na območju Slovenije posebno prometno sredstvo predstavlja sistem parkiraj in se pelji (P+R), ki je tudi posebej modeliran.

Funkcija upora, ki je občutljiva na razpoložljivost splošnih parkirišč

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

Povprečna cena parkiranja po prometnih conah je izračunana na osnovi 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 dveh komponent. Upoštevana je **razpoložljivost parkirišča** (število parkirnih mest) in resnična **cena parkiranja** po vrsti parkirišča in času trajanja parkiranja.

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

Funkcija upora, ki je občutljiva na pogostnost voženj javnega prometa

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

Parametri funkcije EVA 2, ki tudi tu predstavlja matematično osnovo za izračun, so določeni na osnovi ankete izražene preference.

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

- namen 1–potovanja za namena služba in šola,
- namen 2–potovanja za ostale namene (nakup, prosti čas, ostalo).

Na splošno so na pogostnost voženj bolj občutljivi potencialni uporabniki javnega prometa, ki potujejo z ostalimi nameni, kot tisti, ki potujejo z namenom delo in šola. V obeh primerih pa se privlačnost javnega prometa močno zmanjša, če je npr. razmik med vlaki večji kot 2 uri. Od tu dalje 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 modelu vključeni vsi bistveni elementi 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, zmanjšati število avtomobilov v mestnih središčih ter optimizirati stroške prevozov in s tem 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.

Za modeliranje sistema P+R je vključena dodatna verjetnostna funkcija upora. V prvem koraku se s postopkom matrične konvolucije⁴ izračuna matrika upora za sistem P+R. Določena je na osnovi dveh matrik upora, in sicer osebnega avtomobilskega ter javnega prometa. Na osnovi vseh lokacij parkirišč sistema P+R se za posamezni izvirno–ciljni par določi najbolj ugodno lokacijo prestopa med enim in drugim prevoznim sredstvom. Sledi simultani proces distribucije in izbire prometnega sredstva (model EVA), katerega izid so matrike potovanj po namenih in prometnih sredstvih. Matriko potovanj sistema P+R se na osnovi matrike najugodnejše lokacije prestopa razdeli in sešteje k matriki potovanj, opravljenih posebej z osebnim avtomobilskim in posebej z javnim potniškim prometom.

3.4.1.2. Model motorizacije

Na osnovi številnih statističnih in anketnih raziskav 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 osnovi podrobne analize je bilo ugotovljeno, da na ravni Slovenije ustreza t.i. urejen logit model ali *Ordered Logit Model*.

Urejen logit model motorizacije je razvit:

- na ravni gospodinjstev in
- na ravni oseb.

Spremenljivke in podspremenljivke izhajajo iz ankete po gospodinjstvih iz leta 2003 za področje širše ljubljanske regije.⁵ Spremenljivka je npr. starost, podspremenljivke pa so različni starostni razredi. Dodatno je bila analizirana tudi državna anketa po gospodinjstvih iz let 1999–2001.⁶

Na ravni gospodinjstev so obravnavane štiri možne verjetnosti:

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

Na ravni oseb sta obravnavani dve možnosti:

- oseba ima avto in
- oseba nima avta.

⁴ Matrična konvolucija je postopek, kjer se s pomočjo matrike možnih prestopnih točk poišče minimum potovalnih časov dveh matrik (ene za osebni avto, druge za javni potniški promet), da se dobi matriko najmanjših potovalnih časov za sistem P+R.

⁵ Vir (1).

⁶ Anketa po gospodinjstvih v Republiki Sloveniji, DRSC, 1999/2000.



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

3.4.2. Ostalo osrednje evropsko območje

3.4.2.1. Model povpraševanja

Za celotno območje, ki je vključeno v notranji prometni model, je razvit enoten model povpraševanja. Le na območju Slovenije je ta bolj podroben, na območju ostalih 22-ih držav pa manj. Saj nas zanima predvsem tisti promet iz 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 osnovi mednarodnih in domačih anket po gospodinjstvih. Delež medconskega prometa je prav tako določen na osnovi mednarodnih raziskav.

Sprememba produkcije potovanj je tudi tu določena na osnovi rasti mobilnosti in bruto družbenega proizvoda 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 določena s simultanim modelom EVA. Za to območje, ki zajema predvsem daljinski promet, so razvite posebne funkcije EVA, ki se razlikujejo od slovenskih.

Verjetnostne funkcije upora tudi tu vključujejo potovalni čas, tj. generalizirani čas. Ta vključuje nedenarne in denarne stroške, podobno kot pri slovenskem modelu. Ne vključuje pa dodatnih funkcij, občutljivih na razpoložljivost parkirišč in pogostnost voženj vozil javnega prometa. V tem območju prav tako ni vključen sistem P+R.

Kot rečeno, na območju preostalih 22-ih držav je razvit model, ki realno vpliva le na prometne razmere na območju Slovenije. Saj nas v okviru tega modela v resnici zanima le to območje.

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

Vsekakor bo pa ta model v obravnavanem prostoru dal bistveno bolj verodostojne, natančne in zanesljive izide kot aktualni vseevropski model TRANS–TOOLS, ki v območju Srednje Evrope precej odstopa od stvarnih razmer.

3.4.2.2. Model motorizacije

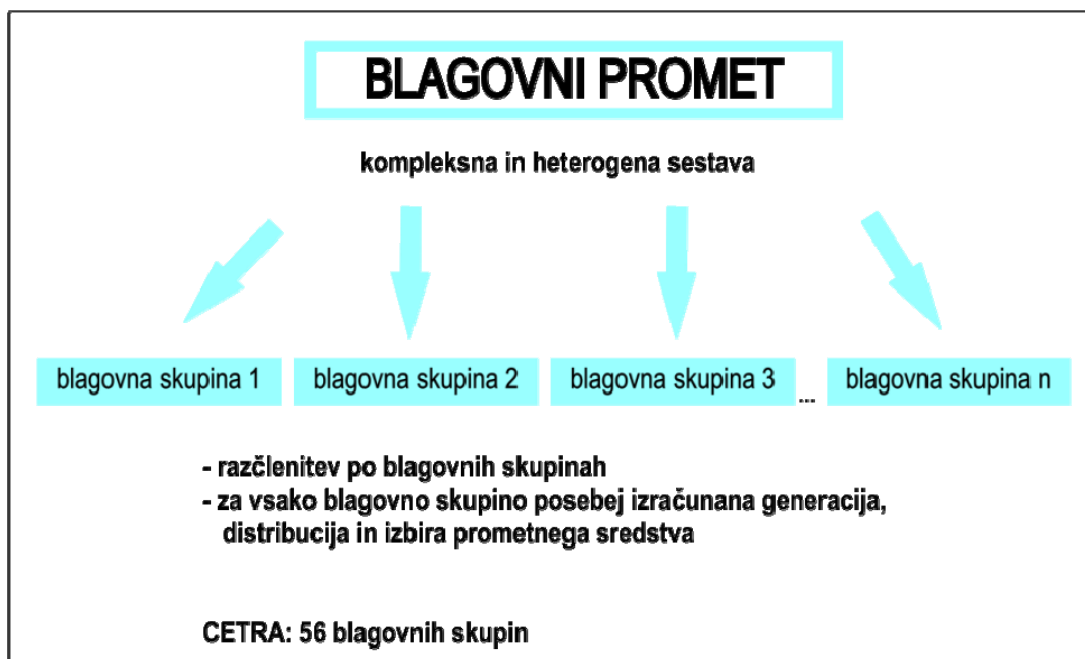
Rast stopnje motorizacije za 22 držav bo povzeta iz novejših mednarodnih napovedi, ki temeljijo na novejših napovedih bruto domačega proizvoda in drugih dejavnikih. V modelu povpraševanja bo stopnja motorizacije upoštevana tako kot pri slovenskem modelu in bo prav tako vplivala na mobilnost in izbiro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

3.5. POVPRAŠEVANJE NOTRANJEGA BLAGOVNEGA PROMETA

Model blagovnih skupin

a. Blagovne skupine

Model blagovnih skupin je večplasten in heterogen.



Slika 35. Model blagovnih skupin je razčlenjen na blagovne skupine, ki se posebej modelirajo

Bistvo tega modela je, da je razčlenjen na blagovne skupine in da se za vsako blagovno skupino izračuna svojo generacijo, distribucijo in izbiro prometnega sredstva. Model CETRA vključuje 56 blagovnih skupin in vsaka blagovna skupina se v fazi povpraševanja obravnava posebej, kajti za vsako so značilne nje lastnosti, ki se razlikujejo od drugih.

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

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

b. Logistični sistemi

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

Logistični sistemi so običajno razčlenjeni kot:

- razsuti tovor,
- zabojniki,



- tovor v vrečah,
- tekočine,
- pokvarljivo blago
- itd.

Izbira prometnega sredstva in poti je v največji meri odvisna od transportnih stroškov. Blagovne skupine z lastnostmi, ki so podobne glede fizičnih značilnosti in možnosti transporta, so pripisane določenim logističnim sistemom in vrstam stroškov. Različni transportni stroški so določeni za logistične sisteme, ki so prikazani v tabeli 5.

Tabela 5. Logistični sistemi

logistični sistem	razlaga
tekočina: surova nafta	transport surove nafte
tekočina: naftni proizvodi	transport naftnih proizvodov (npr. nafta)
tekočina: hrana	transport tekočih prehrabnih izdelkov
razsuti tovor: surovine	transport suhih, nepakiranih materialov v velikih količinah (npr. železova ruda)
razsuti tovor: gradbeni materiali	transport razsutih gradbenih materialov (npr. gramoz)
razsuti tovor: hrana in krma	transport suhih, nepakiranih kmetijskih in prehrabnih izdelkov (npr. žito)
tovor v vrečah	transport dobrin v vrečah in vrečkah
zabojnik	transport dobrin v zabojnikih (npr. potrošne dobrine)
posebni tovornjaki	transport dobrin, ki zahtevajo posebna vozila (npr. stroji)
sveža hrana	transport pokvarljivih prehrabnih izdelkov
zemeljski plin	transport zemeljskega plina

c. Stopnje modela blagovnega prometa

Postopek modeliranja ima 5 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 z določenimi prometnimi sredstvi (t/leto).
4. Preračun na vozila, ki se izrazijo kot prevozi med prometnimi conami s prometnimi sredstvi.
5. Obremenjevanje, ki se izrazi kot prevozi po prometnih odsekih (vključno s praznimi vožnjami).

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

Posamezne stopnje se modelirajo zaporedno, toda povratni vplivi iterativno vplivajo tudi na predhodne stopnje.

d. Generacija

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

Glede na vrsto blagovne skupine in glede na to ali sta lokalna produkcija in poraba lahko izračunani, odločilno rabo površin predstavljajo:

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



Na ravni držav in celotnega območja notranjega modela se lokalna proizvodnja in uvoz morata izenačiti z lokalno potrošnjo in izvozom. Za vsako izmed 56–ih blagovnih skupin se izračunajo količine pri izvoru (produkcija) in pri cilju prevoza (atrakcija). Če je lokalne potrošnje več kot lokalne proizvodnje, je potreben še uvoz. Če je lokalna potrošnja manjša od proizvodnje, se višek izvozi. Seveda pa so upoštevane realne razmere, saj se lahko nekaj izvozi tudi v primeru, ko je potrošnja večja od proizvodnje ipd.

Pri izračunu generacije se upošteva proizvodni postopek. Npr. izkopu apnenca sledi izdelava žlindre, temu pa proizvodnja cementa ipd.

e. Distribucija

Tako kot generacija je tudi distribucija računana ločeno za vsako blagovno skupino. Distribucija je izračunana z gravitacijskim modelom, s katerim se distribuirajo količine prometa med izvornimi in ciljnim 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 in 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.

Na ta način se za vsako blagovno skupino izračuna svojo izvirno–ciljno matriko blagovnih tokov, izraženih v neto tonah na leto.

Sintetično je distribucija izračunana samo za znotrajslovenski promet. Za izvirno–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 korelacijo glede na stvarne razmere. Zato za izvirno–ciljni in tranzitni blagovni promet distribucija ni določena s sintetičnim modelom.

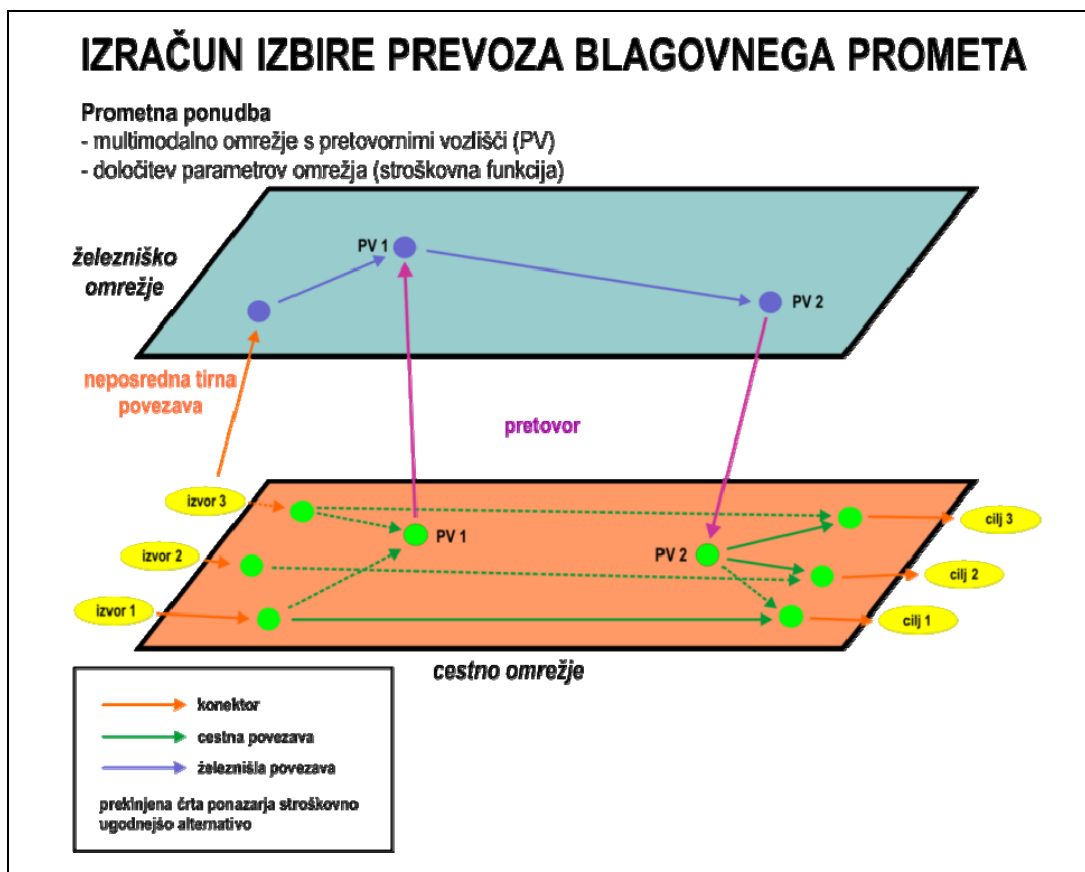
Obstoječa distribucija je dobljena na osnovi Eurostat–ove in SURS–ove statistike ter podatkov severno jadranskih pristanišč. Ti tokovi se po posebnem ključu, odvisnem od vseh delovnih mest in prebivalcev ter posebej od delovnih mest v kmetijstvu, gradbeništvu in industriji, po blagovnih skupinah razdrobijo na raven prometnih con.

To pomeni, da so morebitne prihodnje spremembe v distribuciji izvirno–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 tako Slovenija kot druge države že danes blagovno menjavo z vsemi ostalimi 22–imi državami bodo morebitne prihodnje spremembe zadovoljivo upoštevane.

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

f. Izbira prometnega sredstva

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



Slika 36. Izbira prometnega sredstva ali kombinacija uporabljenih prometnih sredstev se določa v fazi obremenjevanja

Izbira prometnega sredstva ali kombinacija med njimi je določena na osnovi obremenjevanja multimodalnega omrežja s posameznimi blagovnimi skupinami. Tu se hkrati izbira 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 zajema 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.

Transportni stroški so pripisani prometnim odsekom na omrežju. Pri uporabi transportnih sredstev se upošteva:

- attribute odsekov: dovoljena raba prometnega sredstva, transferni odseki,
- logistični sistem, alokacija blagovnih skupin.

Z matrikami tokov, izraženih v tonah, se za vsako blagovno skupino obremeni multimodalno omrežje po iterativnem ravnotežnem postopku. Izid je stroškovno najugodnejša pot in izbor prometnega sredstva za vsak izvirno–ciljni par.



Stroški so tako sestavljeni iz stroškov, ki so odvisni od prepeljane razdalje, od prevoznega časa in pretovornih dejavnosti. Izbere se tista kombinacija prometnih sredstev, ki je najbolj ugodna.

g. Preračun na vozila

Prometne tokove blagovnih skupin, ki so izraženi v tonah na leto, se preračunana v prevoze na dan ali na uro. Pri tem se upošteva povprečno naloženost posameznih tipov vozil, prazne vožnje in sistem logistike.

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

3.6. POVPRASEVANJE ZUNANJEGA PROMETA

Tudi napoved zunanega prometa temelji na napovedi 4–stopenjskega modela, in sicer na osnovi vseevropskega modela TRANS–TOOLS, ki se na območju naše države delno prilagodi našim specifičnim razmeram. Uporabljeno je orodje ArcGIS, Traffic Analyst 2.0.

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

Takšne matrike zunanega prometa skupaj z matrikami notranjega prometa predstavljajo osnovo za obremenjevanje omrežja v izhodiščnem letu. Za napoved pa je uporabljena metoda pivot point, kjer se upoštevajo spremembe za posamezne izvorno–ciljne pare zunanega prometa.

Združevanje notranjega in zunanega modela

Model povpraševanja zunanega potniškega in blagovnega prometa je narejen z orodjem ArcGIS, Traffic Analyst 2.0. Končno obremenjevanje po omrežju je pa narejeno z orodjem VISUM. Tako so omrežja lahko obremenjena s skupnimi matrikami notranjega in zunanega prometa.

3.7. OBREMENJEVANJE

Cestni motorni promet je obremenjevan z multimodalnim modelom po stohastični metodi učnega procesa. Hkrati se obremenjuje osebni motorni in tovorni promet. Upoštevana je funkcija BPR obremenitev–zamuda, in sicer različna za različne kategorije cest. Kolesarski in peš promet se obremenjujeta z istim modelom. Javni potniški promet pa z intermodalnim modelom po metodi voznih redov. Tovorni promet prav tako z intermodalnim modelom, ki vključuje vsa relevantna prometna sredstva in pretovorne točke.

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

Model obremenjevanja seveda vključuje tudi kapacitetne omejitve cest in javnega prometa, na osnovi katerih se ugotovi zasičenost in zastoje na cestnem omrežju ter gnečo na vozilih javnega prometa. Vse to vpliva na povpraševanje po conah, na izbiro prometnega sredstva in razporeditev prometa po cestnem omrežju in omrežju javnega prometa.

Po postopku stohastičnega obremenjevanja se načeloma izbere najugodnejša pot, a se pri tem upošteva, da so posamezniki nepopolno in različno informirani o prometnih razmerah in



stroških konkurenčnih poti, kar je bližje realnosti. Tako je promet bolj realno razporejen po omrežju.

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

Cestninjenje cest vpliva na izbiro prometnega sredstva in poti.

Vpliv parkirne politike je s posebno funkcijo zajet neposredno v modelu povpraševanja, kot je že navedeno, in tudi vpliva na izbiro prometnega sredstva in cilja potovanja.

Hkrati je na osnovi generalizirane cene obremenjevan tudi železniški in ladijski oziroma trajektni tovorni promet. Izid obremenjevanja tovornega prometa je podoben kot pri potniškem in je izražen kot število lahkih in težkih tovornih vozil na cesti, število vlakov določene strukture na železnici in število ladij določenega tipa. Vse je izraženo kot vozil na delovni dan po prometnih odsekih.

3.8. VPLIVI NA OKOLJE IN PROMETNA VARNOST

V okviru prometnega modela so razviti tudi podmodeli za izračun onesnaženja zraka, emisije hrupa in prometnih nesreč.

Onesnaženje zraka je za cestni motorni promet računano na osnovi emisijskih faktorjev HBEFA, ki jih za evropske razmere pripravlja švicarska družba Infrac. 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.

Izračuna se emisijo plinov, ki vpliva na globalne klimatske spremembe: CO₂, CH₄, N₂O in emisijo, ki vpliva na lokalne razmere: NO_x, SO₂, PM_{2,5}, več komponent HC in drugo.

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

Imisija hrupa za ceste in železnico se izračuna na osnovi prometnih obremenitev na delovni dan za kazalnik L_{dvn} (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 osnovi 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 integriran v prometni model.



3.9. IZHODIŠČA ZA NAPOVED PROMETA

3.9.1. Uvod

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

Zunanje dejavnike predstavljajo: število in starostna struktura prebivalstva, stopnja motorizacije, vzorec poselitve, zaposlenost, rast bruto družbenega proizvoda, število delovnih mest in njihova struktura po prostoru, domača in mednarodna trgovina, domači in mednarodni turizem.

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

3.9.2. Razvoj socioekonomskih razmer na osrednje evropski ravni

Napoved povpraševanja v okviru 4– oziroma 5–stopenjskega prometnega modela temelji predvsem na prihodnjih evropskih socioekonomskih razmerah.

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

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

V območju EU 15 se pričakuje manjši prirast prebivalstva (s 387 mio na 399 mio), v območju EU 12 pa zmanjšanje (od 104 mio leta 2005 na 96 mio leta 2030). Največji prirast prebivalstva se pričakuje na Irskem, v Luksemburgu in na Cipru, največje zmanjšanje pa v Estoniji, Latviji in Litvi ter v Bolgariji. Zunaj Evropske unije napoved rasti prebivalstva izhaja iz napovedi Združenih narodov⁸. Tu je največji prirast prebivalstva pričakovan v Turčiji, največje zmanjšanje prebivalstva pa v Rusiji, Belorusiji in Ukrajini.

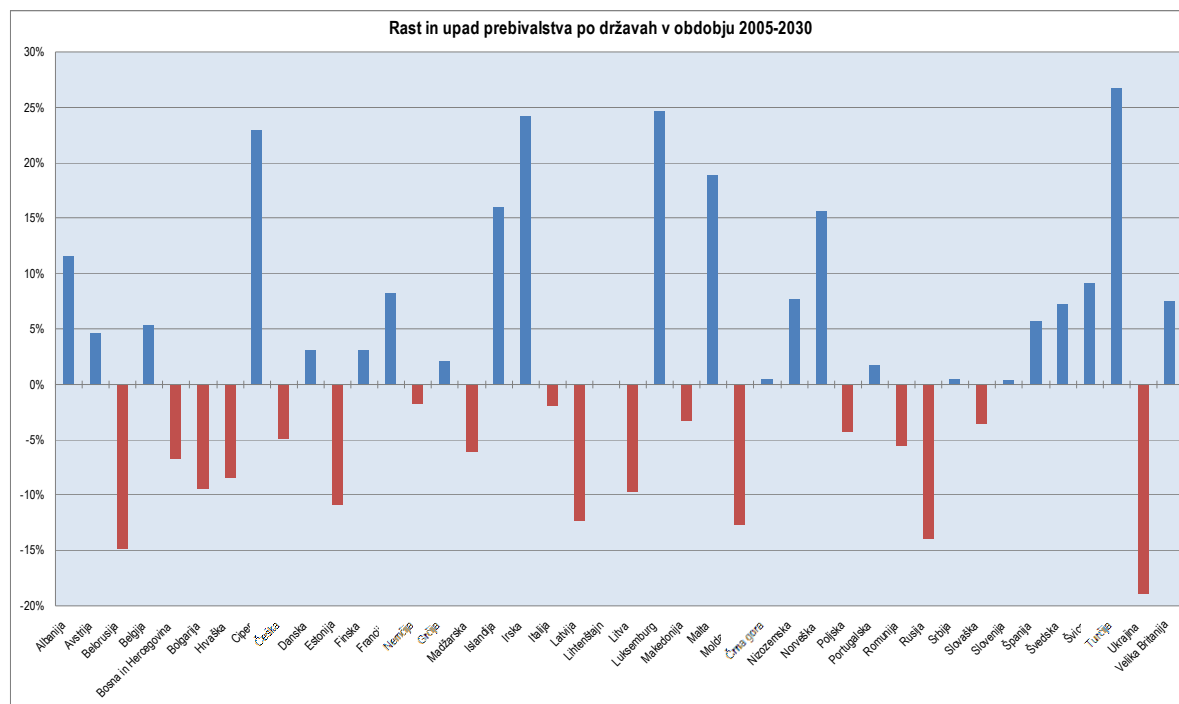
Prebivalstvo Evrope postaja vse starejše in skupina starejših od 64 let postaja dominantna skupina. Zato se delež delovno aktivnega prebivalstva zmanjšuje in prehaja v območje delovno neaktivnega. V območju EU 27 bo do leta 2030 starostna skupina starejših od 64 let predstavljala že skoraj polovico vse populacije, starih do 18 let bo 14 % manj kot leta 2005, skupina delovno aktivnega prebivalstva (18 do 64 let) pa se bo zmanjšala za 7 %.

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

Iz slike 6–6 je razvidno, da se do leta 2030 prirast prebivalstva pričakuje v glavnem v razvitejših državah. Prirast delovno aktivnega prebivalstva se pričakuje samo na Cipru in Irskem, v Luksemburgu, na Malti in na Švedskem.

⁷ TREND–forecast 2004, Eurostat.

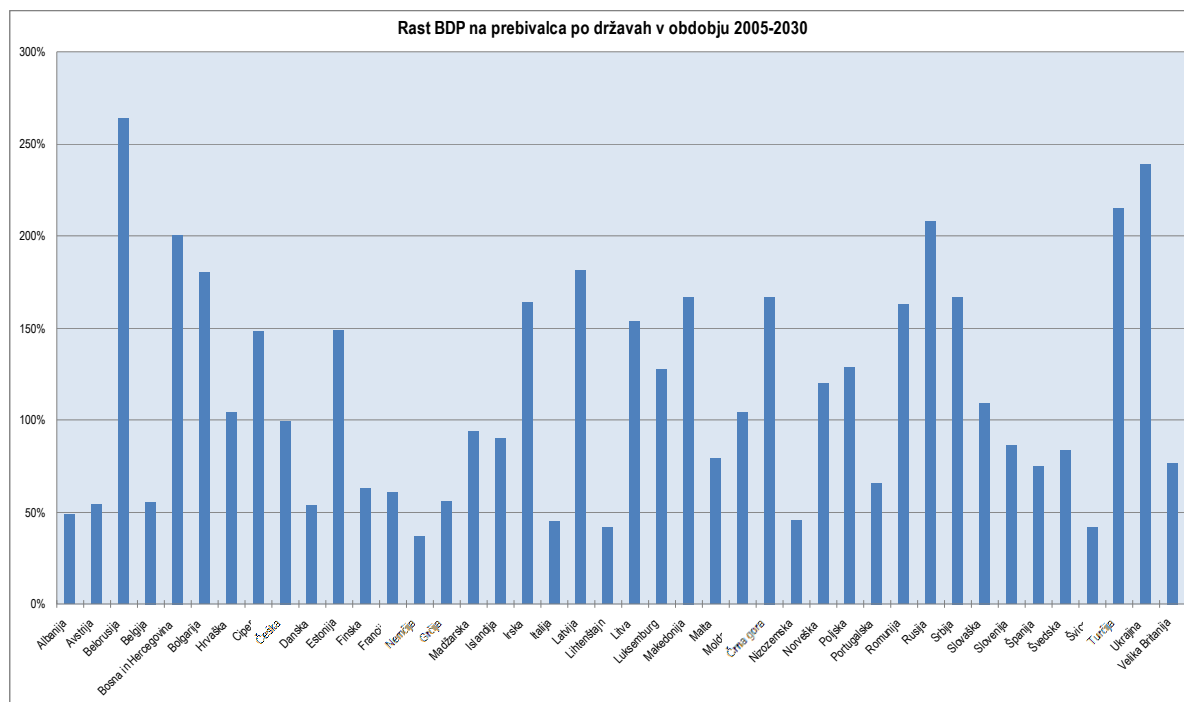
⁸ Population prospects, 2006 revision, UN population division.



Slika 37. Prirast prebivalstva v Evropi od leta 2005 do leta 2030

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

⁹ Long-term labour productivity and GDP projections for the EU 25 Member States, European Commission, Directorate-General for Economics and Financial Affairs, No. 253, 2006.



Slika 38. Rast evropskega bruto družbenega proizvoda na prebivalca po stalnih cenah, obdobje 2005–2030

V okviru **turističnih zmogljivosti** so upoštevane samo postelje v hotelih. Leta 2005 so imeli največ turističnih zmogljivosti na voljo v Franciji (več kot 10 mio postelj) in Italiji (več kot 7 mio postelj). Ker ni bilo na voljo podatkov o prihodnjih turističnih zmogljivostih, so bile tudi v prihodnjem stanju upoštevane obstoječe turistične kapacitete.

V tabeli 6 in 7 je prikazan razvoj osnovnih socioekonomskih kazalnikov za 42 evropskih držav, ki so bili uporabljeni pri napovedi prometa.

Tabela 6. Socioekonomske razmere na evropski ravni, leto 2005

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



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

država	prebivalci	delovna mesta	postelje v hotelih	BDP (v mio €)	BDP (v €)/preb.	motorizacija
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 po nekoliko manjši stopnji rasti. V območju EU 15 se bo stopnja motorizacije povečala od 483 osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev leta 2005 na 553 leta 2020 in 594 leta 2030. V območju EU 12 bo stopnja motorizacije narasla od 337 leta 2005, na 402 leta 2020 in 447 leta 2030. Lastništvo avtomobila, izraženo v osebnih avtomobilih/1000 prebivalcev, je bilo ocenjeno na osnovi modela, kjer je bilo lastništvo avtomobila odvisno od rasti bruto družbenega proizvoda. Model motorizacije je bil razvit v okviru projekta TENconnect.¹⁰

Tabela 7. Socioekonomske razmere na evropski ravni, leto 2030

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

¹⁰ TENconnect: Traffic flow: Scenario, Traffic Forecast and Analysis of Traffic on TEN-T, DG TREN, 2009.



država	prebivalci	delovna mesta	postelje v hotelih	BDP (v mio €)	BDP (v €)/preb.	motorizacija
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 kot druge države, ki so bile vključene v globalno napoved evropskih socioekonomskih razmer. Za Slovenijo podatek o delovnih mestih odstopa od stvarnih podatkov za leto 2005, zato je tudi napoved delovnih mest za leto 2030 previsoka. Tudi napoved rasti bruto domačega proizvoda je (za vse države) razmeroma visoka, saj tedaj še niso računali na krizo, ki je kasneje upočasnila razvoj v mnogih državah. Zato je previsoko ocenjena tudi napoved prihodnje stopnje motorizacije za Slovenijo.

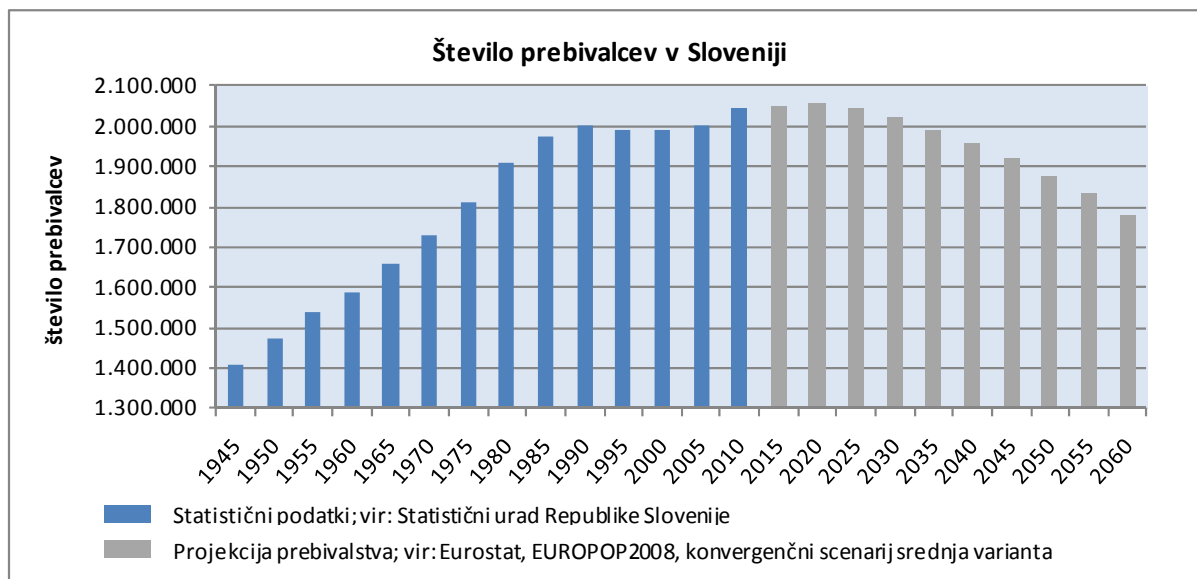
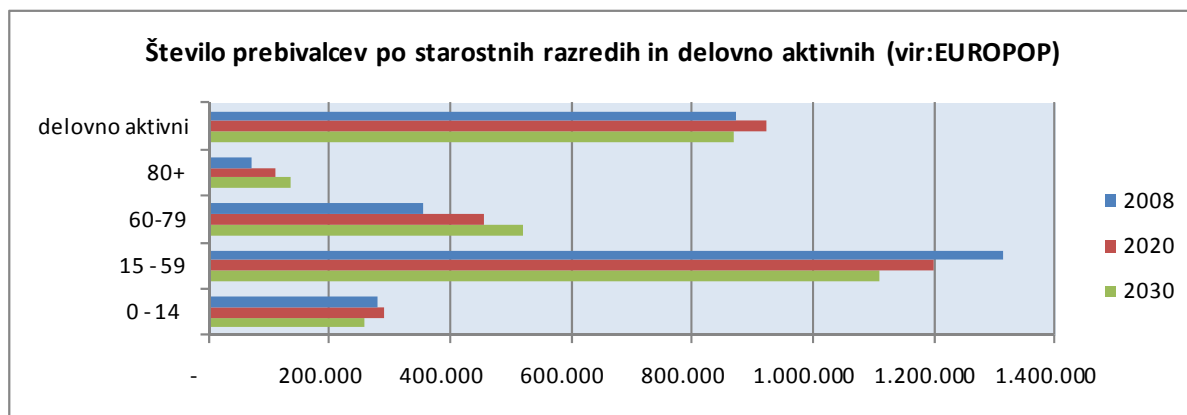
Iz preglednic je razvidno, da bo leta 2030 v celotni Evropi približno toliko prebivalstva kot ga je bilo leta 2005 (leta 2005 803.277.600, leta 2030 pa 801.813.759). Delovnih mest naj bi bilo v prihodnje nekoliko manj, bruto domači proizvod na prebivalca naj bi se povečal za 76 %, stopnja motorizacije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

3.9.3. Napoved socioekonomskih razmer v Sloveniji

Ocena prihodnjih slovenskih socioekonomskih razmer v glavnem temelji na napovedi rasti prebivalstva in njegove starostne strukture, ki je objavljena na Eurostatu (Europop 2008–srednja varianta).¹¹ V tej napovedi so poleg naravnega prirasta upoštewane tudi preselitve. Pri izdelavi teh napovedi poleg drugih sodelujejo tudi domači demografski strokovnjaki posameznih dežel (npr. 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. V okviru globalne napovedi so napovedi prikazane za vso Slovenijo skupaj, napovedi po prometnih conah pa temeljijo na napovedih za ti dve regiji.

¹¹ Eurostat.EU.

**Slika 39. Število prebivalcev Slovenije po letih****Slika 40. Starostna struktura 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 % manj kot sedaj. Število prebivalcev se v tem obdobju ne bo bistveno spremenilo, močno se bo pa spremenila starostna struktura prebivalstva, zlasti delovno aktivnega in prebivalcev starejših od 60 let. V kasnejšem obdobju, npr. do leta 2060, pa bo v Sloveniji prišlo tudi do bistvenega zmanjšanja števila prebivalcev.

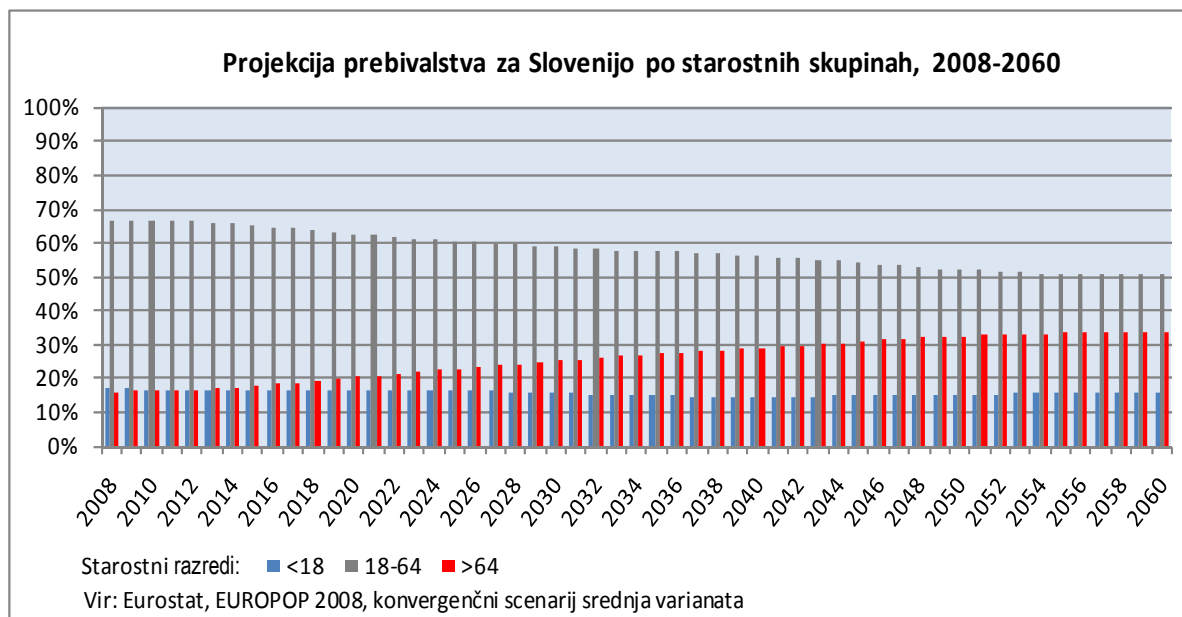
Prebivalcev starih 6 do 19 let je bilo leta 2011 280.967 ali 13,7 %, leta 2020 jih bo okoli 25.000 več (304.934), leta 2030 pa okoli 10.000 manj (270.013) kot leta 2011. To pomeni, da bo leta 2030 tudi osnovnošolcev in srednješolcev manj kot sedaj.

Kot 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 zmanjšala za 10,5 %, do leta 2030 pa celo za 16,9 %. To se pravi, bo v tem starostnem razredu tudi zaposlenih manj. To bo v prihodnje tudi 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 %, leta 2020 jih bo 27,5 %, leta 2030 pa že 32,3 % ali skoraj eno tretjino prebivalstva. Delež starejših se torej veča.



Slika 41. Gibanje delovno aktivnega prebivalstva in zaposlenih v Sloveniji

Iz grafa na sliki 41. 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) pa se bo tudi zmanjševal vse do leta 2050.

V prihodnje bodo ljudje morali delati dlje, sicer preprosto ne bo dovolj delovne sile. V to jih bo prisilila tudi pokojninska reforma. Zato je pri napovedi zaposlenih upoštevano, da bodo v prihodnje ljudje povprečno delali 5 let dlje kot sedaj.

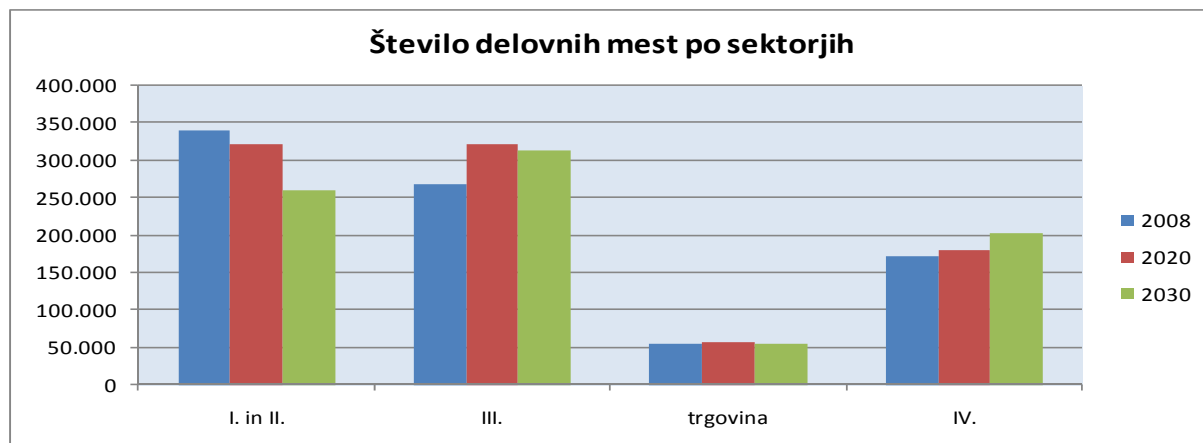
Leta 2011 je bilo v Sloveniji 824.162 zaposlenih prebivalcev. Če upoštevamo, da bo delež zaposlenih v okviru skupine delovno aktivnih med 18 in 64 let ostal tistemu pred krizo in da bodo v prihodnje ljudje delali 5 let dlje, bo leta 2020 921.707 zaposlenih ali 11,8 % več kot leta 2011. Leta 2030 pa 868.307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

To pomeni, da bo v prihodnje v Sloveniji ostalo približno enako tudi število delovnih mest kot jih je bilo pred nastankom krize. Saj je število delovnih mest močno odvisno od števila zaposlenih in obratno. Leta 2008 je bilo v Sloveniji 878.957 delovnih mest, leta 2011 pa 824.553. Če upoštevamo, da bo tudi v prihodnje razmerje med zaposlenimi in delovnimi mesti ostalo nespremenjeno, bo leta 2020 v Sloveniji 930.768 ali 5,9 % več delovnih mest, leta 2030 pa 879.325, kar je skoraj enako kot leta 2008 in več kot leta 2011. Torej, sprememba starostne strukture prebivalstva v naslednjih dvajsetih letih ne bo povzročila zmanjšanja delovnih mest, saj se bo podaljšala delovna doba.

Vendar vsi segmenti delovnih mest ne bodo ostali takšni kot v letih 2008 in 2011. Že do sedaj je obstajal takšen razvoj, 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 je ta proces upoštevan tudi pri oceni prihodnje rasti delovnih mest po sektorjih, hkrati pa je upoštevano tudi



prihodnje gibanje vseh delovnih mest. To je, da se bo po letu 2020 število vseh delovnih mest zmanjšalo.



Slika 42. Število delovnih mest po sektorjih v Sloveniji

Po letu 2020 bo potrebno bolj racionalno zaposlovanje in potrebna bo 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 sicer zaposlenih več kot leta 2008, toda manj kot leta 2020.

Ocenjeno je, da naj bi se kvadratura prodajnih površin v dvajsetih letih minimalno povečala. Danes je zasičenost s trgovinami že precejšnja, zato ni pričakovati večjih premikov, razen v smislu večje racionalizacije.

Število šolarjev določa starostna struktura prebivalstva po starostnih razredih. Število vpisnih mest bo seveda sledilo povpraševanju. Število osnovnošolcev in srednješolcev se bo leta 2020 nekoliko povečalo glede na leto 2011, do leta 2030 pa zmanjšalo, da jih bo tedaj manj kot sedaj. Glede na to, da so zlasti srednješolci eni glavnih uporabnikov javnega prometa, to pomeni, da bo v tem smislu dolgoročno manj povpraševanja po tem prometnem sredstvu.

Leta 2011 je bilo v Sloveniji v komercialnih počitniških objektih na voljo okoli 100.000 ležišč in okoli 50.000 v zasebnih počitniških objektih. Predpostavljeno je, da se število zasebnih počitniških objektov ne bo bistveno spremenilo. Pričakuje se pa povečanje ležišč v komercialnih objektih. Projekcij glede prihodnjih zmogljivosti turističnih objektov v Sloveniji ni. Toda če analiziramo dosedANJI razvoj, vidimo, da se je v zadnjih desetih letih število komercialnih ležišč povečevalo po malo več kot 2–odstotni letni stopnji. Predpostavljamo, da se bo število teh ležišč tudi v prihodnje počasi povečevalo, in sicer do leta 2020 po 1,5–odstotni letni stopnji, po letu 2020 pa po 1–odstotni letni stopnji. Na osnovi te predpostavke se bo število komercialnih ležišč do leta 2020 povečalo za 19.000, do leta 2030 pa za 31.000. To se pravi, bo leta 2030 na voljo okoli 128.000 komercialnih in okoli 60.000 zasebnih ležišč. Skupaj torej 188.000.

Rast bruto domačega proizvoda je povzeta po dolgoročnih projekcijah UMAR–ja¹² in Eurostata in popravljena za obdobje 2009–2011. Leta 2008 je v Sloveniji bruto domači proizvod na prebivalca znašal 17.688 €, leta 2020 bo znašal 21.143 € in leta 2030 24.863 €. Pariteta kupne moči je pa precej večja.

¹² Dolgoročna projekcija rasti bruto družbenega proizvoda v Sloveniji, UMAR, 2009.



Stopnja motorizacije je izračunana z modelom motorizacije, ki je bil razvit v okviru tega projekta. 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 %. Tedaj bo v Sloveniji približno takšna stopnja motorizacije, kakršna je sedaj v Italiji, Franciji ali Španiji in precej manjša kakršna je bila npr. leta 2006 v Luksemburgu (661) ali je sedaj v ZDA (828).

V tabeli 8 so prikazani osnovni socioekonomski podatki na ravni države.

Tabela 8. Socioekonomski podatki za razvoj prognostičnega prometnega modela na ravni države za leta 2011, 2020 in 2030

kazalnik	vrednost po letih		
	2011	2020	2030
število vseh prijavljenih prebivalcev	2.052.496	2.059.212	2.022.751
število zaposlenih (delovni 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 kapacitete (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 osrednje evropskih državah 45.

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

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

Napoved prihodnjih socioekonomskih razmer poleg na demografski napovedi Eurostata za dve kohezijski regiji temelji še na analizi dosedanjega razvoja po statističnih regijah. V okviru kohezijskih regij je pri napovedi upoštevan tudi dosedanji razvoj.

Zato tu prikazana in v prometnem modelu uporabljena napoved socioekonomskih razmer predstavlja več ali manj nadaljevanje dosedanje razvojne smeri. Tu niso upoštevani scenariji



različnih političnih ukrepov, ki bi morebiti spremenili dosednji razvoj. Bo pa vpliv teh scenarijev mogoče preučevati v kasnejših analizah prostorskih in socioekonomskih različic, če bo zanimanje za to.

3.9.4. Gibanje BDP¹³

Tabela povprečnih letnih stopenj rasti za obdobje 2010–2060 je podana v nadaljevanju in zajema vplivne države, in sicer:

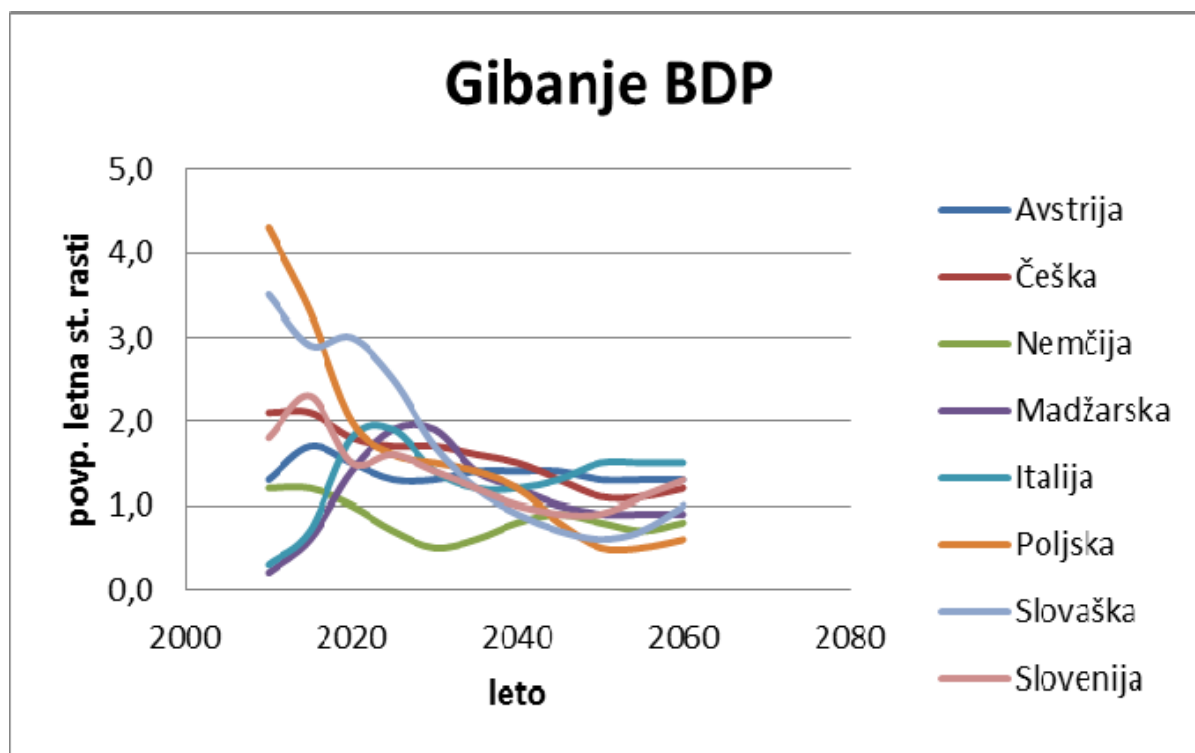
- Avstrija,
- Češka,
- Nemčija,
- Madžarska,
- Italija,
- Poljska,
- Slovaška in
- Slovenija.

Tabela 9. 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

Kot je razvidno iz tabele, 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.

¹³ 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 podana po petletnih obdobjih od leta 2010 do leta 2060.



Slika 43. Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti BDP

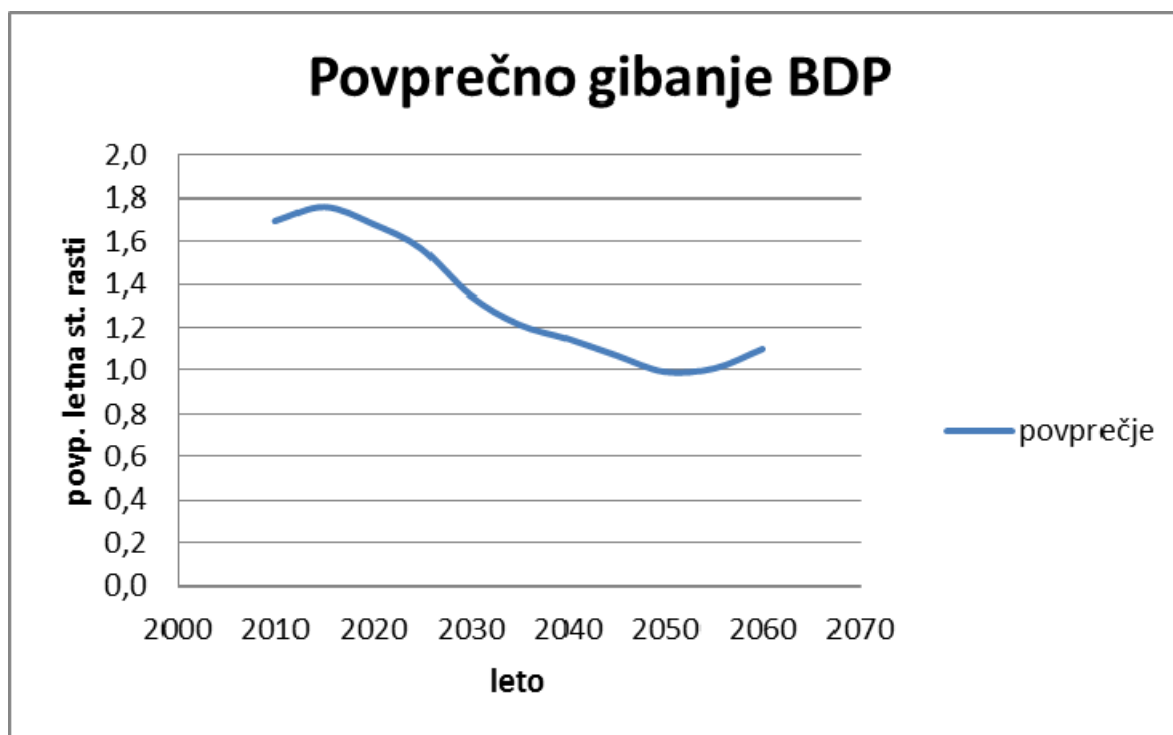
Za Slovenijo in zaledne države so bile izračunane tudi povprečne utežene vrednosti povprečnih letnih stopenj rasti BDP. Za utež rasti BDP je bilo uporabljeno razmerje BDP na prebivalca v zalednih državah¹⁴. Uteži so podatki OECD za zaledne države za leto 2012. V tabeli v nadaljevanju so podane utežene povprečne letne stopnje rasti BDP v Sloveniji in zalednih državah obdobju 2010–2060.

Tabela 10. Povprečne stopnje rasti BDP v Sloveniji in zalednih državah 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

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

¹⁴ Breakdown of Gross Domestic Product per capita in its components



Slika 44. Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti BDP

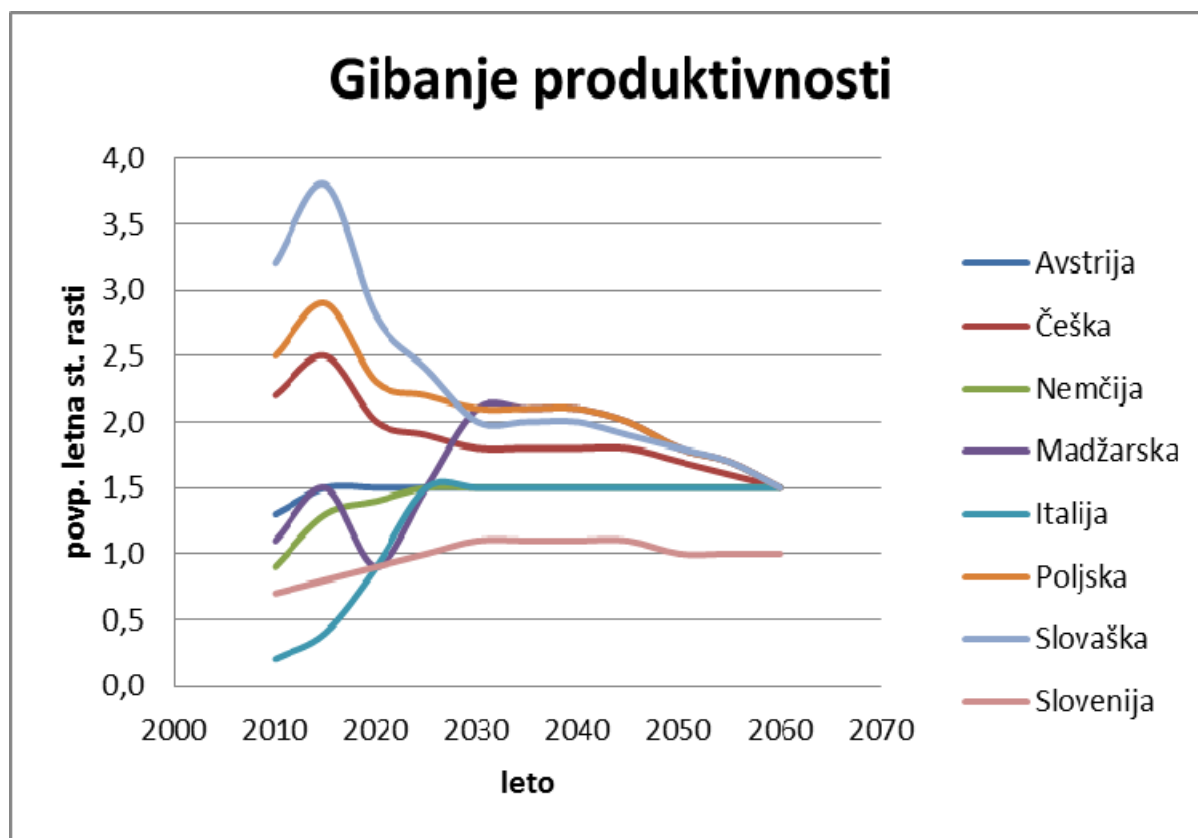
3.9.5. Gibanje produktivnosti

Kot je razvidno iz tabele v nadaljevanju, 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 % letno, razen v Sloveniji, kjer znaša 1,0 % letno.

Tabela 11. Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti

	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

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



Slika 45. Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti

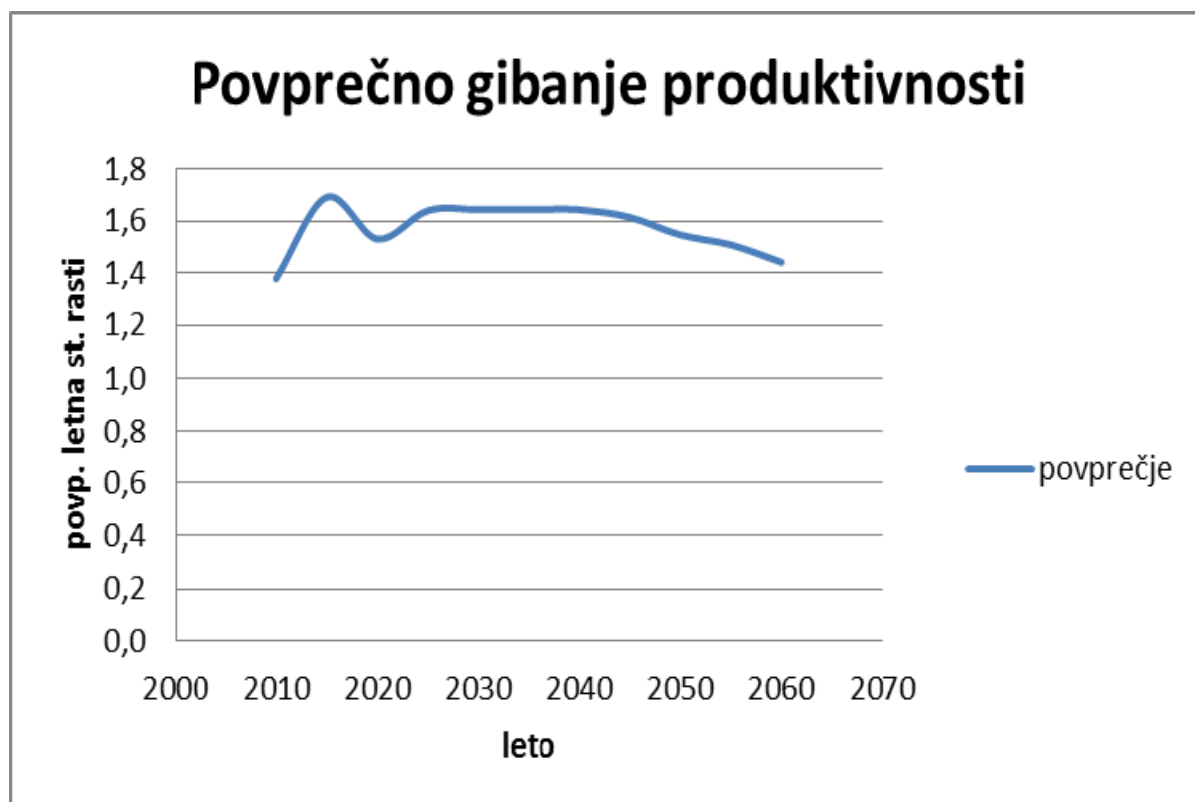
Za Slovenijo in zaledne države so bile izračunane tudi povprečne utežene vrednosti povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti. Za utež rasti produktivnosti je bila uporabljena utež BDP/delovno uro¹⁵. Uteži so podatki OECD za zaledne države za leto 2012. V tabeli v nadaljevanju so podane utežene povprečne letne stopnje rasti produktivnosti v Sloveniji in zalednih državah obdobju 2010–2060.

Tabela 12. Povprečne stopnje rasti produktivnosti v Sloveniji in zalednih državah 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

Kot je razvidno iz tabele, bo povprečna letna stopnja produktivnosti v Sloveniji in zalednih državah obdobju 2010–2060 padla z 1,7 % v letu 2015 na 1,4 % v letu 2060. Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti je podano tudi v grafikonu v nadaljevanju.

¹⁵ Labour productivity levels in the total economy



Slika 46. Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti produktivnosti

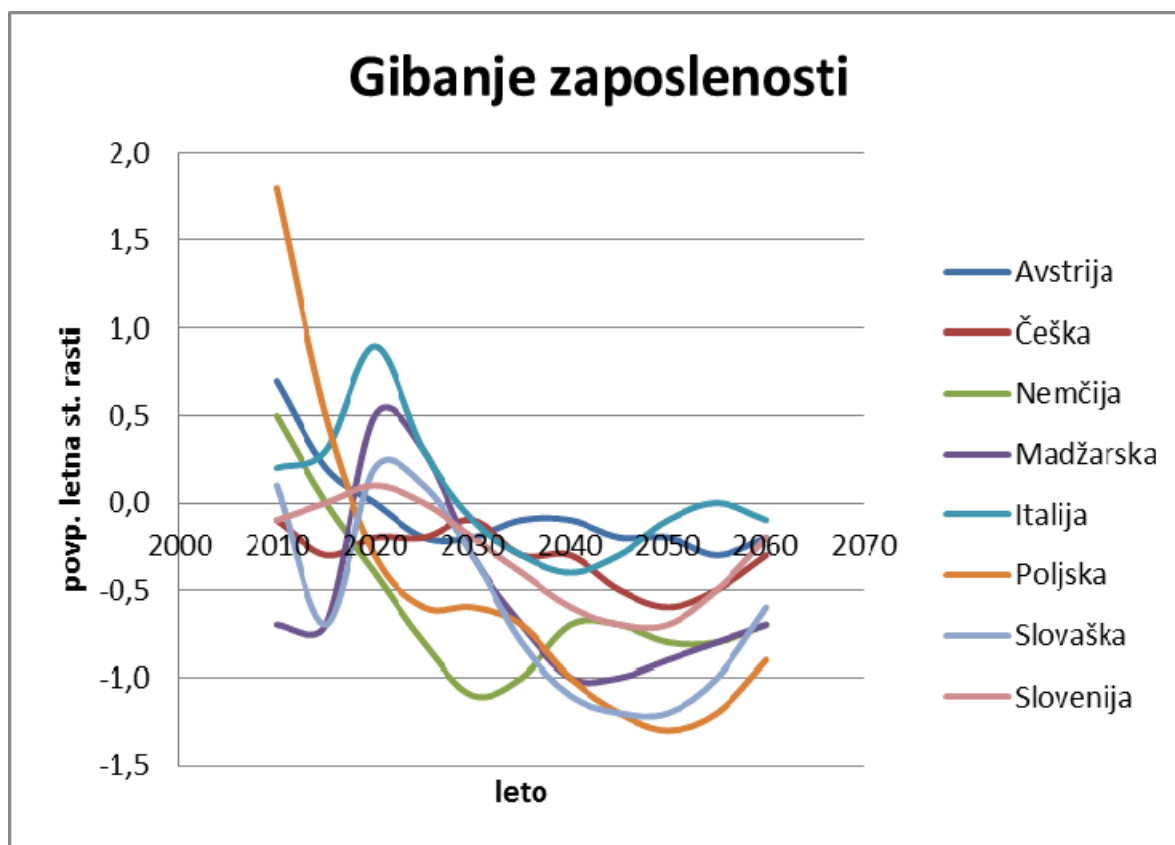
3.9.6. Gibanje zaposlenosti

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

Tabela 13. Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti

	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 47. Projekcija povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti

Za Slovenijo in zaledne države so bile izračunane tudi povprečne utežene vrednosti povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti. Za utež rasti zaposlenosti je bilo uporabljeno razmerje BDP na prebivalca v zalednih državah¹⁶. Uteži so podatki OECD za zaledne države za leto 2012. V tabeli v nadaljevanju so podane utežene povprečne letne stopnje rasti zaposlenosti v Sloveniji in zalednih državah obdobju 2010–2060.

Tabela 14. Povprečne letne stopnje rasti zaposlenosti v Sloveniji in zalednih državah 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 tabele, bo povprečna letna stopnja rasti zaposlenosti v Sloveniji in zalednih državah obdobju 2010–2060 padla z 0 % v letu 2015 na -0,4 % v letu 2060. Gibanje povprečnih stopenj rasti zaposlenosti je podano tudi v tabeli v nadaljevanju.

¹⁶ Breakdown of Gross Domestic Product per capita in its components



Slika 48. Gibanje povprečnih letnih stopenj rasti zaposlenosti

3.9.7. Napoved prometa v pristaniščih Koper, Trst in Reka ter na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana

3.9.7.1. Pristanišča Koper, Trst in Reka

Količina pretovora severnojadranskih pristanišč predstavlja neposredno osnovo za oceno kopenskega tovornega prometa, vezanega na pristanišča. Zato je tudi povpraševanje kopenskega tovornega prometa, 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.^{17,18} 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 s pomočjo linearne interpolacije.

¹⁷ 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, January 2012.

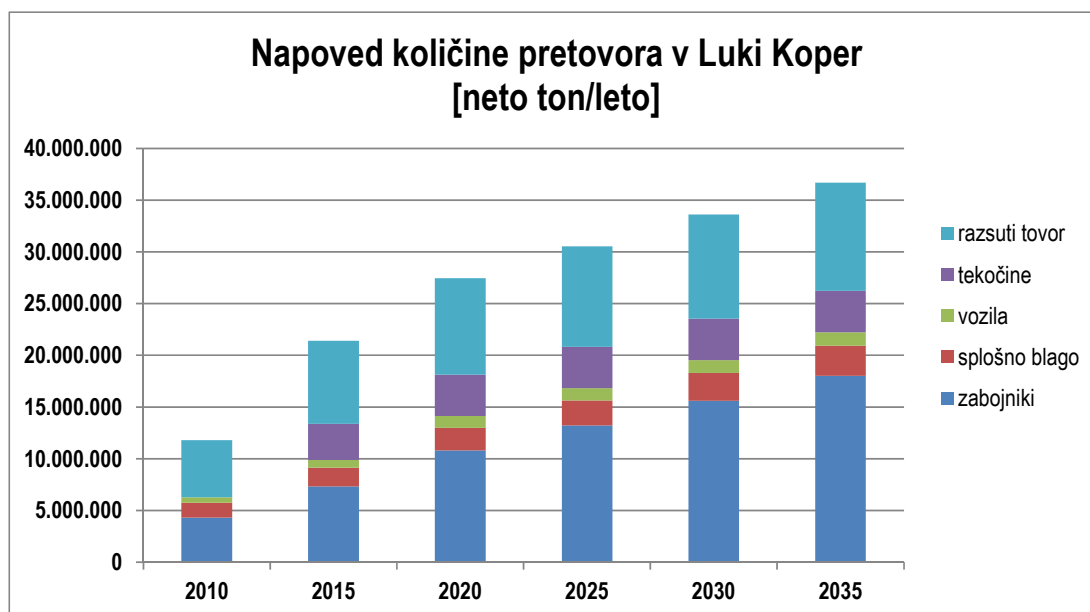
¹⁸ Feasibility study for the new Divača–Koper railway line, Section Divača–Črni Kal, Section Črni Kal–Koper, DRI, January 2012.

**Tabela 15. Napoved količine pretovora v koprskem pristanišču (neto ton/leto) ()**

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

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 je pa spet začela hitro rasti. Do leta 2020 se bo količina pretovorjenega blaga povečala za okoli 70 %, do leta 2030 pa več kot podvojila. Najbolj se bo povečala količina blaga, prepeljanega z zabojniki.

**Slika 49. Napoved vsega pretovora v koprskem pristanišču (neto ton/leto)**

Velika rast pretovora je utemeljena s cenejšimi in hitrejšimi prevozi do severno-jadranskih pristanišč in centralne Evrope v primerjavi s severno-atlantskimi pristanišči. V samem koprskem pristanišču pa bo visoka rast omogočena s predvideno modernizacijo in dograditvijo pristanišča.

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

V **pristanišču Trst** se sicer pretovarja vse vrste tovora (leta 2008 48 mio ton), toda prevladujejo tekoči tovari (preko 80 % 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 osnovi navedenih napovedi je ocenjeno, da bo pretovor v Trstu rasel s podobno stopnjo kot v Kopru. To je, do leta 2020 se bo pretovor povečal za okoli 70 %, do leta 2030 pa podvojil. Ker bodo večino tovora še naprej predstavljali tekoči tovari, ki bodo večinoma



transportirani preko naftovodov, bo tržaški pretovor tudi v prihodnje v manjši meri obremenjeval železniško in cestno infrastrukturo.

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

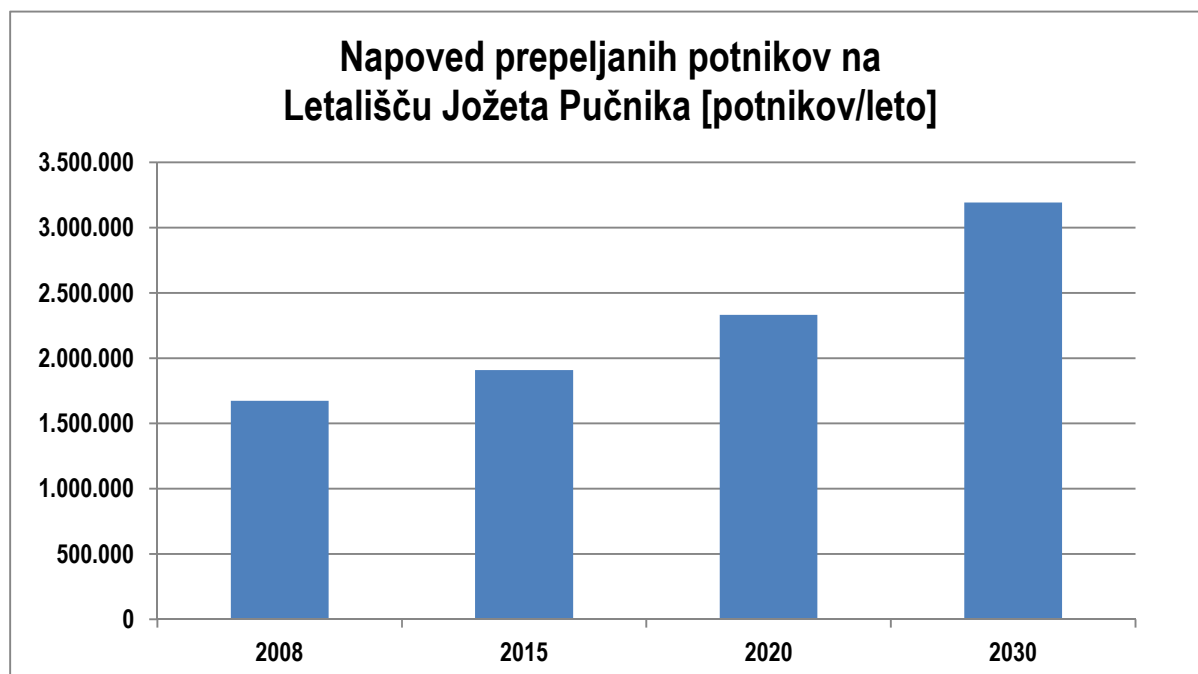
Ocenjeno je, da se bo količina pretovora v reškem pristanišču nekoliko bolj povečala. In sicer do leta 2020 za 85 %, do leta 2030 pa za 2,5 krat. Večji prirast gre zlasti na račun povečanega tovora z zabojniki.

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

3.9.7.2. Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana

Avgusta leta 2010 je bil izdelan Glavni načrt (*Masterplan*) dolgoročnega razvoja Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana.¹⁹ V tem okviru je predviden tudi dolgoročni razvoj potniškega in tovornega prometa.

Po letu 2008 se je letalski promet na letališču sicer zmanjšal (leta 2009 za 14,4 %), toda dolgoročno je predvidena nadaljnja rast prometa, ki naj bi se od leta 2008 do leta 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.



Slika 50. Napoved prepeljanih potnikov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana

¹⁹ Povzetek glavnega načrta Letališča Jožeta Pučnika, Aerodrom Ljubljana, HOCHTIEF Airport, avgust 2010.

**Tabela 16. Napoved prepeljanih potnikov na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana**

leto	prepeljani potniki
2008	1.673.050
2015	1.909.860
2020	2.330.848
2030	3.191.805

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

Iz tabele 16 in slike 50 je razvidno, da naj bi se do leta 2020 količina prepeljanih potnikov povečala za okoli 40 %, do leta 2030 pa za 90 %.

Predvideni rasti prometa naj bi sledila tudi razširitev dejavnosti in dograditev naprav na letališču. Zgrajen naj bi bil nov potniški terminal v velikosti 36.275 kvadratnih metrov. Sledila naj bi izgradnja 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 povzročila močan porast tovornega prometa. Obseg zračnega tovornega prometa naj bi se od sedanjih 10.000 ton letno, do leta 2040 zvečal na 60.000 ton. Prevoz tovora po cesti naj bi se od sedanjih 7.200 ton letno do leta 2040 zvečal celo na 100.000 ton letno. Promet bi se tako do leta 2040 povečal za skoraj za 14–krat.²⁰ To se pravi, do leta 2030 za okoli 10–krat.

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

Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana naj bi se obetal zelo ambiciozen nadaljnji razvoj. Največja sprememba naj bi se zgodila na področju tovornega prometa. Vendar je tako intenziven razvoj do leta 2030 nekoliko vprašljiv. 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. Ocenjujemo, da je pretirana tudi napoved novih delovnih mest, saj leta 2030 na Gorenjskem ne bo na voljo bistveno več zaposlenih in tudi delovnih mest, kot jih je bilo 2008.

Zaradi rasti zračnega prometa se bo zvečal tudi promet po cestah. Pri računu produkcije potniškega prometa je za vse scenarije upoštevan faktor elastičnosti 1,00, kakršen je ugotovljen tudi za pretekli razvoj. Izbira prometnega sredstva je modelsko določena. Enaka stopnja rasti, kot je ugotovljena za potniški promet, je v okviru te napovedi upoštevana tudi za cestni tovorni promet.

3.9.8. Izhodišča prometne ponudbe za napoved prometa

V predhodnem poglavju so bile predstavljene predvidene spremembe socioekonomskih dejavnikov, ki spodbujajo promet. Na promet 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 z generaliziranim časom. Ta predstavlja vsoto denarnih in nedenarnih stroškov

²⁰ Študija izvedljivosti »Letališče Jožeta Pučnika kot logistično središče«, Symbios, 2007.



potovanja. Denarni stroški vključujejo izdatke, ki se jih plača neposredno iz žepa (gorivo, servisi vozil, gume, cestnina, uporabnina, vozovnice pri javnem prometu, stroški natovarjanja, raztovarjanja in pretovarjanja idr.), nedenarni pa zadevajo potovalni in prevozni čas od vrat do vrat, ki je potreben, da se potovanje opravi.

V okviru tega poglavja so predstavljeni neposredni denarni stroški, ki jih je potrebno plačati, da se lahko opravi potovanje ali prevoz, in so vključeni v prognostični prometni model. Poleg tega je določena tudi vrednost časa, prek katere se denarne stroške preračuna v čas.

Parametri potovalnih stroškov na osrednje evropski ravni

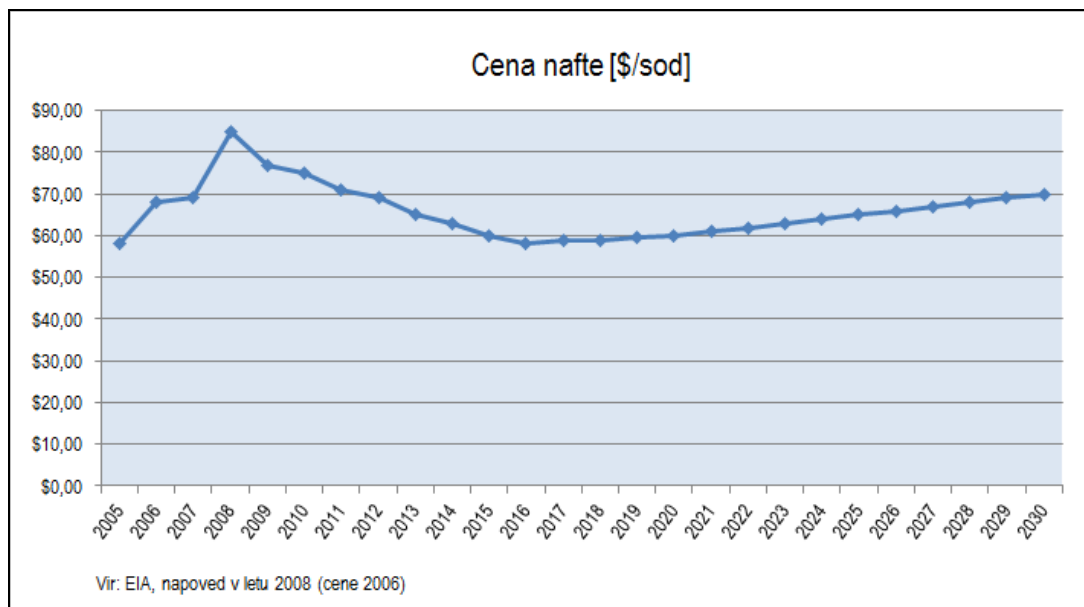
Parametri potovalnih stroškov temeljijo na osnovnem scenariju (Baseline), ki je bil poleg drugih scenarijev leta 2009 analiziran v projektu TRANSvisions. Vrednosti, uporabljene v modelu, so prikazane v tabeli 17.

Tabela 17. V prometnem modelu uporabljeni prometni stroški (zvečanje ali zmanjšanje glede na osnovno leto 2005)

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 eksternih 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 osnovi napovedi pričakovane cene goriva, ki jo je leta 2008 pripravila ameriška Vlada.²¹



Slika 51. Napoved gibanja cen nafte po US Energy Information Administration, 2008

²¹ US Energy Information Administration, 2008.



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 % večja kot leta 2005. Ker pa je predvideno, da se bo zaradi bolj učinkovitih avtomobilskih motorjev in drugih ureditev poraba goriva letno zmanjševala za 0,5 %, naj bi se poraba goriva v resnici zvečala le za 7 % (izraženo v cenah 2005).

Predpostavljeno je, da bo leta 2030 zelo malo vozil, ki bodo prosta emisij. Zato so tudi za ta vozila predpostavljeni enaki stroški kot za vozila, ki povzročajo emisije.

Obratovalni stroški vozil za težka tovorna vozila sestavljajo različni stroški, kot gorivo, mazivo, servisi vozil, plača voznika, zavarovanje in drugi stroški. Okoli dve tretjini stroškov je vezanih na vozni čas, preostala tretjina pa na prevoženo razdaljo. Zaradi tehnološkega razvoja vozil, učinkovitega planiranja uporabe vozil in precejšnje konkurence, je predviden manjši porast na prevoženo razdaljo vezanih stroškov, in sicer za 4 % do leta 2030 (po stalnih cenah).

Neposredni denarni stroški vključujejo tudi cestnine in druge stroške. Cestnina je po Evropi zelo različna. V nekaterih deželah se plačuje pavšalna cestnina z vinjetami, ponekod drugače za osebna vozila in drugače za tovorna vozila. Ponekod ni cestnine. Na splošno se cestnina ne plačuje na Finskem, Švedskem, Danskem, v Nemčiji, Beneluksu, Veliki Britaniji in v Baltskih deželah. Predpostavljeno je, da bo leta 2030 enak režim cestninjenja, kakršen je bil leta 2005.

Od leta 1999 do leta 2006 se je cena železniških vozovnic v območju EU 25 zvečala za 9 % (po stalnih cenah), cena avtobusnih vozovnic pa se je v tem času zvečala za 17 %. V istem času se je BDP tudi zvečal za 17 %. Glede na to, da naj bi v prihodnje železniški javni potniški promet imel pomembnejšo vlogo, je v okviru modela TRANS-TOOLS predpostavljeno, da se do leta 2030 cena vozovnice javnega prometa ne bo zvečala za več kot znaša 50-odstotni prirast bruto domačega proizvoda. Absolutno zgornja meja zvečanja cene vozovnic pa znaša 30 % glede na leto 2005.

Za leto 2020 so v modelu upoštevane enake vrednosti parametrov kot za leto 2030.

Stroški v okviru generalizirane cene blagovnega prometa so v obeh prognostičnih obdobjih upoštevani takšni, kakršni so sedaj.

Internalizacija eksternih stroškov v okviru te napovedi ni upoštevana.

Parametri potovalnih in prevoznih stroškov v Sloveniji

Predvidena velikost parametrov potovalnih in prevoznih stroškov temelji na podobnih predpostavkah kot 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. Takšna je prevladujoča praksa v razvitejših evropskih državah, čeprav o tem obstajajo tudi drugačna mnenja.

V kasnejšem obdobju naj bi v Sloveniji prenehali z vinjetnim cestninjenjem osebnega avtomobilskega prometa in naj bi prešli na cestninjenje v prostem prometnem toku. To je seveda upoštevano v prometnem modelu.

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



Prihodnja cena goriva in vozovnic javnega prometa in drugih stroškov je določena tako kot na osrednje evropski ravni, tj. na osnovi gibanja cen nafte, ki jo je pripravila ameriška Vlada in na osnovi predpostavke, da se bo v prihodnje cena vozovnic javnega prometa relativno manj podražila. Stroški za izračun generalizirane cene blagovnega prometa so tudi tu upoštevani takšni, kakršni so sedaj.

Parametri potovalnih stroškov v Sloveniji, ki so uporabljeni v prometnem modelu, so predstavljeni v tabeli 18.

Tabela 18. Prometni stroški za leti 2020 in 2030, uporabljeni v prometnem modelu, cene 2009 (absolutna vrednost ali kot delež zvečanja oziroma zmanjšanja glede na leto 2008, izražen v %)

parameter	leto	
	2020	2030
vrednost časa		
poslovni namen potovanja	9,56 €/h	13,64 €/h
vsi ostali 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 kasnejšem obdobju bo na avtocestah in hitrih cestah predvidoma uvedena *cestnina* v prostem prometnem toku. Na enoto je upoštevana takšna višina cestnine, kakršna je bila v veljavi pred uvedbo vinjetnega cestninjenja. Predpostavljeno je, da se do leta 2030 realna cena cestnine ne bo spreminjala.

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

Omrežna in politična izhodišča

Na osrednje evropski ravni je upoštevana 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 v glavnem že povsod zgrajen.

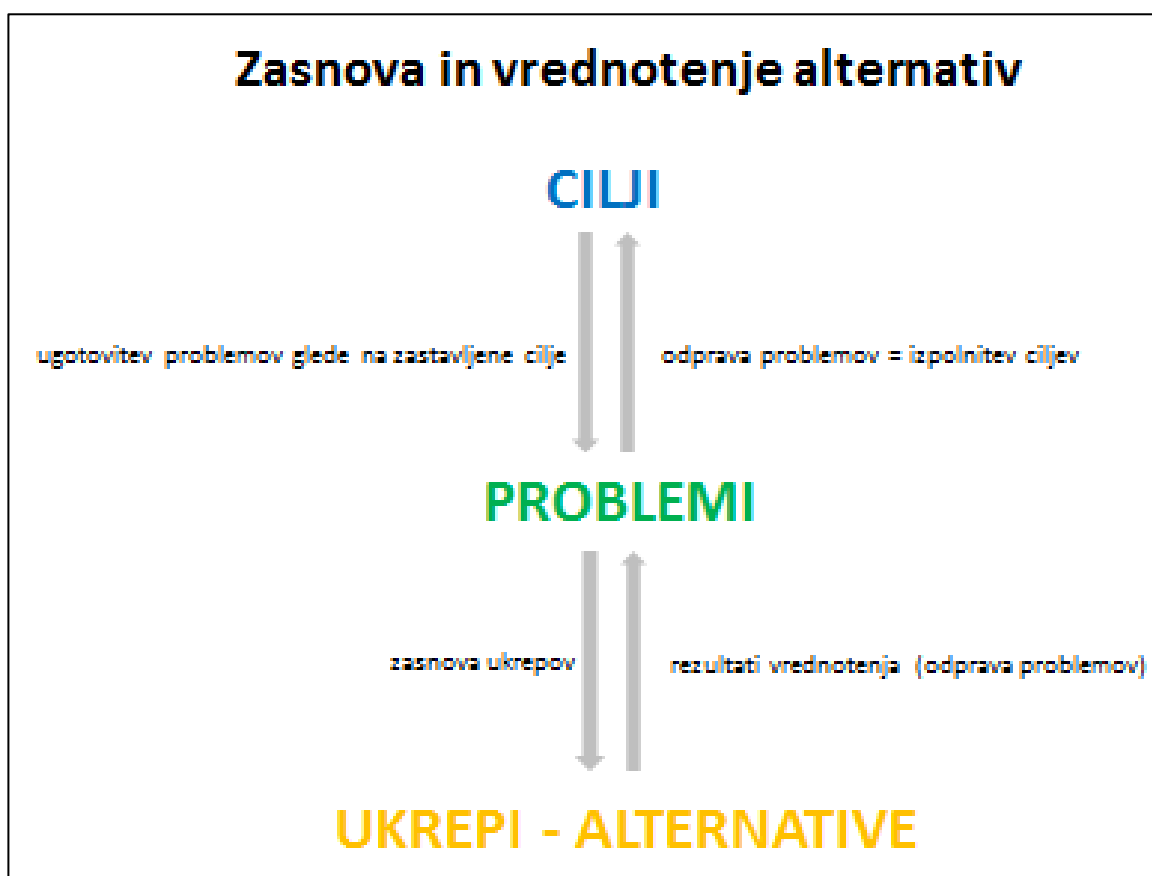
Upoštevano je, da bosta do leta 2030 članici Evropske unije tudi Hrvaška in Srbija. Pomemben je zlasti vstop slednje, ker bo to pomenilo poenostavitev obmejnih postopkov in večjo privlačnost prometnih potekov skozi Beograd in Zagreb za romunske, bolgarske, turške in druge prometne tokove.

3.10. ANALIZA NIČELNE (»0«) ALTERNATIVE – »DO NOTHING« – UGOTOVITEV PROBLEMОВ IN PREDLOG UKREPOV

3.10.1. Uvod

S ciljem, da bi utemeljili potrebo po ukrepanju na področju prometa in prometne infrastrukture smo izvedli analizo ničelne alternative: kaj bi pomenilo za Republiko Slovenijo, če na tem področju ne ukrepa (t.i. alternativa »do nothing«), razen da vzdržuje obstoječe stanje (in ga torej vsaj ne poslabšuje).

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



Slika 52. Zasnova in vrednotenje alternativ

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



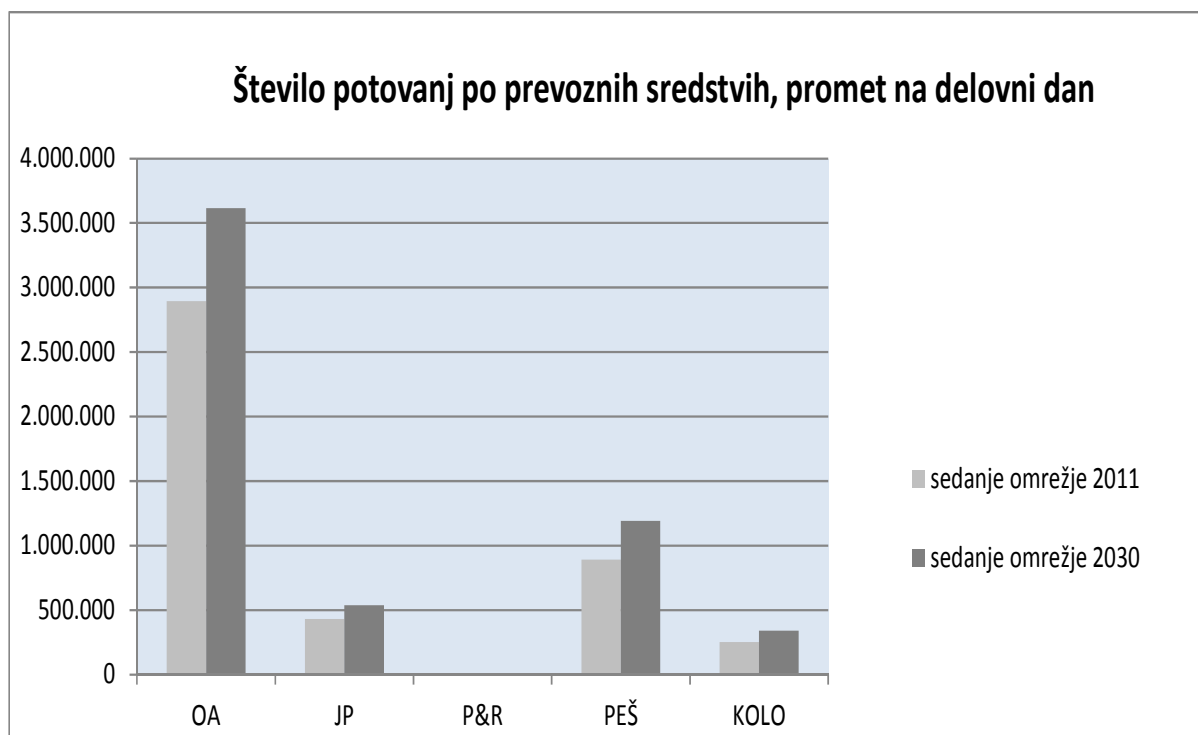
Problemi so večinoma določeni z nacionalnim prometnim modelom CETRA, in sicer na podlagi analize stanja pri sedanji prometni ureditvi v letih 2011 in 2030. Nekateri problemi so bili določeni na osnovi predhodnih študij in poročil deležnikov (kolesarske poti, prometna varnost, Luka Koper, letališča).

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

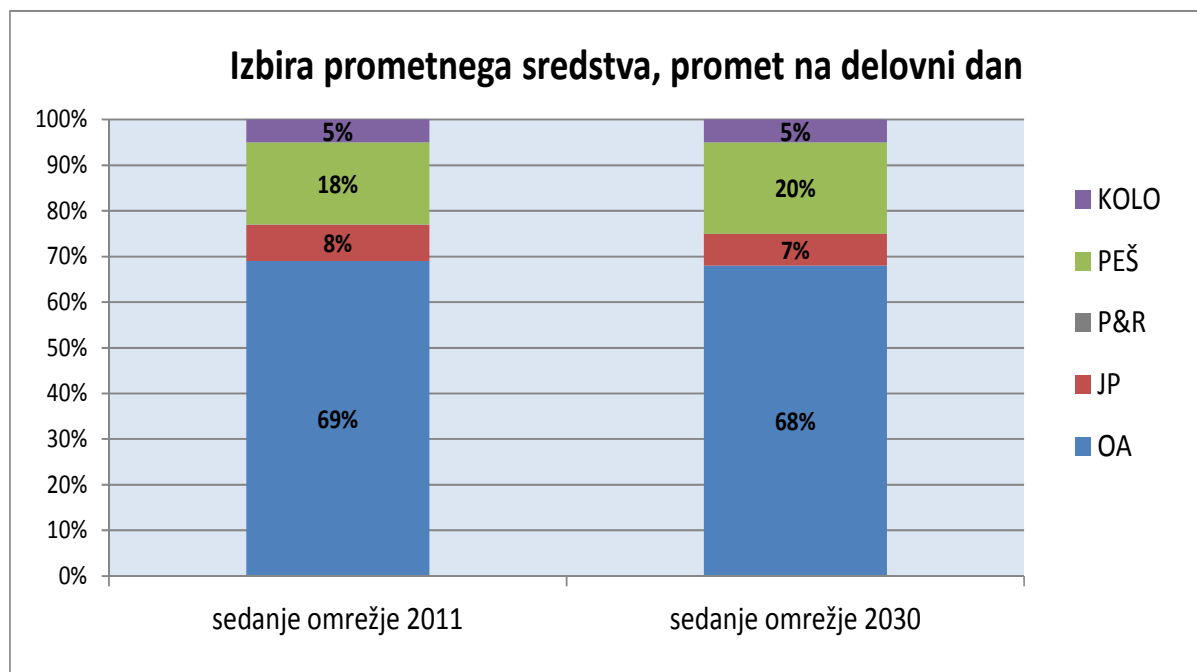
3.10.2. Izbira prometnega sredstva

3.10.2.1. Potniški promet

Sedaj se v Sloveniji 69 % potovanj opravi z osebnimi avtomobili, 8 % z javnim potniškim prometom, 5 % s kolesom in 18 % peš. Če bi prihodnje prometna ureditev ostala nespremenjena, bi se leta 2030 z osebnim avtomobilom opravilo 68 % potovanj, z javnim potniškim prometom 7 %, s kolesom 5 % in peš 20 % (slika 8). Izbira prometnega sredstva se torej ne bi bistveno spremenila. Število potovanj bi se sicer povečalo, toda približno enakovredno v vseh prometnih sredstvih (slika 52).

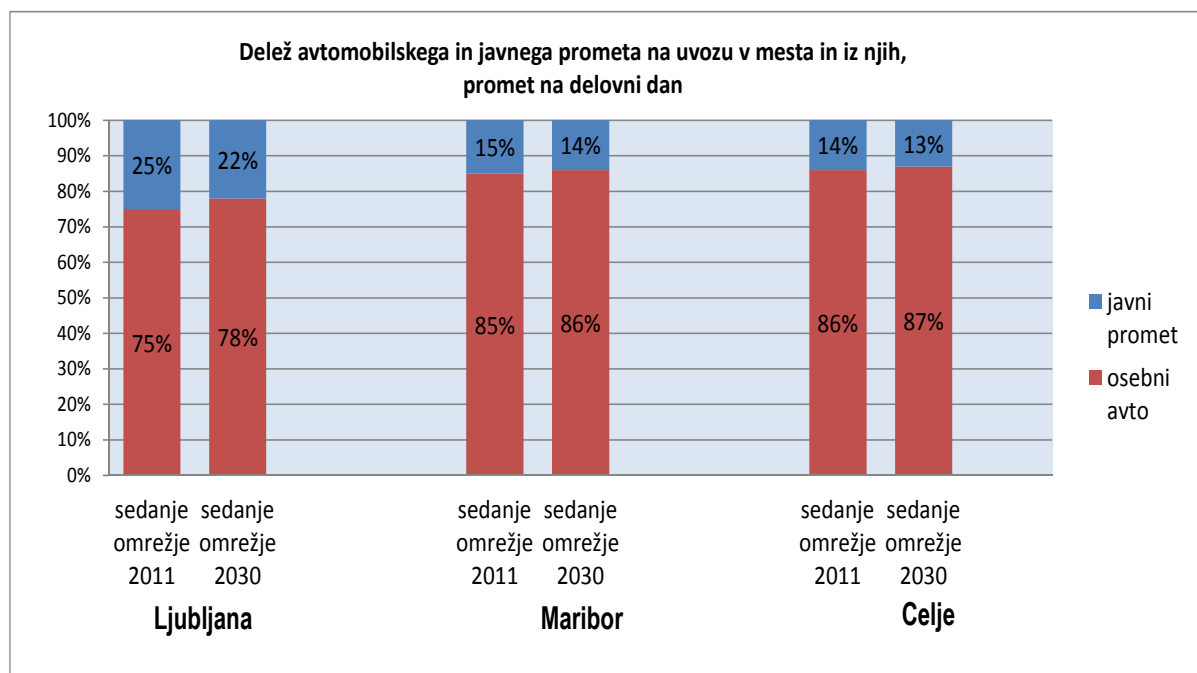


Slika 53. Število potovanj v letih 2011 in 2030 na ravni Slovenije



Opomba: delež P&R je manj kot 1 %, zato se na grafu ne vidi

Slika 54. Izbira prometnega sredstva na ravni Slovenije



Slika 55. Izbira prometnega sredstva na uvozih v mesta

Analiza uvozov v večja mesta in izvozov iz njih kaže (slika 54), 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: naj se poveča 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 na železnico.
- Decembra 2013 sprejeta TEN-T uredba poudarja okolju prijaznejše načine prometa, vključno z javnim potniškim prometom.
- Enake cilje zasleduje tudi Strategija prostorskega razvoja RS (SPRS), poleg tega pa navaja še, da naj se usklajen razvoj prometnega omrežja in omrežja naselij, povezanost in razvoj prometnih vozlišč ter prometno-logističnih terminalov razvija predvsem z namenom zagotavljanja prometne povezanosti vseh območij, skladnejšega razvoja celotnega državnega ozemlja in z namenom 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 bi se pa 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 in zakonodaja. Zato se ta razvojna smer lahko označi kot problematična, saj ne bo prispevala k uresničevanju EU in nacionalnih politik.

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 frekvenco voženj javnega potniškega prometa (v prometnih konicah in izven njih) ter 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 v občutljivih naseljenih območjih,
- ozaveščanje prebivalstva s ciljem spremeniti potovalnih navad,
- večja povezanost prostorskega in prometnega načrtovanja na vseh ravneh,
- prilagoditev ukrepov JPP značilnostim poselitve oziroma potrebam specifičnih območij.

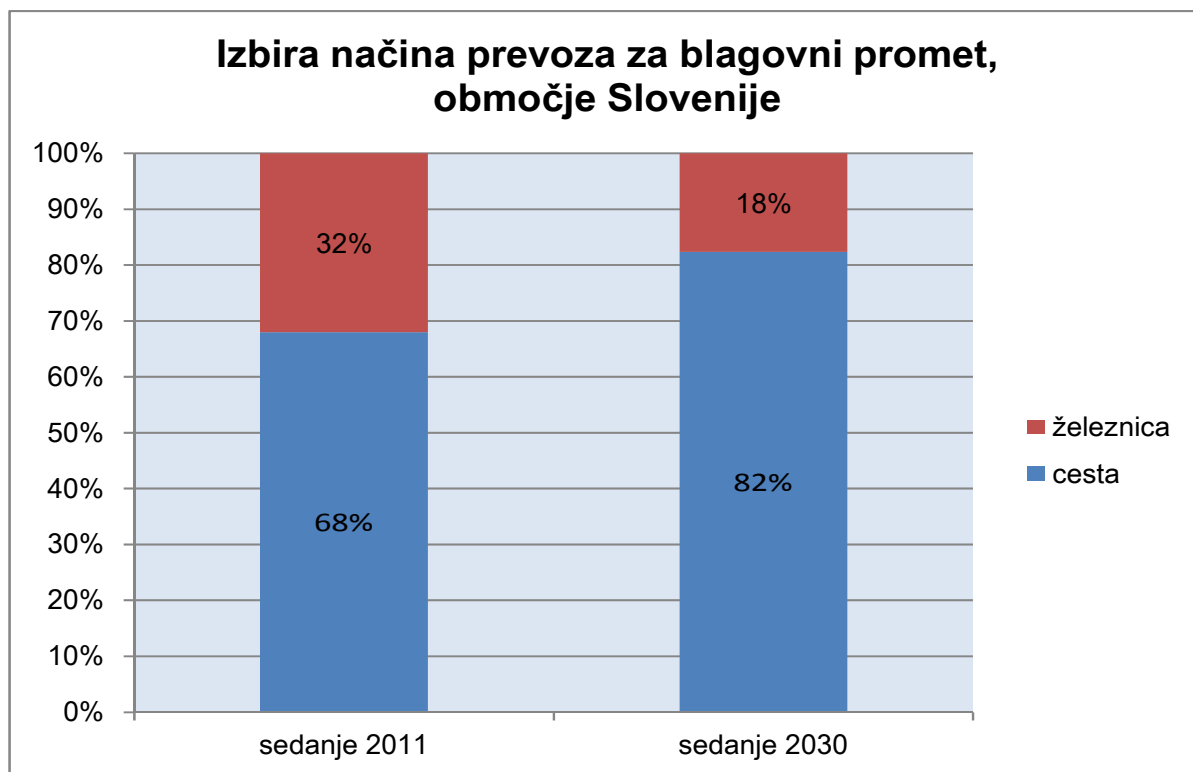
S temi ukrepi se bo izbira prometnega sredstva spremenila v korist javnega potniškega prometa in nemotoriziranih prometnih sredstev.

3.10.2.2. Blagovni promet

V Sloveniji se sedaj povprečno 68 % blaga prepelje po cestah in 32 % po železnici. Če bi prihodnja prometna ureditev ostala nespremenjena, bi se zaradi težav s prepustno zmogljivostjo železnic del blagovnega prometa preselil nazaj na cesto, del bi pa obšel



Slovenijo. V tem primeru bi bilo leta 2030 po cesti prepeljanega 82 % blaga in po železnici le 18 %, kot je razvidno s slike 56.



Slika 56. Izbira prometnega sredstva za blagovni promet na ravni Slovenije

Željeno stanje:

- Resolucija o prometno politiki RS (2006) med drugim določa: večinski delež blagovnega prevoza naj bo na železnici.
- Bela knjiga med drugim priporoča: do leta 2030 naj se s cest na železnico preseli 30 % in do leta 2050 50 % tovornega prometa pri razdaljah nad 300 km.
- SPRS določa, da se za povečevanje učinkovitosti prometnega pretoka spodbuja intermodalne prometne povezave in razvoj železniškega omrežja, ki v prihodnosti prevzema večino daljinskega tovornega prometa. V Sloveniji se sočasno z izgradnjo avtocestnega križa razvija obodni sistem prometnic glede na potrebe na regionalni ravni ter posodablja železniško omrežje, ki se ga 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 spontano ne bo sledila načelom trajnostnega razvoja in priporočilom evropskih in slovenskih dokumentov, temveč se bo razvijala v nasprotno smer od želene. Zato je ta razvojna smer problematična.

Potrebni ukrepi:

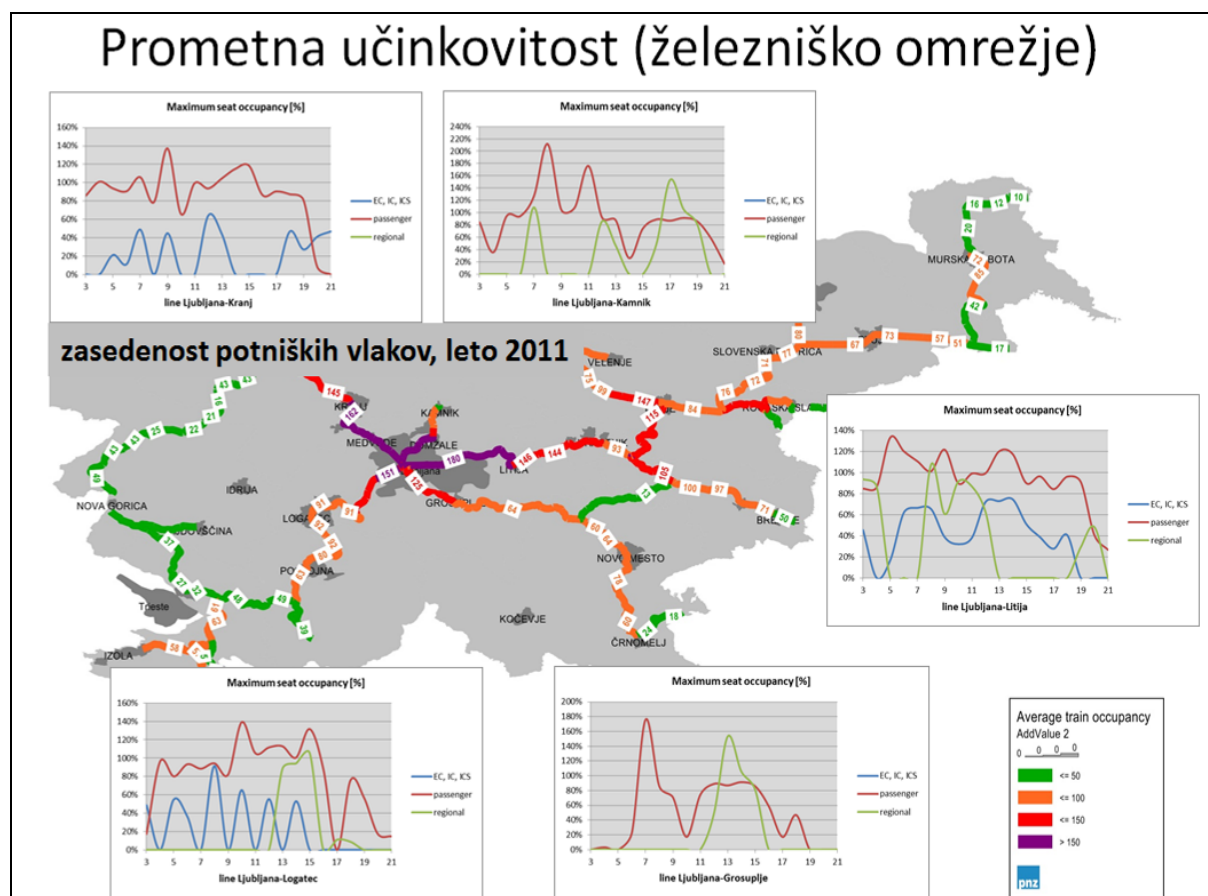
Na železnici je treba zagotoviti večjo konkurenčnost in kakovost prevozov. Zato je treba povečati zlasti prepustno zmogljivost in hitrost železniškega prometa, in sicer predvsem s:

- posodobitvijo jedrnega in celovitega TEN-T omrežja (uvredba ERTMS in interoperabilnosti),
- nadgradnjo ali novogradnjo jedrnega in celovitega TEN-T omrežja z zagotovitvijo vsaj minimalnih standardov TEN-T omrežja (standard TSI V-M z minimalno hitrostjo 100 km/h),
- izgradnjo logističnih središč.

3.10.3. Prometna učinkovitost

3.10.3.1. Železnica

Železniški sistem je dotrajan in zastarel. To je posledica premajhnih preteklih vlaganj vanj. Zato je že sedaj na meji prepustne zmogljivosti. Štirje odseki glavnih prog in vse regionalne proge so enotirne. Po zaključku elektrifikacije Pragersko–Hodoš bo elektrificiranih skupaj 50 % 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.

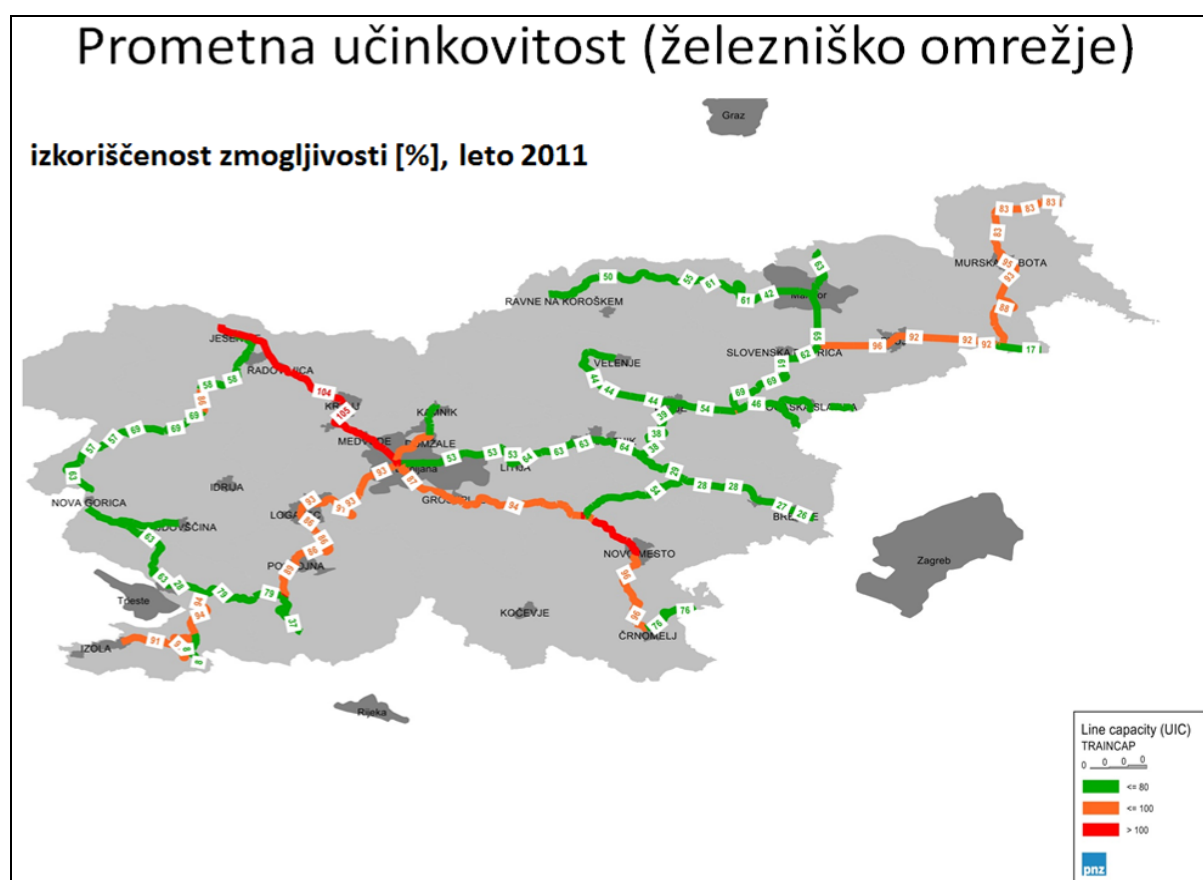


Opomba: povsod, kjer je vrednost večja od 100–vijolično in temnordeče obarvano, je udobnost vožnje nesprejemljivo nizka

Slika 57. Analiza kakovosti sedanjega železniškega javnega potniškega prometa, leto 2011

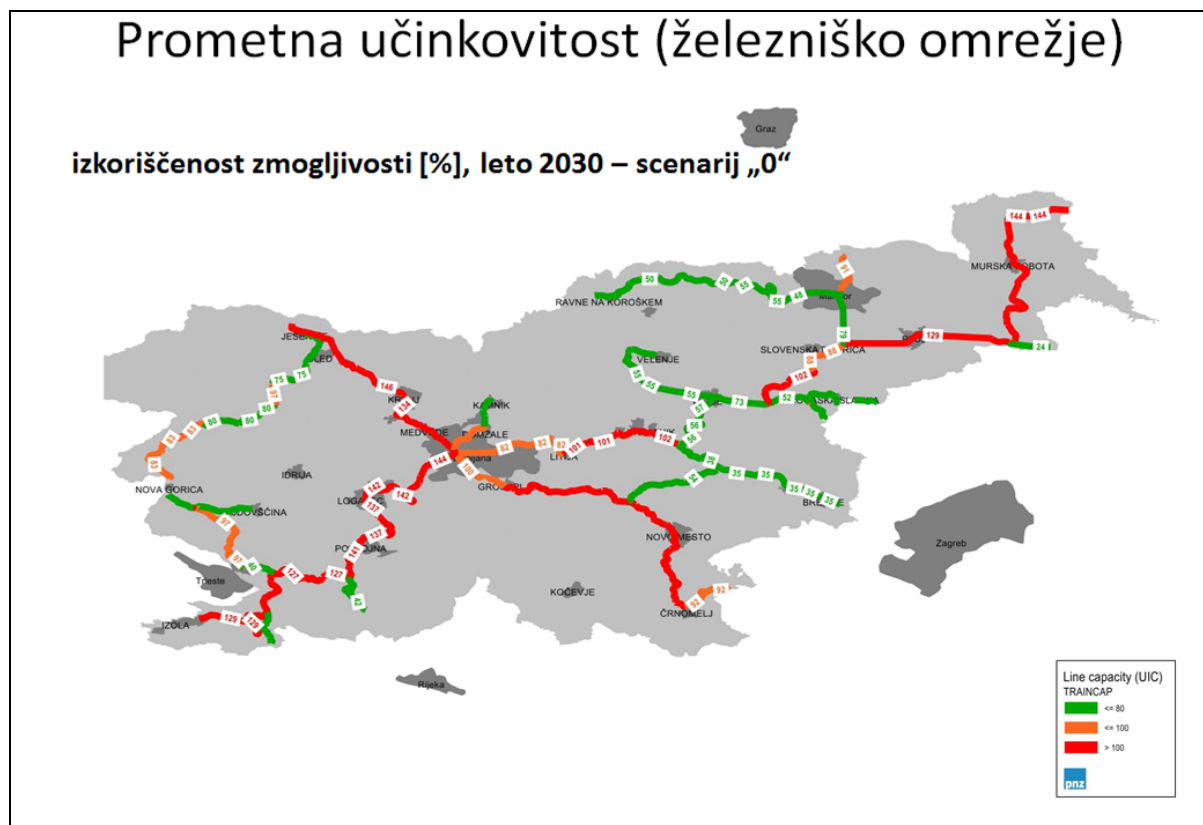
Železniški sistem je problematičen tako za potniški kot tovorni promet. S slike 58 je razvidno, da je zlasti okoli Ljubljane zaradi premajhne pogostnosti voženj udobnost voženj nesprejemljivo nizka. Zato je tu železniški javni potniški promet manj privlačen.

Na sliki 57 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, kjer pa je modernizacija v teku in bo zaključena v letu 2015. Vse te proge spadajo v kategorijo glavnih prog ali TEN–T omrežja. Izmed regionalnih prog sta najbolj problematični del kamniške proge in skoraj celotna dolenska proga.



Slika 58. Izkoriščenost zmogljivosti sedanjega železniškega omrežja, leto 2011

Količina prometa, zlasti blagovnega, bo v vsakem primeru narasla. Zato bo tudi v primeru nespremenjene prometne ponudbe v prihodnje na večjem delu slovenskega železniškega omrežja prišlo do prekoračitve prepustne zmogljivosti. Kljub temu, da bi precej tovornega prometa obšlo Slovenijo in da bi se njegov večji delež prepeljal po cestah (slika 59).



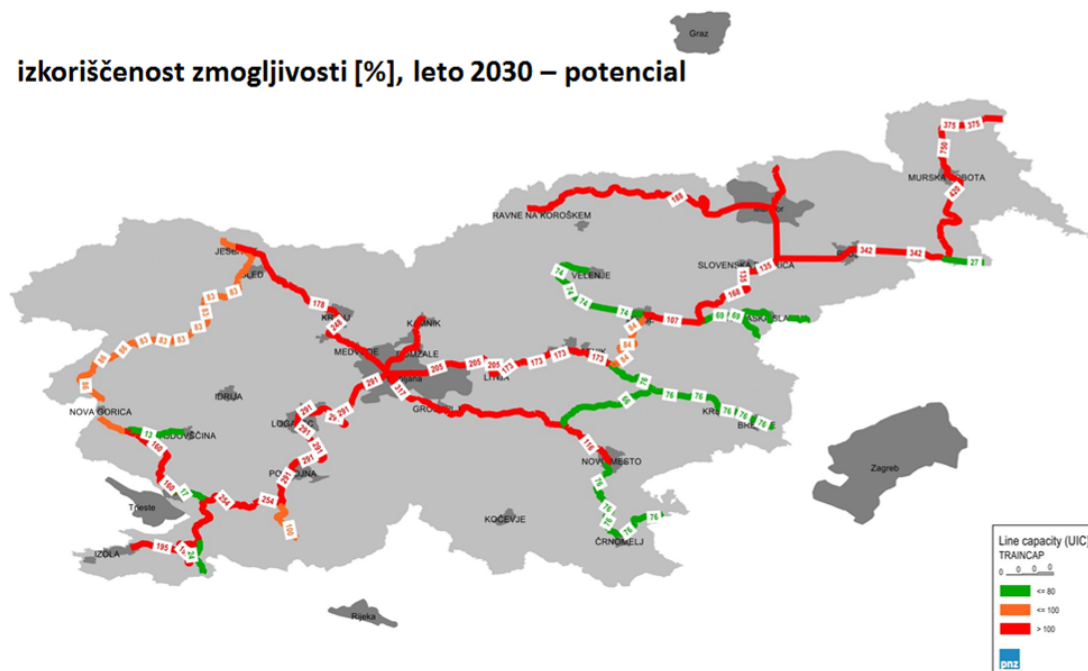
Opomba: problematični odseki so rdeče obarvani

Slika 59. Izkoriščenost zmogljivosti sedanjega železniškega omrežja leta 2030 ob upoštevanju sedanje prometne ureditve v Sloveniji in okoli nje

Sprememba izbire prometnega sredstva in večja vloga železnice zahtevata izgradnjo sodobnega železniškega sistema. Če upoštevamo, da bo v Sloveniji in okoli nje omrežje, ki je opredeljeno kot TEN-T omrežje, urejeno skladno s standardi, ki veljajo za to omrežje, bo povpraševanje na slovenskem železniškem omrežju bistveno večje. V tem primeru bi bila v prihodnje presežena prepustna zmogljivost vseh prog TEN-T omrežja in nekaterih regionalnih prog, kot je razvidno s slike 60.

Prometna učinkovitost (železniško omrežje)

izkoriščenost zmogljivosti [%], leto 2030 – potencial



Opomba: problematični odseki so rdeče obarvani

Slika 60. Izkoriščenost zmogljivosti sedanjega železniškega omrežja leta 2030 ob upoštevanju potencialnega povpraševanja, če bi železniško omrežje v Sloveniji in sosednjih državah ustrezalo standardom TEN-T

Če do leta 2030 ne bo nobenih vlaganj v izboljšanje usluge 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.



Ozko grlo torej predstavljajo praktično vse glavne proge oziroma skoraj celotno TEN–T omrežje in še nekatere regionalne proge, ki naj bi imele pomembnejšo vlogo v potniškem prometu.

Skoraj celotno omrežje glavnih prog oziroma TEN–T omrežja ne omogoča hitrosti 100 ali več km/h. Več kot 100 km/h omogoča le odsek Pragersko–Maribor, 100 km/h pa nekateri posamezni odseki (Ljubljana–Litija, Sevnica–Dobova, Kranj–Ljubljana, Celje–Grobello, Pragersko–Središče–d.m., Murska Sobota–Hodoš–d.m., Borovnica–Ljubljana). Takšnih hitrosti ne omogoča tudi celotno regionalno omrežje.

V resnici so stvarne hitrosti bistveno manjše od deklariranih, saj zaradi izrednih dogodkov, slabega stanja prog, okvar in idr. prihaja do t.i. počasnih voženj. Npr. leta 2012 so bile počasne vožnje uvedene na 14–ih odsekih glavnih prog, kjer so bile hitrosti zmanjšane za 30–70 %²².

Pomembni deli glavnih prog ali TEN–T omrežja ne omogočajo osne obremenitve 22,5 t/os, in sicer odseki:

- Zidani Most–Celje,
- Maribor–Šentilj.

Nadgradnja odsekov Pragersko–Hodoš in Dolga Gora–Poljčane pa je v teku. Seveda pa takšne nosilnosti ne omogoča tudi nobena regionalna proga.

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

Razmere so že sedaj 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 min na 100 vlakovnih km in potovalna hitrost znaša okoli 51 km/h. Pri potniškem prometu se te vrednosti za enkrat ne poslabšujejo niti izboljšujejo. Problematičen je tovorni promet, kjer so leta 2009 povprečne zamude znašale 39,6 min na 100 vlakovnih km, leta 2010 pa že 78,8 min na 100 vlakovnih km. V istem obdobju se je potovalna hitrost zmanjšala od 28,8 km/h na 24,4 km/h.²³

²² Poročilo o trenutnem stanju počasnih voženj na slovenskih železnicah, Slovenske železnice–Infrastruktura, d.o.o., Ljubljana, januar 2013.

²³ Resolucija o nacionalnem programu razvoja javnega prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji do leta 2020 z vizijo do leta 2030–ReNPRJI, osnutek dokumenta, verzija 6.4, MzI, 27.9.2012.



Opomba: premajhna nosilnost je označena z modro barvo

Slika 61. Nosilnost železniških prog

Na sliki 61 je prikazana nosilnost železniških prog. Potrebna nosilnost 22,5 t/os ni zagotovljena niti na celotnem TEN–T omrežju (modro obarvano). To zmanjšuje prepustnost sistema in podaljšuje vozne čase.

Želeno stanje:

- Slovensko železniško omrežje, zlasti pa jedrno in celovito TEN–T omrežje, morata imeti takšno prepustno zmogljivost, da se lahko uresniči prihodnje povpraševanje, ki temelji na izjemnem potencialu slovenskega prostora in ima vseevropski pomen.
- Jedrno TEN–T omrežje mora ustrezati minimalnim standardom tega omrežja, to je: elektrificirane vse proge, za tovarne 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 zaradi tega udobnost potnikov na bolj obremenjenih linijah nesprijemljivo nizka,
- skoraj celotno TEN–T omrežje predstavlja ozko grlo, zato ne omogoča potrebne prepustne zmogljivosti in ustrezne stabilnosti voznega reda,
- jedrno TEN–T omrežje bo z zaključkom del na odseku Pragersko–Hodoš, ki so v teku, 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 TEN–T omrežje v Sloveniji ne zagotavljata potrebne prepustne zmogljivosti in sprejemljive udobnosti potnikov,
- jedrno in celovito TEN–T omrežje v Sloveniji ne zagotavljata minimalnih TEN–T in TSI standardov.

Predlog ukrepov

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

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

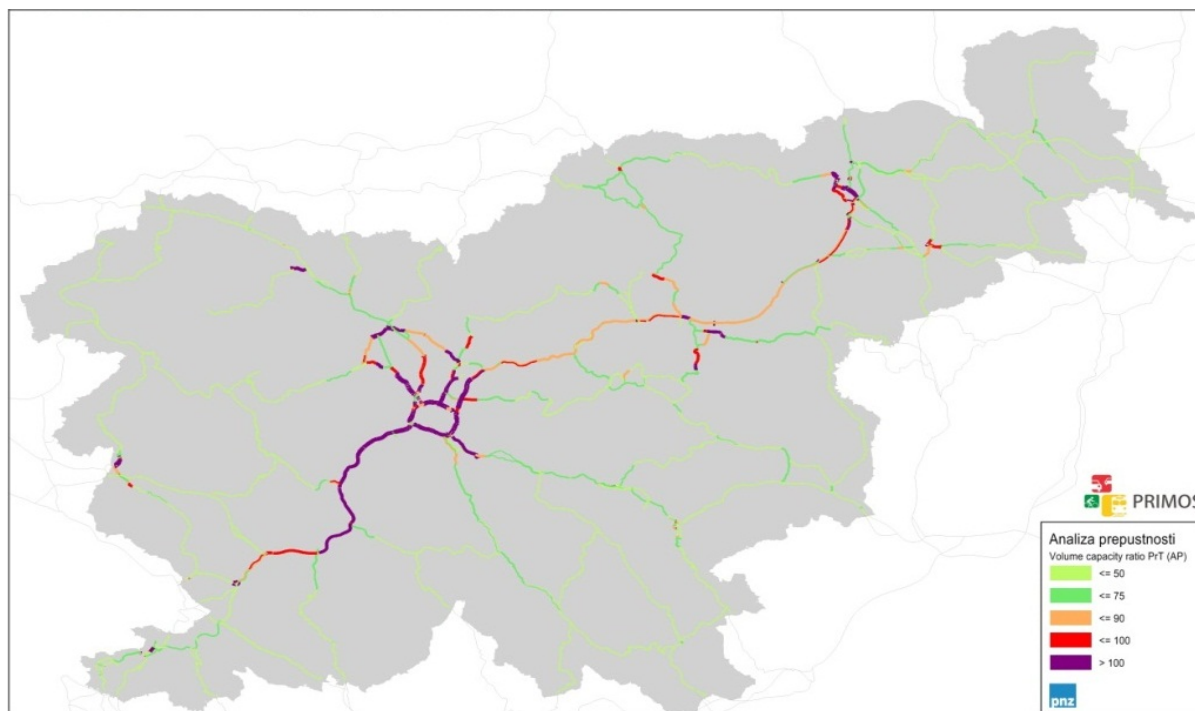
Uresničijo se ukrepi:

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

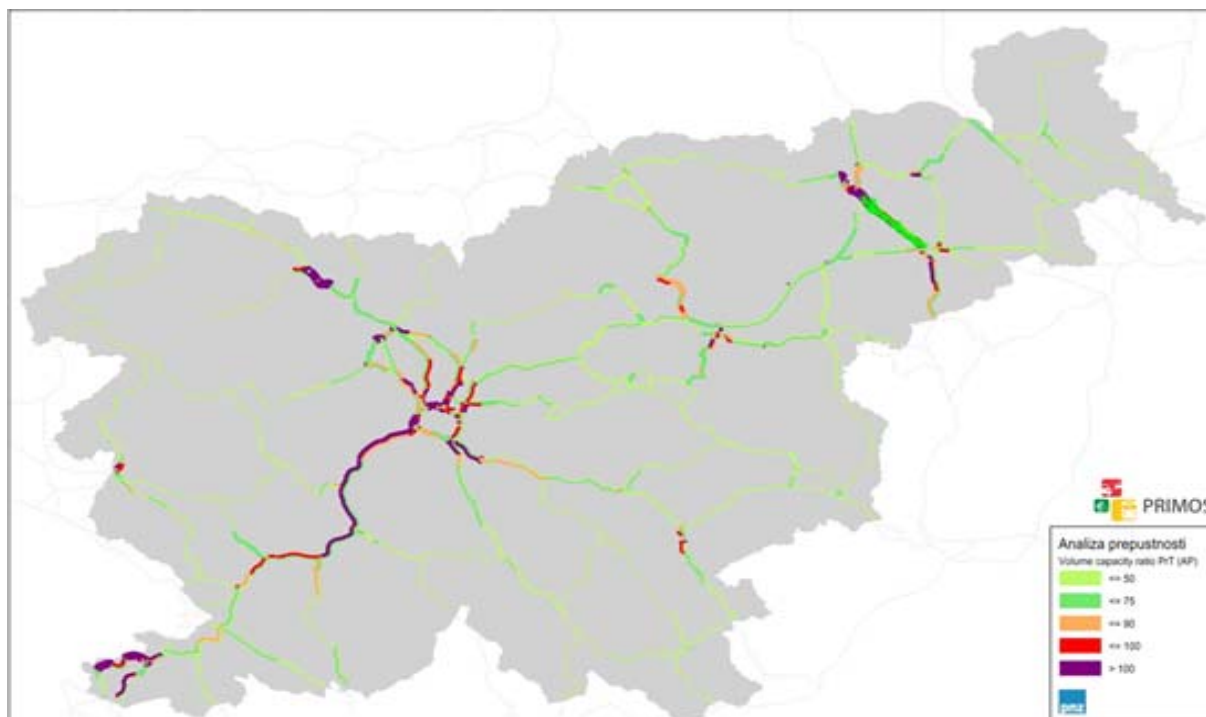
3.10.3.2. Ceste in parkirišča za tovornjake

Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan in turistične konice v času turistične sezone. Ugotovljeno je, da bo leta 2030 presežena prepustnost nekaterih cest tudi, če bi bil zgrajen sodoben in konkurenčen železniški sistem in uveden kakovostni 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
- Cesta Proletarskih brigad v Mariboru,
- Vojkova cesta v Novi Gorici,
- Koper–Dragonja,
- Velenje–Arja vas,
- Celje–Laško,
- Levičnikova cesta v Novem mestu in
- Ptuj.

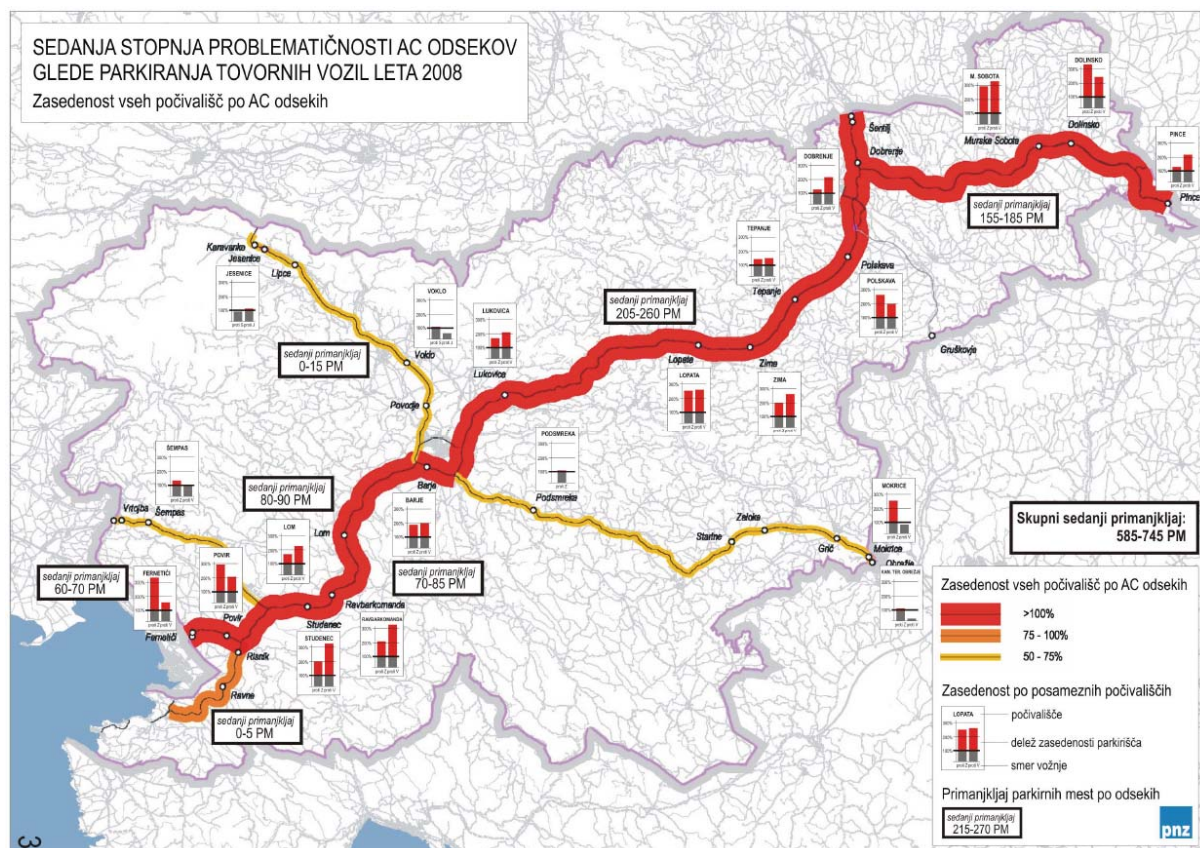


Slika 62. Ceste s preseženo prepustnostjo v popoldanski urni konici leta 2030 (vijolično obarvano)



Slika 63. Ceste s preseženo prepustnostjo v času turistične konice leta 2030 (vijolično obarvano)

Povsod, kjer je ugotovljena presežena prepustnost (vijolično obarvano), bo treba zvečati prepustnost. Do prekoračitve prepustnosti teh cest pride tudi v primeru poudarjene vloge železnice in javnega prometa.

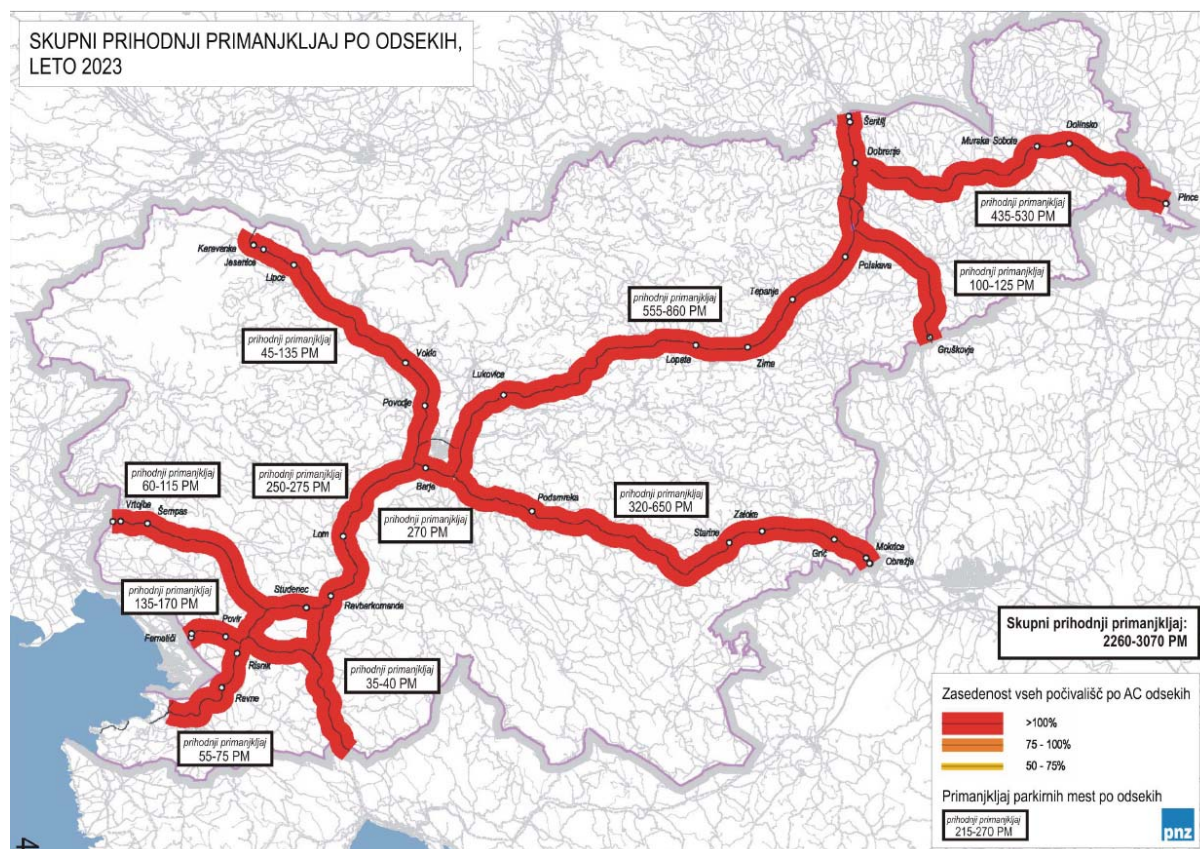


Slika 64. Primanjkljaj parkirišč na počivališčih za težka tovorna vozila leta 2008

Ob slovenskih avtocestah obstaja velik primanjkljaj parkirišč za težka tovorna vozila. Ugotovljeno je, da jih primanjkuje²⁴:

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

²⁴ Študija zagotavljanja parkirnih površin za tovorna vozila ob slovenskih avtocestah in hitrih cestah, PNZ, 2009.



Slika 65. Primanjkljaj parkirišč na počivališčih za težka tovorna vozila leta 2023

Želeno stanje:

- Povpraševanje bi moralo biti manjše ali enako ponudbi ($v/c < 1$); ko je povpraševanje večje od ponudbe se na cestah pojavijo zastoji, ki pomenijo izgubo časa, denarja, več onesnaženja zaradi izpušnih plinov in več hrupa.
- Na voljo mora biti dovolj parkirišč, da vozniki lahko normalno opravljajo svoje potrebe, spoštujejo 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 prišlo do neskladja med povpraševanjem in ponudbo oziroma do pojava ozkih grl na pomembnejšem cestnem omrežju, kar bo povzročilo zastoje in z njimi povezane negativne posledice. Zato je to stanje treba opredeliti kot problematično.
- Tudi na parkiriščih za tovorna vozila se bodo v prihodnje slabe razmer še poslabšale, s čimer se bo problematičnost le še povečala.



Potrebni ukrepi

Tudi na cestah je treba odpraviti ozka grla in zastoje. Torej, treba je povečati prepustnost tistih cestnih odsekov, kjer bo prišlo do težav.

Prepustnost bo povečana z ukrepi:

- uvedba ITS, predvsem na avtocestah za boljšo izkoriščenost obstoječih cest,
- razširitev cest,
- izgradnja obvoznic in
- novogradnje.

Poleg tega je treba odpraviti tudi ozka grla na parkiriščih za tovornjake. Ta 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 odpravljena ozka grla na cestah in parkiriščih za tovorna vozila.

3.10.3.3. Javni potniški promet

3.10.3.3.1. 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 linijski 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. Mesni linijski prevoz potnikov.

Vsak podsistem je organiziran drugače in ni enotnega upravljavca javnega potniškega prometa, ki bi vodil in usmerjal celotno področje javnega potniškega prometa tako, da bi obvladoval vse prometne potrebe potnikov in jim prilagajal ponudbo javnega potniškega prometa in bi obvladoval tudi 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 podsistemištevilo potnikov povečalo in se je ustavilo dolgoletno padanje števila prepeljanih potnikov. Iz javnih sredstev je bilo v letu 2013 zagotovljenih 51.529.254 milijona evrov za izvajanje GJS železniškega prevoza potnikov, 20.679.108 milijona evrov za nadomestilo za izvajanje GJS medkrajevnega prevoza potnikov z avtobusi in 18 milijonov evrov (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, privatna podjetja. Za izvajanje GJS podpišejo pogodbo z državo (Ministrstvo pristojno 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, stroške financiranja vključno z dobičkom, kot bi ga imelo dobro vodeno podjetje. Normirana cena se spreminja v skladu z gibanjem stroškov in pogajanjem med koncesionarji in državo. Država koncesionarjem zagotavlja plačilo maksimirane kompenzacije, ki je razlika med normiranim stroškom na kilometer in vsemi prihodki, ki jih koncesionarji zaslužijo s prevozi potnikov, vendar je omejena navzgor, v povprečju na 26 odstotkov od normirane cene. Prihodki, ki jih na trgu pridobijo koncesionarji so tako privatni (plačilo za prevoz potnikov in prtljage, plačilo za



oglaševalske storitve na prevoznih sredstvih, pogodbe s podjetji) kot javni (subvencije, ki jih uveljavljajo upravičenci do subvencioniranih prevozov dijakov in študentov, subvencije lokalnih skupnosti za ohranitev nerentabilnih linij ali za 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 vlakovni kilometer. V letu 2013 so bili realizirani prihodki po pogodbi z MZI v višini 40,6 mio EUR (v višini 10,8 milijona evrov pa je bil plačan obrok za premalo plačana nadomestila za GJS za obdobje 2003–2009).

Mestni linijski prevoz potnikov je v pristojnosti lokalnih skupnosti in se izvaja v 17 lokalnih skupnostih. Mestni prevoz potnikov morajo v skladu z Zakonom o prevozih v cestnem prometu 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 organiziran v Ljubljani, kjer Javno podjetje Ljubljanski potniški promet (LPP) opravlja javni linijski prevoz potnikov kot obvezno gospodarsko javno službo, ki letno prepelje 42 milijonov potnikov. Podobno je urejen sistem tudi v Mariboru (ki je bil v letu 2011 reorganiziran), medtem ko imajo ostala 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 določeni liniji 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 relacijah znotraj Slovenije, potniki pa lahko med potjo vstopajo in izstopajo na predhodno določenih postajališčih. Javni linijski prevoz potnikov, razen prevozov v mestnem prometu in prevozov učencev osnovnih šol, zagotavlja država kot javno dobro z gospodarsko javno službo.

Tabela 19. Cestni potniški prevoz Slovenije od leta 2002–2011

Leto	Število prepeljanih potnikov (v 1000)	Letna rast števila prepeljanih potnikov (v %)	Potniški kilometri (v 1000 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).

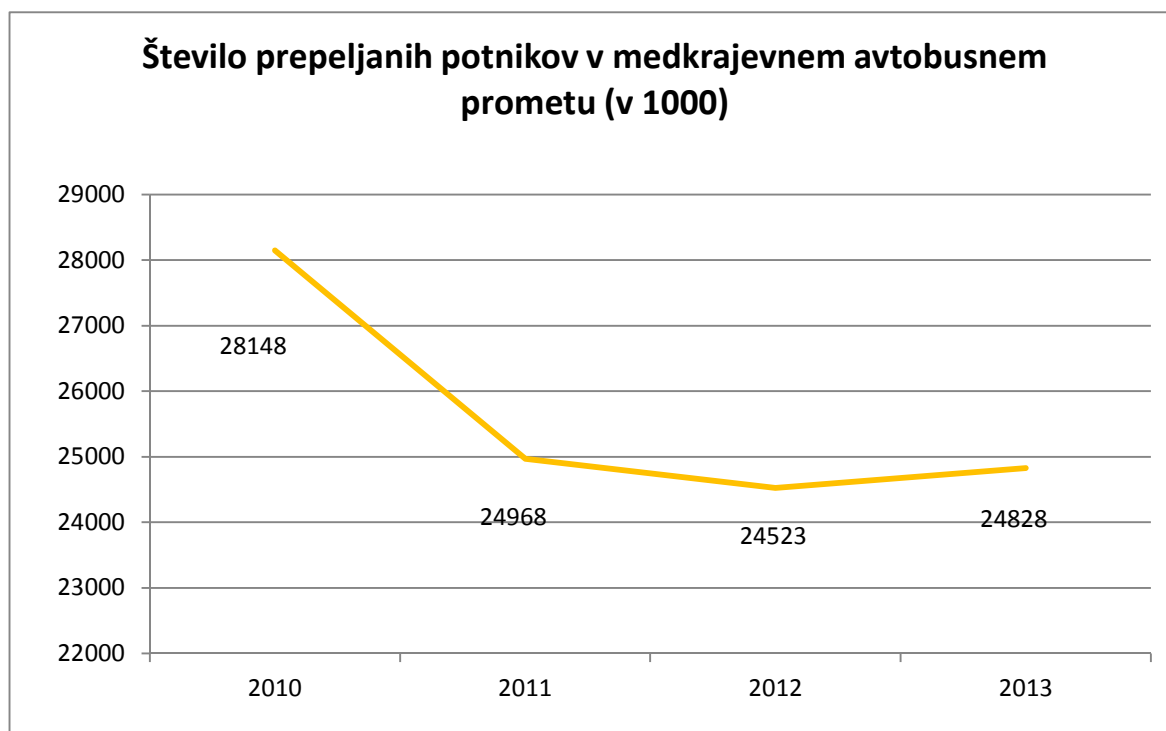
Število prepeljanih potnikov v cestnem javnem linijskem prevozu potnikov je med letoma 2005 in 2011 upadlo s 40 milijonov na 32 milijonov potnikov, kar znaša 18,5 %. V enakem deležu (18,5 %), so upadli tudi potniški kilometri. V celotnem opazovanem obdobju se je nadaljevalo dolgoletno zmanjševanje števila potnikov javnega avtobusnega linijskega prometa od 5 do 6 odstotkov letno. Padanje števila potnikov se je ustavilo v letu 2012, ko je bil uveden nov sistem subvencioniranih prevozov 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 in postavi temelje za reorganizacijo sistema javnega potniškega prometa.

Tabela 20. Cestni potniški prevoz Slovenije od leta 2011–2013

leto	Število potnikov (v 1000)	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 zabeleženih v elektronskih sistemih).

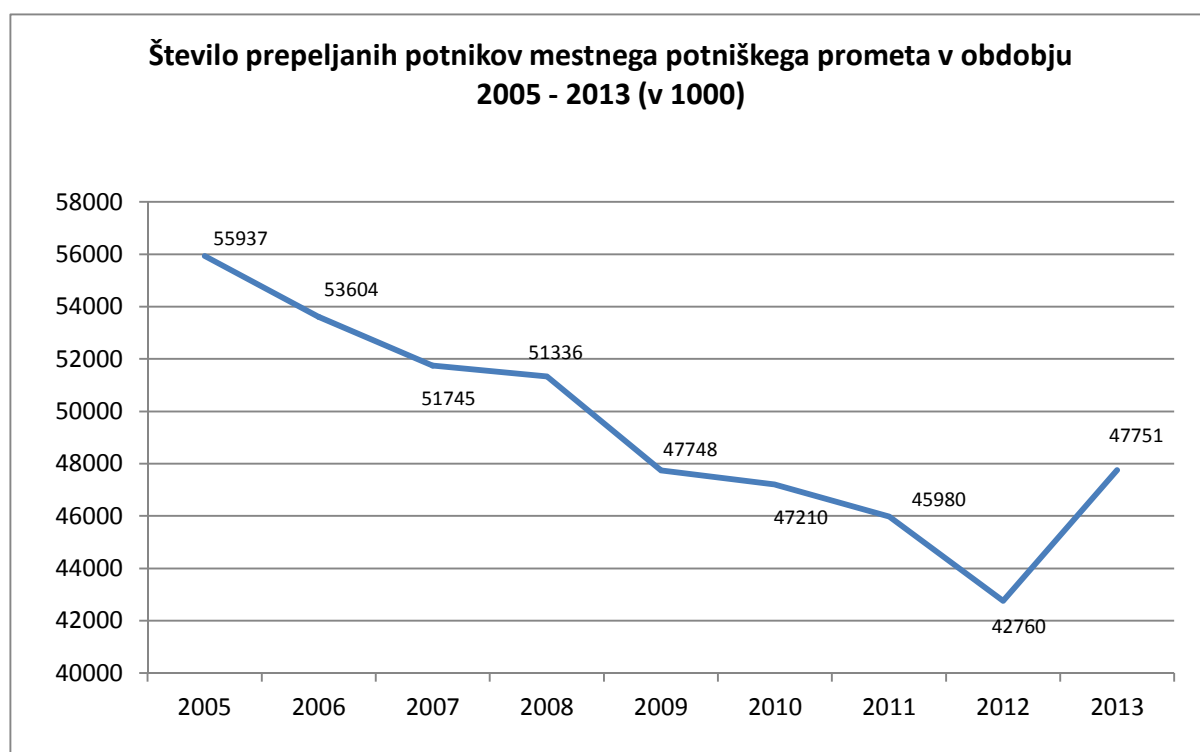
**Slika 66. Število prepeljanih potnikov v medkrajevnem avtobusnem prometu**

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 predstavlja 14,6 % skupni upad števila prepeljanih potnikov. Povečanje števila potnikov v letu 2013 je rezultat uvedbe spremenjenega sistema subvencioniranih vozovnic in , ki omogoča tudi subvencioniranje vozovnic za mestni promet, če potnik 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 beleženjem števila potnikov. V letu 2013 se je ustavil trend zmanjševanja števila potnikov, in se je tudi ponudba povečala, saj je bilo prepeljanih za 19,1 % več kilometrov kot v predhodnem letu in več kot katerokoli leto v opazovanem obdobju. Večino kilometrov v mestnem prevozi opravi LPP, ki je v letu 2013 opravil 10,7 mio km in prepeljal 42 milijonov potnikov.

**Tabela 21. Mestni potniški prevoz v obdobju 2005–2013**

Leto	Število prepeljanih potnikov (v 1000)	Letna rast prepeljanih potnikov (v %)	Prevoženi km (v 1000 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 67. Število prepeljanih potnikov (v tisoč) v mestnem potniškem prevozu v obdobju 2005–2013**

Železniški potniški prevoz

Železniški potniški prevoz zagotavlja mobilnost prebivalstva ob omrežju javne železniške infrastrukture, kjer je ob progah jedrnega omrežja konkurenčen cestnemu prevozu potnikov. Število prepeljanih potnikov z železniškim prevozom se po odprtju novih avto cestnih odsekov ni tako drastično zmanjšalo kot je to primer na medkrajevnih prevozi z avtobusi.

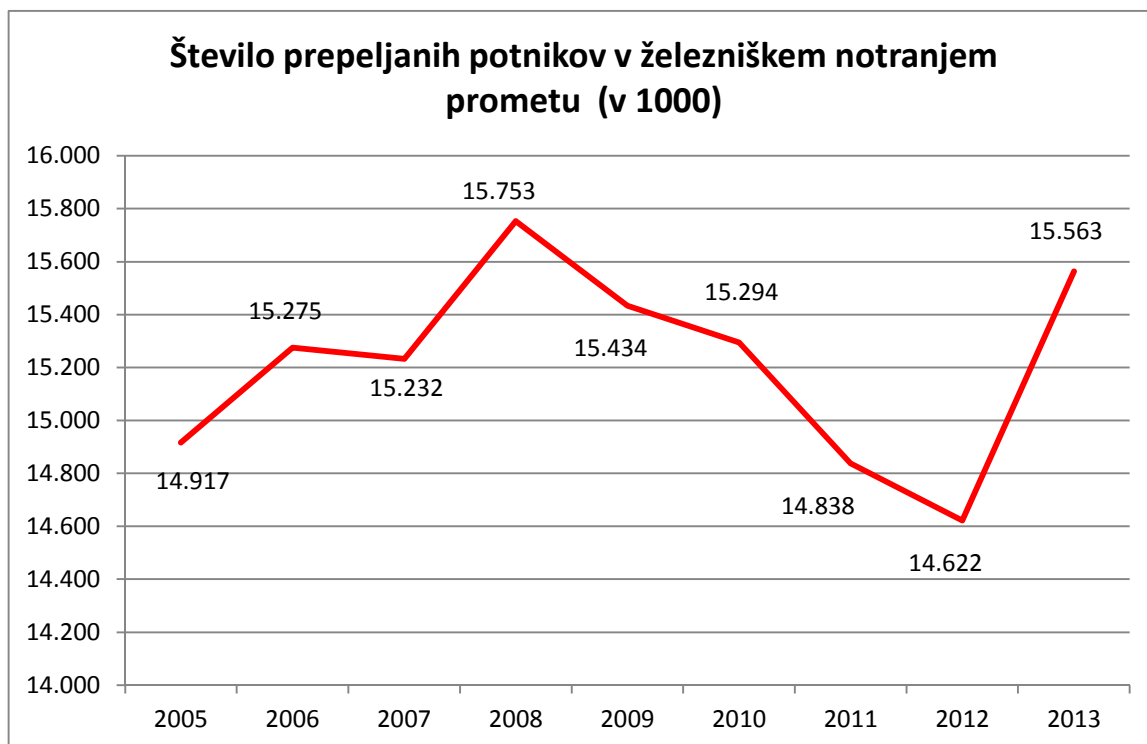
**Tabela 22. Železniški potniški prevoz Slovenije od leta 2005–2013**

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 kot 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.**, kjer je bilo na posameznih odsekih prepeljanih več kot 1 mio potnikov.

Največ potnikov, več kot 5,3 mio letno, je bilo v opazovanem obdobju odpravljenih 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 mio in 3,3 mio potnikov, na postajah proge št. 20 Ljubljana–Jesenice pa je bilo odpravljenih med 1,5 in 2,0 mio potnikov.

**Slika 68. Število prepeljanih potnikov v železniškem notranjem prometu**

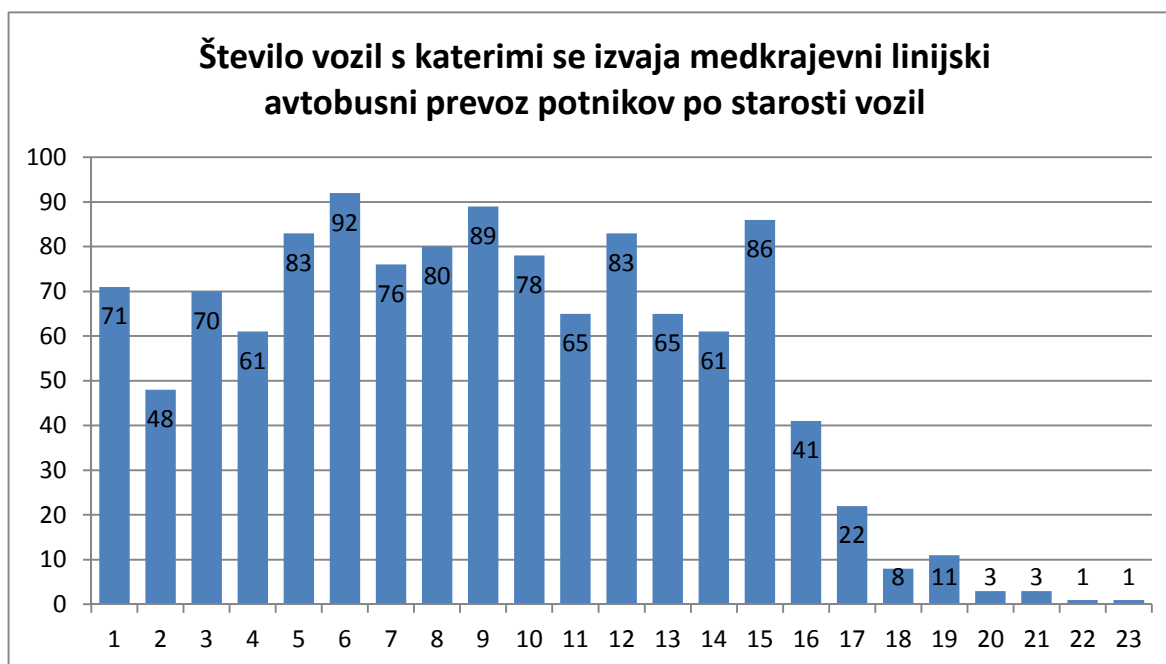
3.10.3.3.2. Vozna sredstva za javni potniški promet

V tem podpoglavju so prikazana Vozna sredstva glede na naslednje podsisteme

1. Vozna sredstva za medkrajevni linijski avtobusni prevoz potnikov;
2. Vozna sredstva za železniški prevoz potnikov;
3. Vozna sredstva za mestni linijski prevoz potnikov.

Ad 1. Vozna sredstva za medkrajevni linijski avtobusni prevoz potnikov

Medkrajevne linijske prevoze potnikov izvaja 36 koncesionarjev s 1198 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 potnikov glede na homologacijo vozila in zakonodajo ali če pride do okvar ali drugačnih težav, da poteka izvajanje GJS v skladu z voznim redom. Vozna sredstva, ki so jih za leto 2014 nominirali prevozniki so relativno stara saj je povprečna starost vozil 8,84 let in je porazdelitev vozil od 1 do 16 leta starosti med 40 in 90 vozil, 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 so 302 vozila. Prikaz števila vozil po letih kaže, da so koncesionarji v zadnjih štirih letih (zlasti velja to za leto 2012) nadomestili manj vozil kot je bil to primer v preteklih letih.



Slika 69. Število vozil po starosti, s katerimi se izvaja medkrajevni linijski avtobusni prevoz potnikov

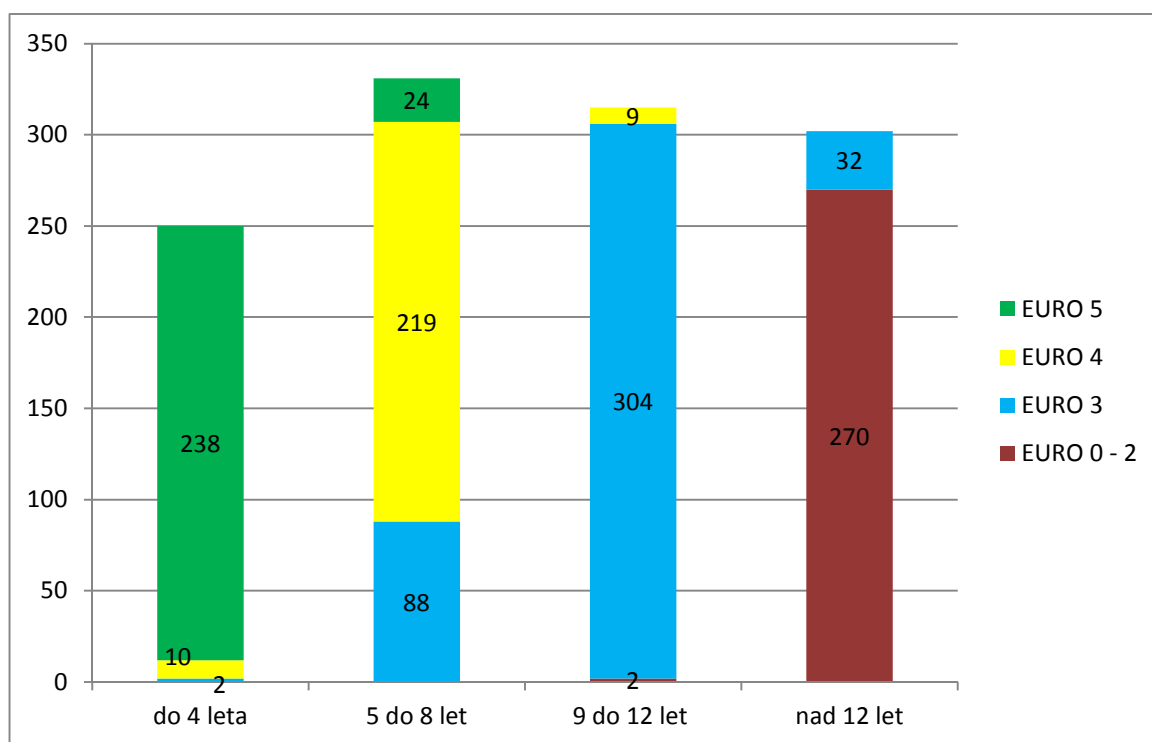
Glede na pogonski agregat vozila je 282 vozil, ki so okoljsko popolnoma nesprejemljiva, saj so pogonski agregati iz skupin EURO 0, EURO 1 in EURO2. Največ vozil ima pogonske agregate iz skupine EURO 3 in le 262 vozil ima agregate EURO 5 ali EURO 5EEV. V letu 2014 ni nominiranih vozil z agregati EURO 6 ali vozil na alternativna goriva (CNG ali električni avtobusi). Relativno velika starost vozil ni problematična le z vidika prekomernega obremenjevanja okolja, temveč tudi z vidika udobja in ustrezne ponudbe za potnike, ki



uporabljajo javni potniški promet. Z vozilom za izvajanje GJS prevozijo 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 km.

Tabela 23. Število vozil s katerimi se izvaja medkrajevni linijski prevoz potnikov glede na starost in okoljske značilnosti pogonskih agregatov.

EURO razredi	do 4 leta	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 70. Prikaz števila vozil s katerimi se izvaja 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.

Ad 2. Vozna sredstva za železniški prevoz potnikov

Za zagotovitev konkurenčnega železniškega potniškega prevoza je sodoben, varen, varčen in zanesljiv vozni park nujen pogoj. Lokalni potniški vlaki predstavljajo kar 88 % vlakov, ki predstavljajo ponudbo Slovenskih železnic, regionalni vlaki imajo 3 % delež, ICS in mednarodni vlaki pa slabih 5 %. Stanje voznih sredstev s katerimi se izvaja lokalni železniški prevoz potnikov je zato ključno za ustrezno ponudbo. V letu 2011 je bilo v potniškem



prometu 77,8 % 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 predstavljali med 39–52 % potnikov v notranjem prometu (medmestni in lokalni oz. primestni promet, razen vlakov ICS), medtem ko so delavci predstavljali skoraj tretjinski delež.

V svojem voznem parku ima SŽ–Potniški promet skupaj 223 vzdrževanih vozil od tega 121 vlečnih vozil in 102 vagona. Nekaj več kot polovico vozil predstavljajo vlečna vozila in sicer 8 elektro in 4 dizel lokomotive ter 39 elektro in 70 dizel motornih garnitur. Od vagonov jih je 64 oziroma več kot polovica vrste B (sedeži 2. razreda), 1 vagon je vrste A (sedeži 1. razreda), 30 vagonov oziroma slaba tretjina je vagonov vrste AB (sedeži 1. in 2. razreda).

Tabela 24. Vozna sredstva SŽ–Potniški promet

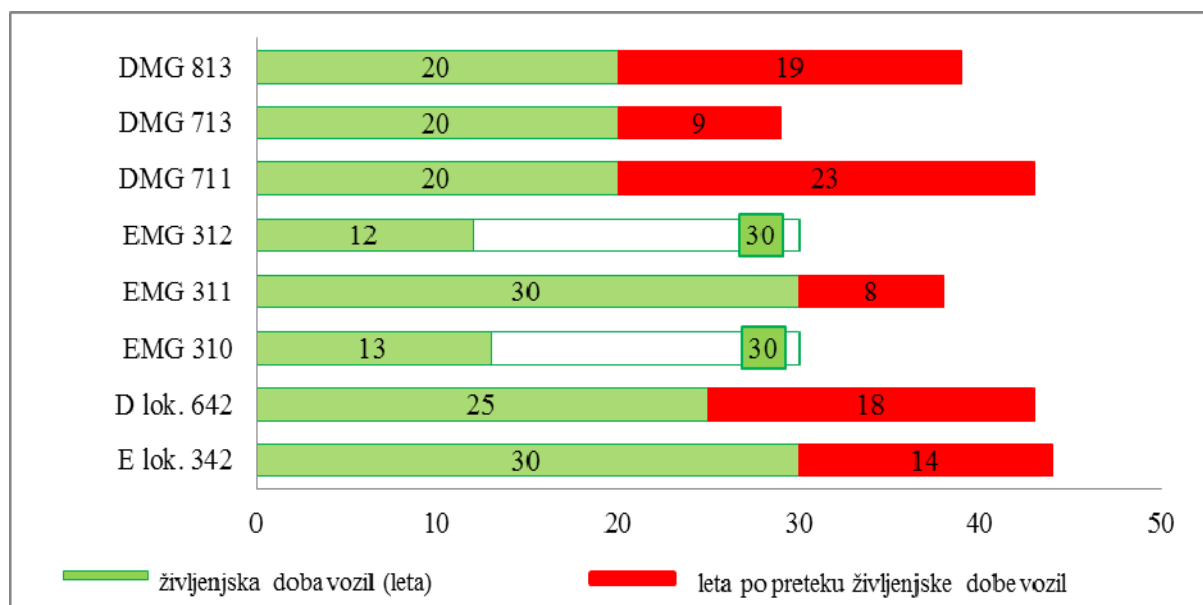
Vozna sredstva SŽ–Potniški promet	Število vozil	Življenjska doba vozila (leta)	Povprečna starost (leta)	Največja hitrost v (km/h)
VLEČNA VOZILA	121			
Lokomotive	12			
Elektro lokomotive 342	8	30	44	120
Dizel lokomotive 642 (premikalka)	4	25	43	80
EMG	39			
310	3	30	13	200
311	6	30	38	110
312	30	30	12	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.

SŽ–PP za opravljanje dejavnosti prevoza potnikov razpolaga z 8 elektro lokomotivami, 39 elektromotornimi garniturami ter 70 dizelmotornimi garniturami.

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 so v povprečju stare 13 let. Najstarejših je 6 EMG serije 311, ki so v povprečju stare 38 let.

V voznom parku SŽ–Potniški promet je skupaj 74 vlečnih vozil dizel vleke, od katerih so vsa vzdrževana. 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 v obdobju od leta 1988 do leta 2002 prenovljene (prenovljene so iz serije 0 v serijo 100 razen osmih DMG). Najmlajše so DMG 713, ki so v povprečju stare 29 let.



Vir: Prometni inštitut Ljubljana, 2013, Preverba tehničnih karakteristik JŽI v RS z vidika nakupa novih železniških voznih sredstev SŽ–Potniški promet, d.o.o.

Slika 71. Življenjska doba vozil in prikaz preteka življenjske dobe

Stanje voznih sredstev SŽ–Potniški promet ne omogoča ustrezne ponudbe na elektrificirani in nadgrajeni progi Pragersko–Hodoš in ne zagotavlja niti ohranjanja obstoječe ponudbe prevoza potnikov na železnici. Optimalen razvoj prometne infrastrukture predvideva 30 % rast števila potnikov v javnem potniškem prometu s katerim 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, potrebno prerazporediti elektromotorne garniture serije 312, saj je nadaljevanje voženj po tej progi z dizelmotornimi garniturami in klasičnimi vlaki nesmiselna.

Z vidika nadomestitve kasiranih EMG 311, nove elektrifikacije proge Pragersko–Hodoš in zadostitve potrebnih sedežnih kapacitet je upravičena nabava 10 novih dvopodnih EMG. Največja zasedenost vlakov je na relacijah v širšem območju Ljubljane, Celja in Maribora, kjer je potreba po večjem številu sedežev na vlak največja, zato je tudi smiselna nabava novih dvopodnih EMG, ki naj bi vozile predvsem na relacijah: 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 na tej progi ne bo več potrebe po DMG) ter izboljšala ponudba na najbolj frekventnih 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 kapacitet na omenjenih dveh regionalnih progah bodo nove DMG vozile tudi na novo vzpostavljanih povezavah do bližnjih in večjih mest Hrvaške.

Za izboljšanje obstoječe ponudbe prevozov potnikov in dodatnih ponudb ter zmanjšanje stroškov z naslova 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 povezovala Gorenjsko, Ljubljano, Zasavje, Posavje in Štajersko, s čimer se izboljša ponudba v daljinskem prometu (za daljinske potnike) predvsem na relacijah 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.

Ad 3. Vozna sredstva za mestni linijski prevoz potnikov

V analizi stanja vozni sredstev so upoštevana le vozna sredstva obeh mestnih občin, kjer je organizacija GJS mestnega linijskega 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 MARPROM Mariborski potniški promet.

MARPROM ima za izvajanje javnega mestnega potniškega prometa (JMPP) v upravljanju vozni park, v okviru katerega je v letu 2013 (stanje 1.10.2013) razpolagal s 45 avtobusi. Poprečna starost vozil, namenjenih izvajanju JMPP, je znašala 11,9 let, 27 avtobusov oz. 59,9 % je bila starejših od 15 let, 2 avtobusa sta starejša celo od 19 let.

Ljubljanski potniški promet ima za izvajanje javnega mestnega potniškega prometa (JMPP) v upravljanju vozni park, v okviru katerega je v letu 2013 (stanje 1.12.2013) razpolagal s 208 avtobusi. Poprečna starost vozil, namenjenih izvajanju JMPP, je znašala 10,76 let, 77 avtobusov oz. 37,9 % je bila starejših od 15 let, 27 avtobusov ali 12,9 % 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 življenjske dobe vozila se upošteva, da bo le-to prevozilo med 700–800 tisoč km. V Mariboru je le 14 vozil oziroma 31 % je imelo prevoženih manj kot 700.000 km, ostalih 31 vozil oziroma cca 69 % pa več kot 700.000 km in sicer, od tega je 20 vozil z več kot 1 milijon prevoženih kilometrov. Razmere v Ljubljani so podobne, če upoštevamo, da mestni avtobus v Ljubljani prevozi v povprečju 60.000 km na leto.

Vozni park v Mariboru je problematičen tudi iz okoljskega vidika, saj je kar 35 avtobusov (oziroma 77,7 %) okoljsko neprimernih (32 vozil z motorji EURO II in 3 vozila z motorji EURO III), okoljsko primernih je le 10 avtobusov (8 avtobusov z motorji EURO V in 2 avtobusa z motorji EURO V EEV).

V Ljubljani je na dan 31. 12. 2013 bilo samo 50 avtobusov, ki so izpolnjevali standard EURO V in 20 avtobusov, ki izpolnjujejo EEV. Najbolj problematičnih je 27 avtobusov, ki ne izpolnjujejo niti EURO 1, obenem pa je v voznem parku še 68 avtobusov, ki izpolnjujejo komaj EURO 2.

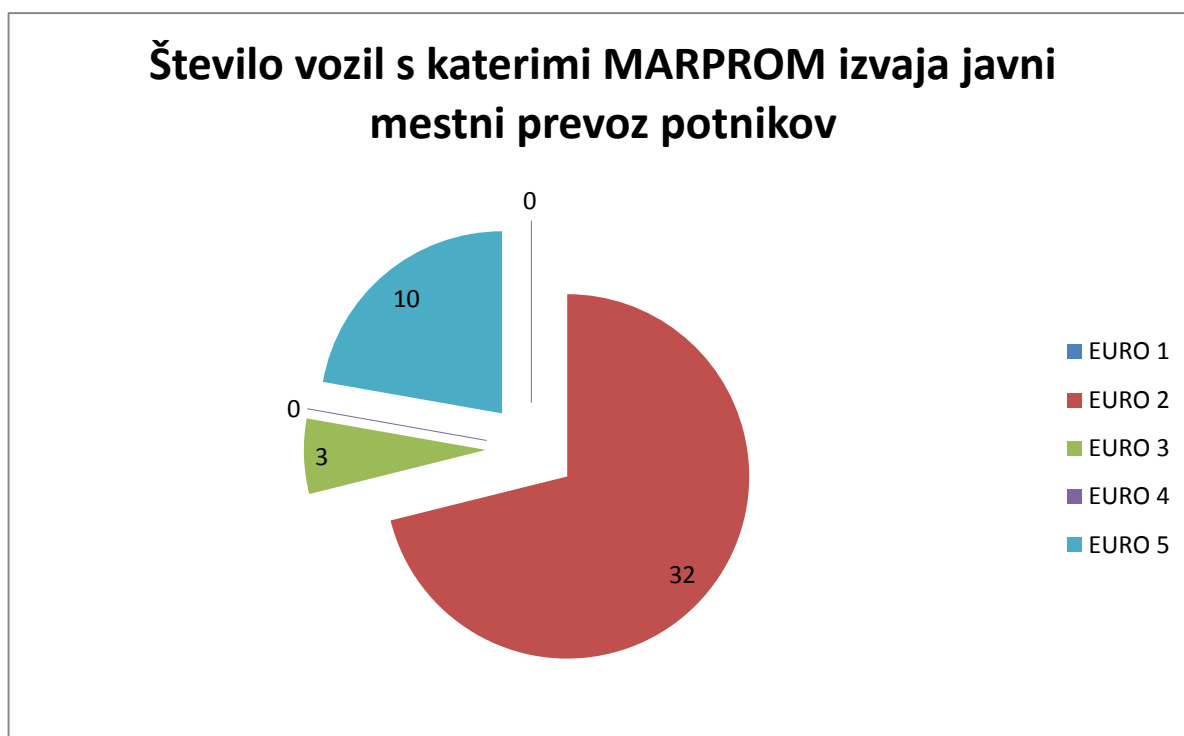
Obstoječi vozni park je manj prijazen potnikom tudi z vidika potovalnega udobja, kar 20 vozil oziroma 44 % voznega parka je namreč brez klimatskih naprav. Le 10 vozil (kar predstavlja cca 22 % celotnega voznega parka) pa zadovoljuje vse kriterije za prevoz invalidnih oseb.

Vezano na prijaznost avtobusov do potnikov je stanje v Ljubljani nekoliko boljše, ker so tudi starejše avtobuse naknadno opremili s klimami in klančinami za vstop gibalno oviranih potnikov. V Ljubljani imajo 182 avtobusov nizkopodnih od katerih je 181 klimatiziranih.

Realno gledano, glede na število razpoložljivih vozil, njihovo starostno strukturo, konstrukcijske karakteristike (vsi avtobusi niso nizkopodni in niso dostopni za vse skupine



prebivalcev), večina vozil ima namreč število prevoženih km večje kot je predvideno v življenjski dobi, trenutno JMPP v Mariboru ne nudi kakovostne alternative prevozu z osebnimi avtomobili, zato je obnova voznega parka nujno potrebna. Mesto rabi nova, udobna, zmožljiva, okolju in uporabnikom prijazna vozila, predvsem nizkopodna in nizkoemisijska vozila.



Slika 72. Število vozil MARPROM za izvajanje javnega mestnega prevoza potnikov

V programu dolgoročne strateške posodobitve voznega parka do leta 2020 in 2030 namerava MARPROM posodabljati 10 % voznega parka letno, kar pomeni, da bi v 5 letih poslovanja že dosegli starost vozil do 5 let. Hkrati bi s povečanim številom vozil dosegli tudi višjo kakovost opravljanja storitev JMPP, predvsem frekvenco izvajanja voznega reda mestnih potniških linij.

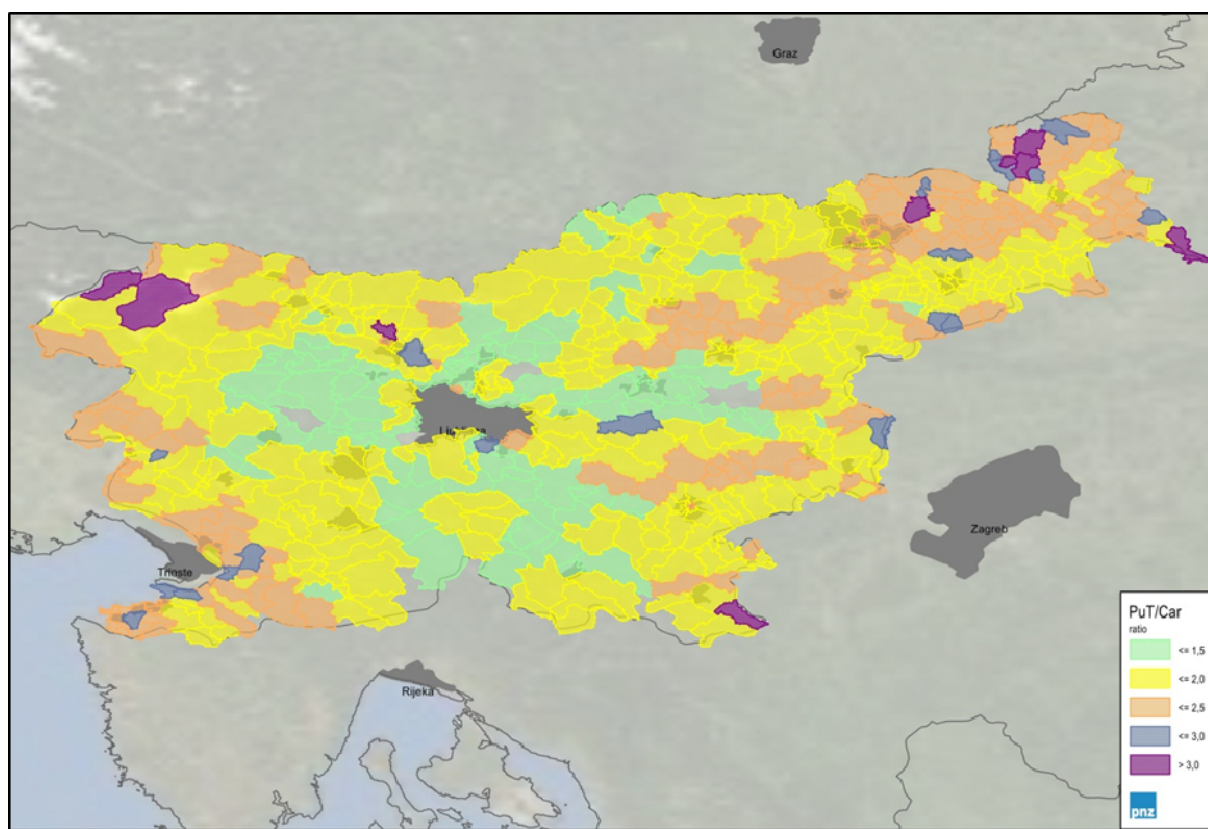
Podoben zaključek velja tudi za Ljubljanski potniški promet. Potreba po obnovi voznega parka je potrebna predvsem zaradi okoljske neustreznosti voznega parka. Z zamenjavo vseh avtobusov, ki ne izpolnjujejo vsaj EURO IV in V zmanjšali samo emisije PM_{10} za več kot 20 ton letno.

V Ljubljani načrtujejo, da bi do leta 2030 povečali vozni park na najmanj 300 vozil. Do leta 2020 želijo iz voznega parka izločiti vse avtobuse, ki ne izpolnjujejo standarda EURO IV in V. Na ta način bi do leta 2020 zmanjšali povprečno starost voznega parka na 8 let. V nadaljevanju pa predvidevajo še sprotne zamenjave (10 % voznega parka letno) in dodatne nakupe za povečevanje voznega parka.

3.10.3.3.3. Sklep

V Sloveniji je javni potniški promet organiziran z avtobusi in vlaki. Avtobusni promet obratuje na mednarodni, državni in mestni ravni. Vlaki v glavnem obratujejo na mednarodni in državni ravni. V Sloveniji se povprečno z javnim potniškim prometom opravi le okoli 8 % potovanj. Vzrok za razmeroma majhno rabo javnega potniškega prometa je tudi v razmeroma slabi in nekonkurenčni ravni usluge. Glavne pomanjkljivosti obstoječega javnega potniškega prometa so:

- sistem javnega potniškega prometa nima upravljavca, ki bi celovito urejal sistem z vidika potreb potnikov, optimalne 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 zavežja, ustreznega informiranja, 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 73. Dostopnost do Ljubljane z javnim prometom, leto 2011



S slike 74 je razvidno, da je Ljubljana z javnim prometom najbolj dostopna s tistih območij, kjer potekajo železniške linije in tudi kjer so bolj goste avtobusne linije (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 bila zmanjšana 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 za sprejemljive stroške zadovoljijo svoje potovalne potrebe (delo, šola, nakup, kultura, idr.),
- SPRS daje naslednje 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 kvalitetnejše prevozne usluge se razvija sistem potniških terminalov in se postajališča različnih prevoznih sistemov JPP logistično povezuje. Regionalna središča se skladno z razvojem poselitve razvija v prometna vozlišča za JPP.
 - (3) s pospešenim razvojem JPP se izboljšuje dostopnost z javnimi prometnimi sredstvi do središč regionalnega pomena. Prometni sistemi JPP v urbanih območjih morajo biti učinkovito povezani v sistem JPP regionalnega, nacionalnega in mednarodnega pomena, zato se v širših mestnih območjih (opomba: SPRS določa 5 širših mestnih območij– ljubljansko, mariborsko, celjsko, obalno somestje in goriško) naselja povezuje s sistemom primestnega železniškega prometa.
 - (4) soodvisno z razvojem poselitve se prednostno in povezano razvija vse oblike JPP v t.i. prometni sistem »vlak–avtobus«v povezavi s parkirišči in kolesarskimi potmi z namenom, da se omogoči sistem »parkiraj in bodi peljan«. 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 procesa motorizacije in posledično postopnega zmanjševanja uporabe javnega prevoza je njegova ponudba postopoma upadala do faze, ko je javni prevoz postal neatraktiven oz. nekonkurenčen osebnemu avtomobilu.
- Javni potniški promet ni konkurenčen osebnemu avtomobilu, zato se je v zadnjih desetih letih količina potnikov na javnem prometu (avtobus in vlak) zmanjšala za več kot 3–krat, ponudba tega prometnega sredstva se je prepolovila.
- Kljub razmeroma dobri prostorski pokritosti je raven usluge javnega prometa razmeroma slaba in neprivlačna, zlasti zaradi neugodnih voznih redov, daljših potovalnih časov in tudi visokih cen prevoza, zlasti za avtobuse. Poleg tega so slabo urejeni tudi prestopi, postaje in postajališča.

Ugotovitev:

- Javni promet sedaj ni konkurenčen osebnemu avtomobilu, poleg tega se konkurenčnost javnega prometa 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 optimalno izkoristi prednosti železnice, kjer je ta lahko temeljni nosilec in se z avtobusnimi prevozi zagotovi ustrezno ponudbo na drugih območjih. Zato je treba uresničiti ukrepe:

- obstoječi javni potniški promet preurediti tako, da bo železnica, kjer ima primerjalne prednosti, temeljni nosilec; avtobusne linije se v železniških koridorjih reorganizirajo v napajalne, drugod pa avtobusi še naprej obratujejo kot samostojne linije,
- 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 peš, kolesarskega in javnega potniškega prometa in zagotavljanje pogojev 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, perone urediti 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, kjer ni racionalno izvajanje rednih linij (oddaljena, redko poseljena območja, turistična območja, ipd...).
- spodbujati občine k načrtovanju razvoja dejavnosti v prostoru z vidika JPP in trajnostne mobilnosti.

S temi ukrepi bo javni potniški promet privlačnejši in konkurenčnejši ter bo omogočal dostojno raven usluge.

3.10.3.4. Kolesarski promet

Kolesarski promet se uvršča med okoljsko in zdravstveno najprimernejša prometna sredstva. Na krajše razdalje (do 3 km) je tudi najhitrejšo prometno sredstvo. Na državni ravni sistem kolesarskih poti na krajših razdaljah lahko služi prevozu na delo, v šolo, nakup idr., na daljših razdaljah pa predvsem rekreaciji in razvoju 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 ločen pas na desnem robu vozišča, namenjenega motornemu prometu. Na manj obremenjenih cestah z manjšimi voznimi hitrostmi kolesarski promet lahko poteka tudi po mešani vozni površini. Te spadajo v kategorijo terciarnih kolesarskih poti.

Na količino kolesarskega prometa vplivajo razdalje, topografske in vremenske razmere, zlasti pa urejenost kolesarskih poti in povezanost v sklenjen sistem. Neurejenost in nepovezanost teh poti je tudi glavna ovira za večji razvoj tega prometa.

V Sloveniji je zgrajenih oziroma je v gradnji okoli 50 km državnih kolesarskih poti. Kolesarske poti spontano potekajo tudi po površinah z mešanim prometom, kjer je ponekod težava zaradi neprimerne hitrosti 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 povezuje obmestna naselja med seboj in z mestom ter spodbuja intermodalnost prometnega sistema. Soodvisno z razvojem poselitve se kolesarjenje integrira v vse oblike javnega potniškega prometa v tako imenovani prometni sistem »vlak–avtobus« v povezavi s parkirišči in kolesarskimi potmi z namenom, da se omogoči sistem »parkiraj in bodi peljan«. Podpira in razširja se predvsem javni potniški promet, ki daje prednost kolesarjem in pešcem, avtomobilski promet pa zmanjšuje in z organiziranim parkiranjem ustavlja na robu centralnih površin.
Na območju mest in drugih naselij se izgrajuje kolesarsko omrežje tudi za dnevno migracijo na krajših razdaljah. S kolesarskimi stezami in pasovi se opremi najpomembnejše smeri osebnega prometa v urbanih območjih ter se jih navezuje na postajališča javnega potniškega prometa in parkirne površine za motorna vozila.
2. **Državno kolesarsko omrežje:** V Strategiji prostorskega razvoja Slovenije je, v povezavi z ekološko naravnano turistično ponudbo, planiran razvoj omrežja kolesarskih poti, ki bo hkrati omogočil zdravo telesno gibanje prebivalstva.
Omrežja državnih kolesarskih povezav se po Strategiji prostorskega razvoja Slovenije tako razvija v povezavi z ekološko naravnano turistično ponudbo ter zaradi omogočanja zdravega telesnega gibanja prebivalstva.
Zasnovo državnega kolesarskega omrežja tvori omrežje 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.

Omrežja regionalnih kolesarskih povezav se razvija v smereh daljinskih in glavnih cestnih povezav ter se jih navezuje na evropske kolesarske povezave.

Osnovna načela so:

- Prevoz na krajše razdalje v mestih in predmestju namesto vožnje z avtomobili na razdalji, krajši od 10 km, kjer se pričakujejo omejitve in visoki stroški parkiranja, torej v smislu kolesarskega prometa kot del javnega prometa.
- Lokalna potovanja znotraj in okoli številnih manjših naselij v Sloveniji, kjer topografski pogoji to omogočajo.
- Kratke »zbirne« vožnje 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 (*»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 zaključene vožnje z vrnitvijo na izhodišče.
- Mednarodno, turistično usmerjeno kolesarjenje in priključitev nacionalnega kolesarskega omrežja na omrežje evropskih kolesarskih poti (*European Cycle Routes*).

Želeno stanje:

- v Sloveniji bi moralo biti urejen sistem državnih kolesarskih poti s pripadajočo opremo,
- kolesarske poti morajo biti kategorizirane v primarne, sekundarne in terciarne z določitvami ustrezne ureditve,
- v območjih mešanega prometa bi morala biti vozna hitrost motornih vozil omejena na največ 50 km/h, v območjih ožin in strnjene pozidave pa na 30 km/h,
- SPRS določa:



- (1) zasnovo kolesarskega omrežja tvori omrežje državnih daljinskih in glavnih kolesarskih povezav, ki povezujejo urbana središča in turistična naselja ter se navezujejo na daljinski evropski koledarski povezavi št. 8. In 9, ki potekata skozi Slovenijo,
- (2) glede na prostorske možnosti ter razpoložljivo cestno infrastrukturo se za koledarske poti izkoristi 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 razvija v smereh daljinskih in glavnih cestnih povezav ter se jih navezuje na evropske kolesarske povezave. Na območju mest in drugih naselij se izgrajuje kolesarsko omrežje tudi za dnevno migracijo na krajših razdaljah. S koledarskimi stezami in pasovi se opremi najpomembnejše smeri osebnega prometa v urbanih območjih ter se jih navezuje na postajališča JPP in parkirne površine za motorna vozila.

Stvarno stanje:

- V Sloveniji ne obstaja dokument, ki bi kategoriziral državne kolesarske poti in določal kje in kako naj bodo urejene.
- Izhajajoč iz tabele v nadaljevanju, se na slovenskih cestah vsako leto zgodi več kot 1.000 prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji.

Tabela 25. Število in posledice prometnih nesreč, kjer so bili udeleženi kolesarji

Leto	Št. prometnih nesreč	Posledice (poškodbe)			Skupaj poškodbe (H+L)
		Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. 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, kjer se za kolesarje in motorni promet uporablja ista vozna površina, je nevarno in neprivlačno.

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 in pristopiti k izvedbi,
- 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, kot tudi predpis o projektiranju kolesarskih površin,
- uskladiti prostorsko in prometno načrtovanje na nacionalni, regionalni in lokalni ravni na obstoječe potrebe in v podporo prihodnjemu razvoju.



Prioritete razvoja celotnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji so:

1. Kolesarske povezave, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost in intermodalnost:

- izboljšati mestne in primestne kolesarske povezave z javnih avtobusnim in železniškim prevozom ter s tem vplivati na spremembo izbire prometnega sredstva v korist kolesarjev v mestih ter primestnih območjih. Vzpostavitev sistema »*park and ride*« z izgradnjo parkirišč na obrobju naselij, krepitevi javnih potniških prevozov, vključno z uporabo javnih koles...,
- zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev,
- zmanjšati negativne vplive 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.

3.10.3.5. Koprsko pristanišče

Koprsko pristanišče je eno najpomembnejših severnojadranskih pristanišč, ki ima status vstopne točke za blago, namenjeno v Evropsko unijo. Pristanišče poleg Slovenije oskrbuje Avstrijo, Italijo, Madžarsko, Češko, Slovaško, Bavarsko, Poljsko in države bivše Jugoslavije. Količina pretovora v pristanišču nenehno narašča.

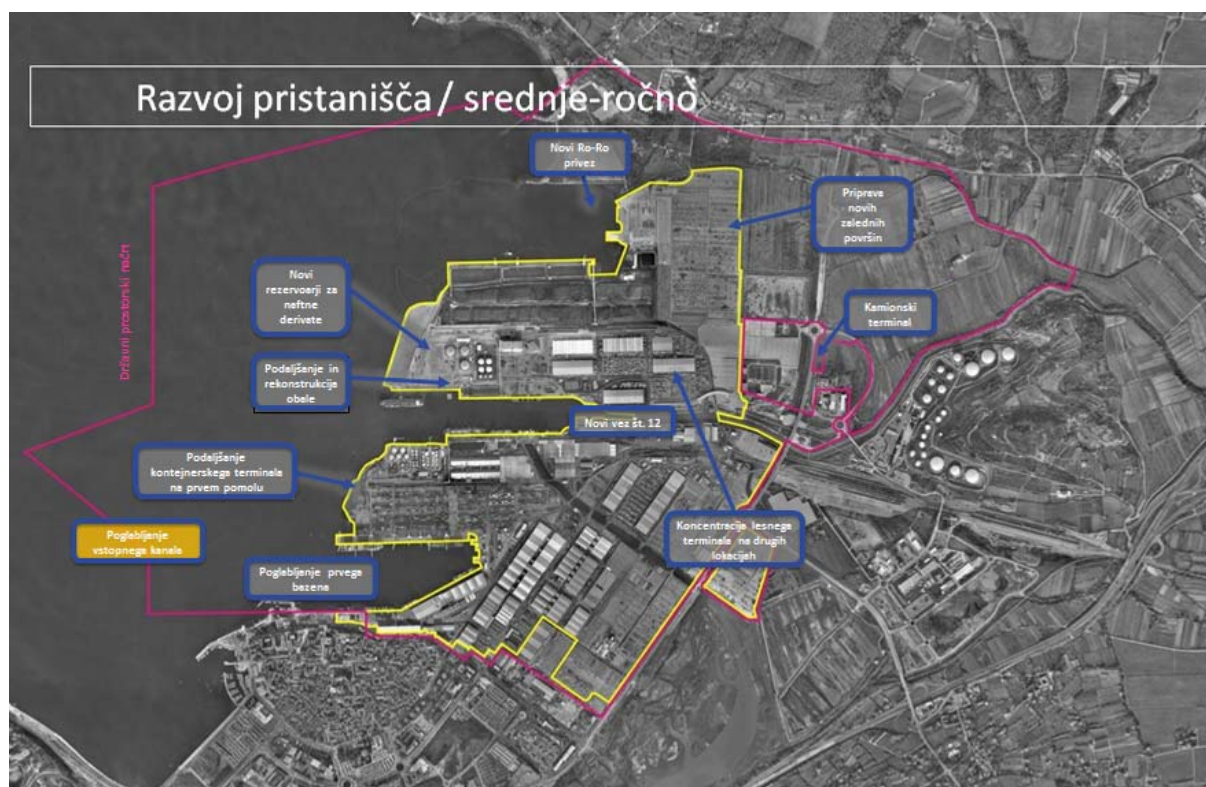
Leta 2012 je bilo pretovorjenih že 17,9 mio ton, tj. 5 % več kot leta 2011, od tega 571 tisoč TEU kontejnerskega prometa in 480 tisoč avtomobilov.

V letu 2012 je bilo koprsko pristanišče usmerjeno v ohranitev položaja na tradicionalnih trgih, hkrati pa je izkoriščalo nove priložnosti in povečevalo svoj delež na ostalih tržiščih. V strukturi ladijskega pretovora je v letu 2012 največji delež pripadel domačemu trgu (29 %), avstrijskemu trgu (27 %) in italijanskemu trgu (14 %). Cilj pristanišča je doseči rast prometa nad 19 mio ton do leta 2015 in nad 23,5 mio ton do leta 2020. Leta 2030 se pričakuje več kot 30 mio ton pretovora²⁵.

Zaradi padajočih cen ladijskega prevoza, ladje postajajo vse večje, pristanišče pa danes temu ni prilagojeno. Težava je, da so preplitvi vplivni kanali in bazeni ter prekratki pomoli.

Naraščajoči pretovor zahteva pravočasno zagotovitev ustrezne dodatne pristaniške infrastrukture in večjo prepustno zmogljivost zalednih povezav, zlasti železnice, ki predstavlja ozko grlo in ogroža razvoj koprskega pristanišča. Problematične so zlasti proge Koper–Divača, Divača–Ljubljana, ljubljansko vozlišče, Ljubljana–Jesenice in Zidani Most–Šentilj/Hodoš.

²⁵ Poročilo o obsegu pretovora in razvoju Luke Koper, Luka Koper, 2013.



Slika 74. Razvoj pristanišča do leta 2020 (srednjeročno obdobje)



Slika 75. Glavni projekti v okviru DPN Luke Koper

S slike 75 je razvidno, kako dolgi bi morali biti pomoli in druge potrebne preureditve, da bo omogočen nadaljnji razvoj pristanišča.

Želeno 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 prioritetno razvija v povezovanju z drugimi severno-jadranskimi pristanišči ter v povezovanju s 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 ter spodbuja pomorski potniški promet.

Stvarno stanje:

- sedaj v koprskem pristanišču ne morejo pristajati ladje večjih dimenzij,
- obstoječa pristaniška infrastruktura ne omogoča sprejema večjih količin tovara,
- sedanja zmogljivost in kakovost železniških povezav ne omogoča nadaljnega razvoja pristanišča.

Ugotovitev:

- nadaljnji razvoj koprskega pristanišča ogrožajo in onemogočajo neustrezne dimenzije vplovnih kanalov, bazenov in pomolov, neustrezna obstoječa pristaniška infrastruktura ter ozka grla slovenskega železniškega omrežja (slabe zaledne povezave).

Predlog ukrepov:

Nadaljnji razvoj koprskega pristanišča bodo omogočili nujni ukrepi:

- poglobitev ostalih vplovnih kanalov in bazenov (poleg tistih, ki se trenutno poglobljajo), podaljšanje in izgradnja pomolov in preureditev druge pristaniške infrastrukture,
- preureditev železniškega omrežja, da bo omogočal prevzem pričakovanega tovara in dostavo v sprejemljivem času,
- ureditev ustrezne cestne navezave med avtocestnim križem (hitro cesto) in vhodom v pristanišče Koper in s tem povezano 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 1 in poglobitev bazena 1 za kontejnerski terminal. V avgustu 2014 je bila izvedena poglobitev s sedanjih 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 s kapaciteto 8.500 TEU (danes je možen prihod ladij z nosilnostjo do 6.500 TEU).
- 2. faza–do leta 2020 (srednjeročno obdobje):** investicije se bodo nanašale na obstoječo infrastrukturo. Pomembnejši poseg do leta 2020 je poglobitev vplovnega kanala v bazen II, bazen II, podaljšanje pomola I in pridobitev kaset v zaledju.
- 3. faza–po letu 2020 (dolgoročno obdobje):** izvedla se bosta dva večja investicijska projekta: podaljšanje pomola II in izgradnja pomola III.

**Tabela 26. Srednjeročne terminalske prioritete**

Zmogljivosti	do 2015	do 2020
Kontejnerski	podaljšanje zalednih površin (dilatacije)	širitev terminala v zaledje
	širitev tirnih kapacitet	
	ureditev vstopno izstopne točke na terminal	
Generalni tovari	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
	pričetek projekta nove vagonke nakladalne postaje	
	širitev deponije za železovo rudo	
Tekoči tovari	rekonstrukcija rezervoarjev na Pomoli II za vnetljive tekočine	
	gradnja novega rezervoarja na Pomolu II	
	rezervoarji za jet	
Sipki tovari	nadstrešnice	skladišče za sojo na Pomolu II
	ekološka sanacija	
Avtomobili	ureditev dodatnih površin	garažna hiša
Potniški	osnovna ureditev terminala	objekt terminala

Vir: Poročilo Luka Koper d.d., januar 2014

Tabela 27. 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
	Ro–Ro privez 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	
Ostalo–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
Ostalo–izven pristanišča	pridobitev/ureditev kasete 6A, 7A in 799/29	cestna povezava na nov vhod in kamionski terminal
	pogloblitev vplovnega kanala v Bazen I	pogloblitev vplovnega kanala v Bazen II
Zmogljivosti	2014–2020	
Pomol I	podaljšanje Pomola I	
	kaseta na čelu Pomola I	
	železniški tiri na Pomolu I	
Pomol II	izgradnja 12. veza in pripadajoča poglobitev	
	izgradnja 8.c veza in pripadajoča poglobitev	
	podaljšanje in rekonstrukcija obale Silos (13. vez)	
	zapiranje in izgradnja kasete na čelu Pomola II	
	podaljšanje obale Pomola II	
	izgradnja 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 Ro–Ro in 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 luška infrastruktura, viadukt, prestavitev vpadnice	
	železniška povezava	

Vir: Poročilo Luka Koper d.d., januar 2014 in podatki Direktorata za infrastrukturo MzI



3.10.3.6. Letališča

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je osrednje slovensko letališče, kjer je v zadnjih letih rast prepeljanih potnikov stagnirala, toda leta 2013 je promet začel ponovno naraščati. Tudi dolgoročno se pričakuje rast prometa. Zlasti zaradi ugodne geostrateške lege.

Leta 2013 je bilo prepeljanih 1,3 mio potnikov, leta 2030 se pričakuje 2,3 mio potnikov. Pričakuje se sprememba v strukturi prometa, in sicer zvečanje deleža tujih in nizkocenovnih prevoznikov. Povečal se bo tudi tovorni promet. Leta 2013 je bilo prepeljanih 17,8 tisoč ton, leta 2030 naj bi jih pa 27,8 tisoč.²⁶

Želeno stanje:

- Nemoteno delovanje letališča v sedanosti in prihodnosti zahteva več prostora za potnike in tovor, izgradnjo manevrskih površin, letališke ploščadi, sistema za dostop, parkirnih površin, prestavitev glavne ceste, izboljšanje trajnostnega dostopa do/z letališča iz središč nacionalnega pomena idr. Razširitev dejavnosti zahteva izgradnjo poslovno–logističnega središča Aeropolis idr.
- SPRS določa, da se zasnova mednarodnih letališč/heliportov, za potrebe mednarodnega zračnega prometa na nacionalni ravni, ohranja in razvija dosedanja tri javna letališča/heliporte za mednarodni zračni promet.

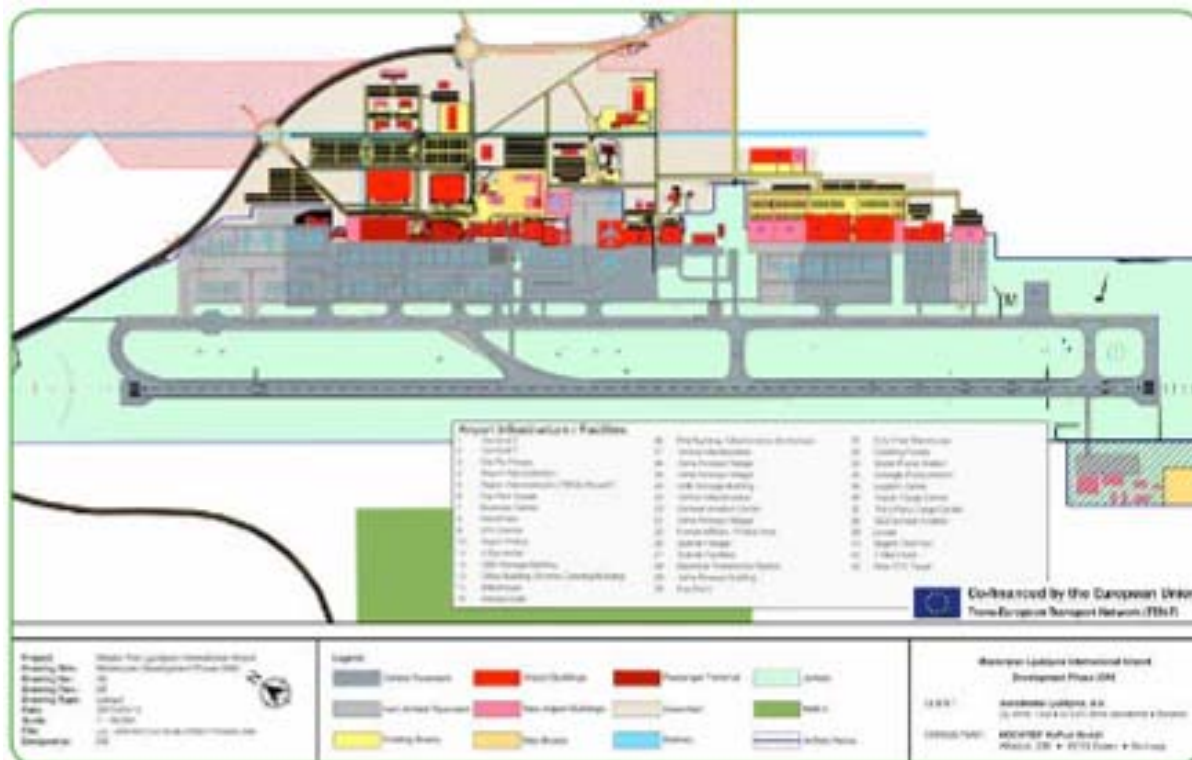
Stvarno stanje:

- Prostor za sprejem in odpravo potnikov ter tovora je že sedaj premajhen in v konicah predstavlja ozko grlo letališča. Težavo predstavlja tudi hangarska zmogljivost in delno manevrske površine. Drugi ukrepi sedaj še niso nujni, a bodo potrebni za nadaljnji razvoj letališča.

Ugotovitev:

- Največjo težavo predstavlja ozko grlo letališča, to je glede prepustnosti neustrezen potniški in tovorni terminal. Druge težave se bodo pojavile, če se bo letališki promet intenzivno razvijal in bi radi izboljšali raven usluge.

²⁶ Prispevek k Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji, Aeroinženiring, januar 2014.



Slika 76. Predlog preureditve Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana (2040)

Predlog ukrepov:

- nov potniški in nov tovorni terminal, povečanje hangarskih kapacitet in druge nujne ureditve (podrobnejši opis projektov je spodaj),
- Izboljšanje povezave z JPP do središč.

Projekti v obdobju 2014 do 2020:

- Nov potniški terminal: Nov terminal bo povezan z obstoječim v prvem nadstropju, saj bo del obstoječega terminala še vedno služil prometnim potrebam, in sicer za čakalnice za potnike v mednarodnem prometu. Kapaciteta novega terminala bo 1.800 potnikov na uro v prihodu in odhodu. Nov terminal bo zagotavljal standard storitev IATA nivo »C«. Tako bodo uresničeni pogoji za doseganje strateških ciljev letališča in nadaljnjo rast potniškega letalskega prometa.
- Prestavitev glavne ceste: Prestavitve ceste bo na eni strani omogočila ureditev dostopa in mirujočega prometa pred potniškim terminalom in ločen dostop do tovornega terminala, na drugi strani pa razvoj objektov znotraj poslovno logistične cone Aeropolis.
- Nov tovorni terminal: Nov tovorni terminal bo imel 9.945 m² skladišč in 3.500 m² pisarniških in spremljajočih prostorov. Proti letališki ploščadi bo zgrajena nadstrešnica širine 9 m, na severni strani objekta pa je predviden tri-etažni poslovni objekt. Skladiščna površina je na koti 1,1 m nad koto dovoza tovornih vozil, na letališki strani pa na koti ploščadi za oskrbo letal. Dovoz v območje je predviden iz severne strani preko vzhodnega krožišča na prestavljeni glavni cesti G2-104 Kranj-Brnik. Na platoju pred terminalom je predvidenih 174 parkirnih mest za osebna vozila zaposlenih in obiskovalcev. Plato za tovorna vozila omogoča manipulacijo tovornjakov in dostop do 22-ih vrat z dvignimi mizami. Predvidena kapaciteta skladišča je 40.000 ton/letno.
- Energetika (sanacija objektov, alternativni viri).



- Poslovno logistična cona, ki je razdeljena na tri sklope in sicer: Hotelsko kongresni center, Poslovno trgovski center in poslovni park, Logistika.

Projekti v obdobju 2021 do 2030:

- obnova obstoječega potniškega terminala,
- razširitev letaliških ploščadi,
- izgradnja varovalnih pasov,
- izgradnja hangarja za vzdrževanje letal,
- izgradnja objekta službe za oskrbo letal,
- železniška povezava z Ljubljano,
- aeropolis–fazna gradnja.

Projekti po letu 2030:

- obnova vzletno–pristajalne steze in ostalih manevrskih površin,
- razširitev novega potniškega terminala,
- druga faza novega tovornega terminala,
- razširitev letaliških ploščadi.

Letališče Edvarda Rusjana Maribor

Letališče Edvarda Rusjana Maribor je drugo največje letališče v Sloveniji. Nahaja se na severnem robu Dravsko–ptujskega polja, v občini Hoče–Slivnica. V neposredni bližini je mesto Maribor, ki je po številu prebivalcev 2. največje mesto v RS.

Leta 2013 je začel potniški promet ponovno naraščati zlasti na račun posebnih zračnih prevozov v času poletnih počitnic. V ta namen je bilo prepeljanih preko 13.000 potnikov. Rast prometa se pričakuje tudi v prihodnje.

Želeno stanje:

- Nemoteno delovanje letališča v sedanjosti in prihodnosti zahteva več prostora za tovor, izgradnjo manevrskih površin, letališke ploščadi, sistema za dostop, parkirnih površin, hangarjev za vzdrževanja in hranjenje zrakoplovov, idr.
- SPRS določa, da se zasnova mednarodnih letališč/heliportov, za potrebe mednarodnega zračnega prometa na nacionalni ravni, ohranja in razvija dosedanja tri javna letališča/heliporte za mednarodni zračni promet.

Stvarno stanje:

- Prostor za sprejem in odpravo potnikov trenutno ustreza pričakovanemu obsegu. Prostor za obravnavo tovara pa predstavlja ozko grlo letališča. Težavo predstavlja tudi hangarska zmogljivost in delno manevrske površine. Drugi ukrepi sedaj še niso nujni, a bodo potrebni za nadaljnji razvoj letališča.

Ugotovitev:

- Največjo težavo predstavlja ozko grlo letališča, to je tovorni terminal. Druge težave se bodo pojavile, če se bo letališki promet intenzivno razvijal in bi radi izboljšali raven usluge.

V okviru predvidenih posodobitev:

- se ohranja obstoječa vzletno–pristajalna steza in načrtuje njeno podaljšanje v smeri jugovzhoda in sicer sprva na dolžino 3.300 metrov z dodatno ureditvijo utrjenih bankin,



- se načrtuje nova tovorna ploščad v podaljšanju obstoječe ploščadi proti SZ, vzporedno z vzletno–pristajalno stezo s pripadajočimi objekti za vzdrževanje in hangariranje zrakoplovov,
- se načrtuje nova servisna ploščad v podaljšanju obstoječe ploščadi proti JZ, 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.

Letališče Portorož²⁷

V tabeli v nadaljevanju je podano število letalskih operacij in potnikov v obdobju 2006–2013 na letališču Portorož.

Tabela 28. 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.

V okviru nadaljnjega razvoja Letališča Portorož je načrtovano asfaltiranje maneverskih površin do roba plansko opredeljenega območja, ureditev stripa in varnostnega območja konca vzletno–pristajalne steze. Novo asfaltirana površina bo dolga cca. 1500 m. Širina stripa se bo bočno raztezala v razdalji najmanj 75 m na vsako stran srednje črte vzletno–pristajalne steze in podaljška srednje črte po vsej dolžini stripa.

Poleg navedenih maneverskih površin se na območju letališča načrtujejo še naslednje ureditve:

- razširitev ploščadi in razširitev obstoječe ter izgradnja nove vozne steze,
- izgradnja heliporta,
- ureditev dostopne ceste v tehnični kompleks in do parkirišča,
- izgradnja parkirišča za avtomobile in za avtobuse,
- prenova in razširitev potniškega terminala,
- prenova obstoječih in izgradnja novih hangarjev za hrambo zrakoplovov,
- izgradnja tehničnih objektov,
- izgradnja prizidka k trafo postaji,
- postavitev nadstrešnice za opremo,
- posodobitev in izgradnja komunalne infrastrukture, posodobitev in izgradnja varnostne ograje,
- umestitev varnostnih sistemov in
- vodnogospodarske ureditve.

Ker v območju stripa in varnostnega območja 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 m, vključno z vsemi objekti in ureditvami potrebnimi za nemoteno funkcioniranje ceste,
- prestavitev obstoječe mejne kontrolne točke in
- prestavitev akumulacije Ribila v dolžini okoli 430 m.

²⁷ Vir: Predstavitev Aerodrom Portorož, d.o.o., Sečovelje–Siccirole, september 2013



3.10.4. Okoljska sprejemljivost

3.10.4.1. Emisija toplogrednih plinov

Emisije toplogrednih plinov povzročajo podnebne spremembe. Atmosfera se postopoma ogreva. Poročilo Organizacije združenih narodov iz leta 2007 pravi, da na segrevanje ozračja ključno vplivajo človekove emisije toplogrednih plinov (GHG). Zlasti CO₂, ki nastane pri izgorevanju fosilnih goriv.

Promet je eden glavnih virov teh emisij, zlasti cestni in zračni. V sodobni družbi je seveda potrebno ohraniti in razvijati mobilnost, saj je to ena njenih temeljnih potreb, toda mobilnost mora biti trajnostna, tj. promet ne sme hkrati povzročati nepopravljivih posledic na okolje.

V Sloveniji promet povzroča precejšnjo emisijo teh plinov. Promet na avtocestah, hitrih in državnih cestah je leta 2011 povzročil 13.962 t emisij ogljikovega dioksida (CO₂), metana (CH₄) in dušikovega oksida (N₂O) na dan.

Pri nespremenjeni prometni ureditvi bi se do leta 2030 kljub pričakovanim tehnološkim izboljšavam emisija teh plinov zvečala na 18.277 t/dan.

Želeno stanje:

- Predlog slovenskega operativnega programa²⁸ zmanjšanja emisij toplogrednih plinov določa: do leta 2030 naj bi se emisija teh plinov glede na leto 2008 zmanjšala za 15 %.

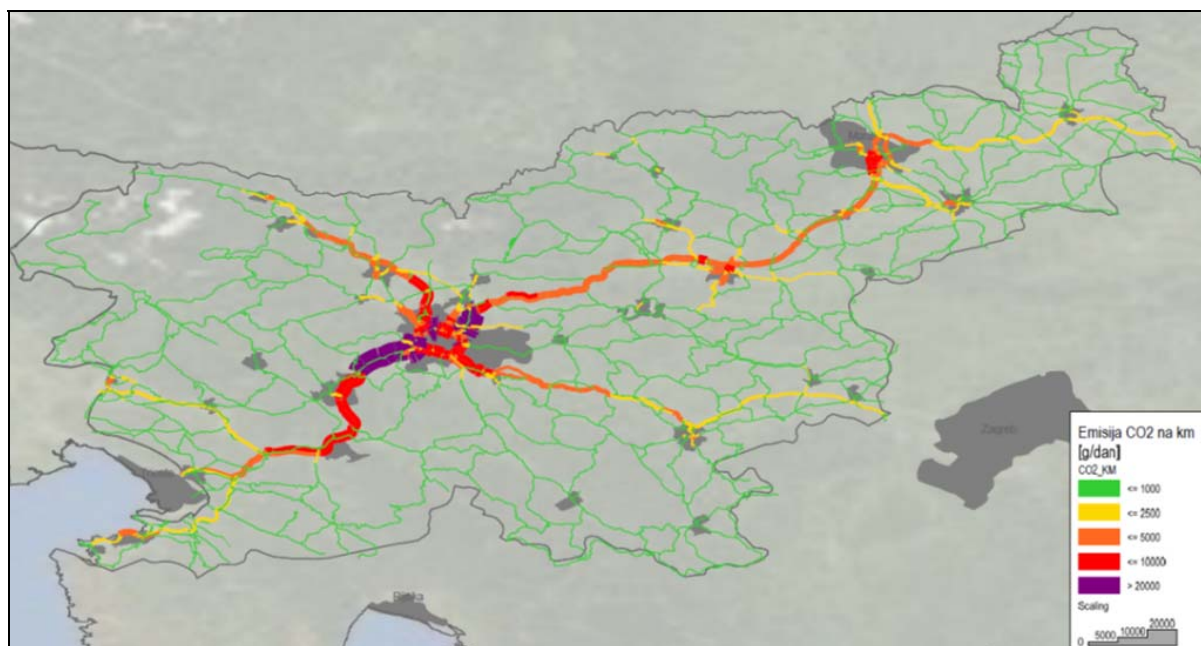
Stvarno stanje:

- Če bo prometna ureditev ostala nespremenjena, se bo emisija teh plinov do leta 2030 zvečala za 30 %.

Ugotovitev:

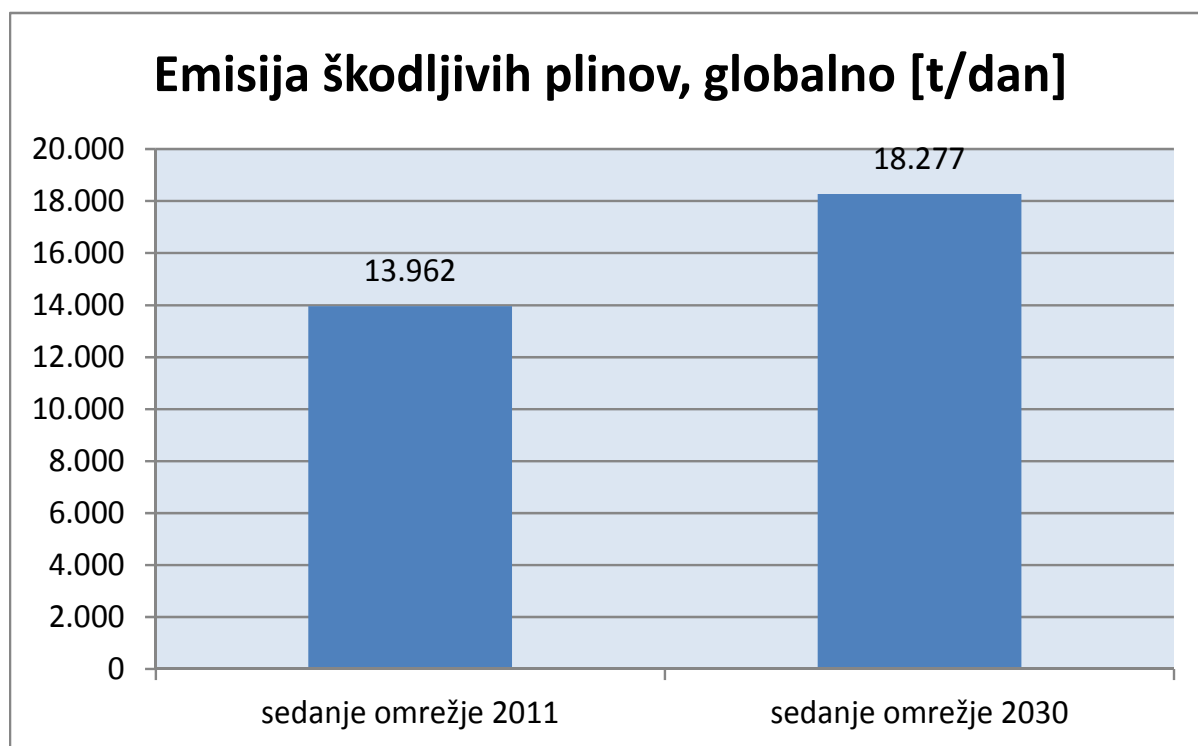
- Spontana razvojna smer bo poslabšala razmere glede emisije toplogrednih plinov in nas oddaljuje od priporočil Bele knjige.

²⁸ Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020 s pogledom do leta 2030, delovno gradivo, MKO, 2014



Slika 77. Emisija CO₂ leta 2030

Največja emisija CO₂ je in bo ob avtocestnem križu, kjer je in bo tudi največ prometa.



Slika 78. Emisija toplogrednih plinov na ravni Slovenije



Predlog ukrepov:

- Uvesti učinkovit in konkurenčen javni, zlasti železniški javni potniški promet z obširno uvedbo sistema P+R na ravni države.
- Izgradnja bolj konkurenčnega železniškega omrežja za večji prevzem tovornega prometa.
- Spodbujati uporabo alternativnih energetskega virov ter uvedbo hibridnih in električnih vozil.
- Odpraviti ozka grla.

3.10.4.2. Blaženje podnebnih sprememb

Pri izvajanju ukrepov za doseganje ciljev iz Strategije je treba upoštevati tako imenovane indikativne cilje zmanjševanja emisij 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 prometnem sektorju emisije zelo hitro naraščajo, v Sloveniji najhitreje med vsemi državami Aneksa I Kjotskega protokola. Poleg tega velik delež tranzitnega prometa, na katerega imajo ukrepi v Sloveniji omejen vpliv, lahko zelo vpliva na zastavljene cilje.

Indikativni cilji zmanjševanja emisij 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 emisij toplogrednih plinov v Sloveniji v obdobju 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 emisij toplogrednih plinov so za promet naslednji:

- hitro rast emisij je treba zaustaviti in zagotoviti zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 9 % do leta 2020 glede na leto 2008 z uveljavljanjem ukrepov trajnostne mobilnosti,
- trend naraščanja emisij toplogrednih plinov iz prometa je treba obrniti tako, da se emisije toplogrednih plinov nadalje ne bodo povečale za več kot 18 % do leta 2030 glede na leto 2005, kar pomeni zmanjšanje za 15 % do leta 2030 glede na leto 2008,
- v ukrepe za doseganje ciljev iz Strategije je treba vgraditi vizijo nadaljnega zmanjšanja emisij do leta 2050 za 90 %.

3.10.4.3. Prilagajanje podnebnim spremembam

V letu 2013 je Komisija izdala Strategijo Evropske unije za prilagajanje podnebnim spremembam (COM(2013) 216 final). Splošni cilj prilagoditvene strategije za EU je prispevati k boljši odpornosti Evrope na podnebne spremembe. To pomeni krepitev pripravljenosti in zmogljivosti za odziv na učinke podnebnih sprememb na lokalni, regionalni in nacionalni ravni ter ravni EU, razvoj skladnega pristopa ter izboljšanje usklajevanja.

Strategija Evropske unije za prilagajanje podnebnim spremembam navaja, da je prilagajanje podnebnim spremembam že integrirano v prometno zakonodajo Unije, in sicer v določbe Uredbe (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.



Uredba (EU) št. 1315/2013 z določbami 5. člena nalaga državam članicam, da morajo načrtovati, razvijati in upravljati vseevropsko prometno omrežje na način, ki je gospodaren z viri, kar pomeni, da zagotovijo:

- optimizacijo združevanja in medsebojnega povezovanja infrastrukture,
- obsežno uvajanje novih tehnologij in inteligentnih prometnih sistemov,
- izboljšanje in vzdrževanje obstoječe prometne infrastrukture,
- upoštevanje možnih sinergij z drugimi omrežji, zlasti z vseevropskim energetske in/ali telekomunikacijskim omrežjem,
- presojo strateških vplivov na okolje z zagotavljanjem ustreznih načrtov in programov ter presojo vplivov na blaženje podnebnih sprememb,
- ukrepe za načrtovanje in povečevanje zmogljivosti infrastrukture, kjer je to potrebno,
- ustrezno obravnavanje občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe ter naravne nesreče in nesreče, ki jih povzroči človek.

V 41. členu Uredba (EU) št. 1315/2013 je podrobneje opredeljeno, kaj se šteje za ustrezno obravnavanje občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe. Določbe tega člena namreč nalagajo državam članicam, da pri načrtovanju infrastrukture upoštevajo ukrepe iz ocene tveganja in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost na podnebne spremembe, zlasti v zvezi s padavinami, poplavami, viharji, visoko temperaturo in vročinskimi valovi, sušo, dvigom morske gladine in priobalnimi valovi. V skladu z 41. členom te Uredbe (EU) je za vse ukrepe Strategije potrebno zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe in na podlagi rezultatov analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost na podnebne spremembe.

3.10.4.4. Emisija 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), policiklične aromatske ogljikovodike (PAH), idr.

Onesnaženost zraka je prvi okoljski vzrok prezgodnje smrti v EU, saj zaradi onesnaženosti zraka umre desetkrat več ljudi kot 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 emisijam predhodnikov ozona največ prispevajo antropogene emisije, predvsem promet in industrija.

Delci (PM_{10} , $PM_{2,5}$) se uvrščajo glede na izvor med:

- primarne delce (so posledica neposredne emisije prahu v zrak, npr. iz izpuha vozila pri izgorevanju dizelskega goriva) in

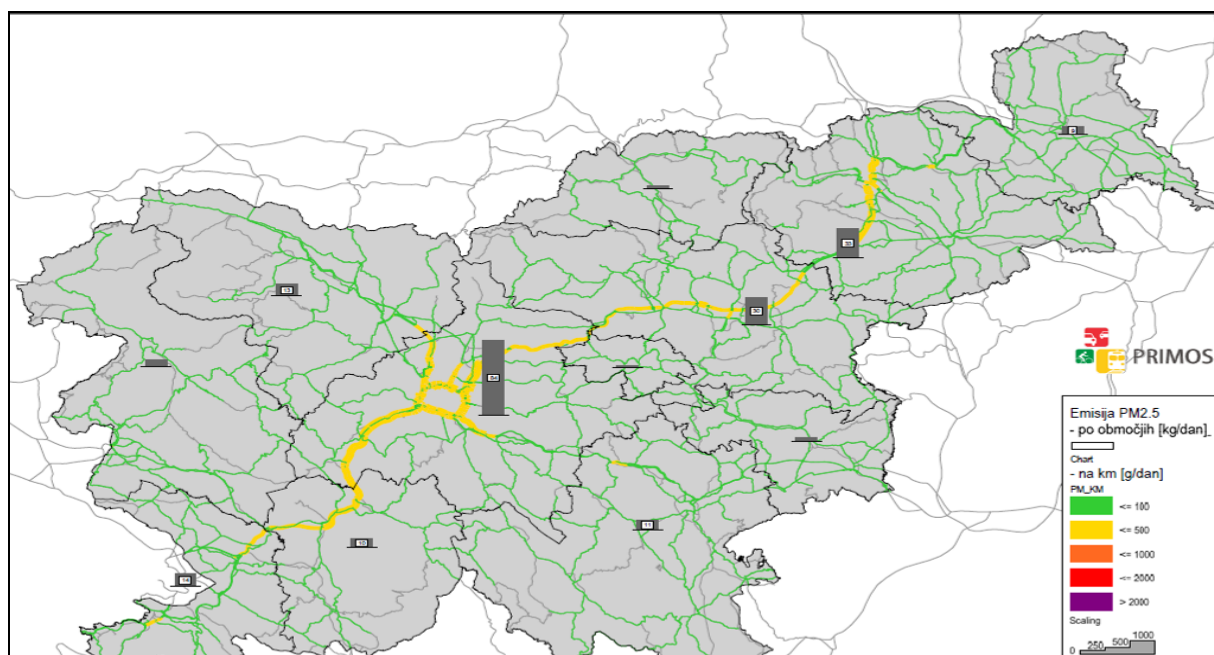
- sekundarne delce:
 - ki nastajajo kot posledica kemijskih reakcij med predhodniki sekundarnih delcev: dušikovi oksidi (NO_x), žveplov dioksid (SO_2), amonijak (NH_3) in nemetanske hlapne organske snovi (NMVOC),
 - za sekundarne delce štejejo tudi delci, ki so se kot odložili na tla in se ponovno dvignejo v zrak, npr. kot posledica prometa ali vetra (resuspenzija delcev).

Izgorevanje dizelskega goriva je velik vir primarnih delcev iz prometa. Večina delcev iz izpuha dizelskih vozil spada pod $\text{PM}_{2,5}$ (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) so emitirani adsorbirani na delcih in tudi v plinastem stanju. Dizelska vozila so tudi zelo pomemben vir dušikovih oksidov (NO_x) (izpust je veliko večji kot pri vozilih z bencinskim motorjem), ki so predhodniki sekundarnih delcev PM_{10} in predhodniki prizemnega ozona (O_3).

Za uravnavanje emisij vozil v EU je bilo dogovorjenih več zaporednih generacij standardov Euro in standardov kakovosti goriva. Emisije so se v skladu z zahtevami zmanjšale, z eno izjemo: emisije NO_x iz lahkih vozil z dizelskim motorjem. Emisije NO_x v realnih okoliščinah iz avtomobilov Euro 5, homologiranih leta 2009, zdaj presegajo emisije 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.

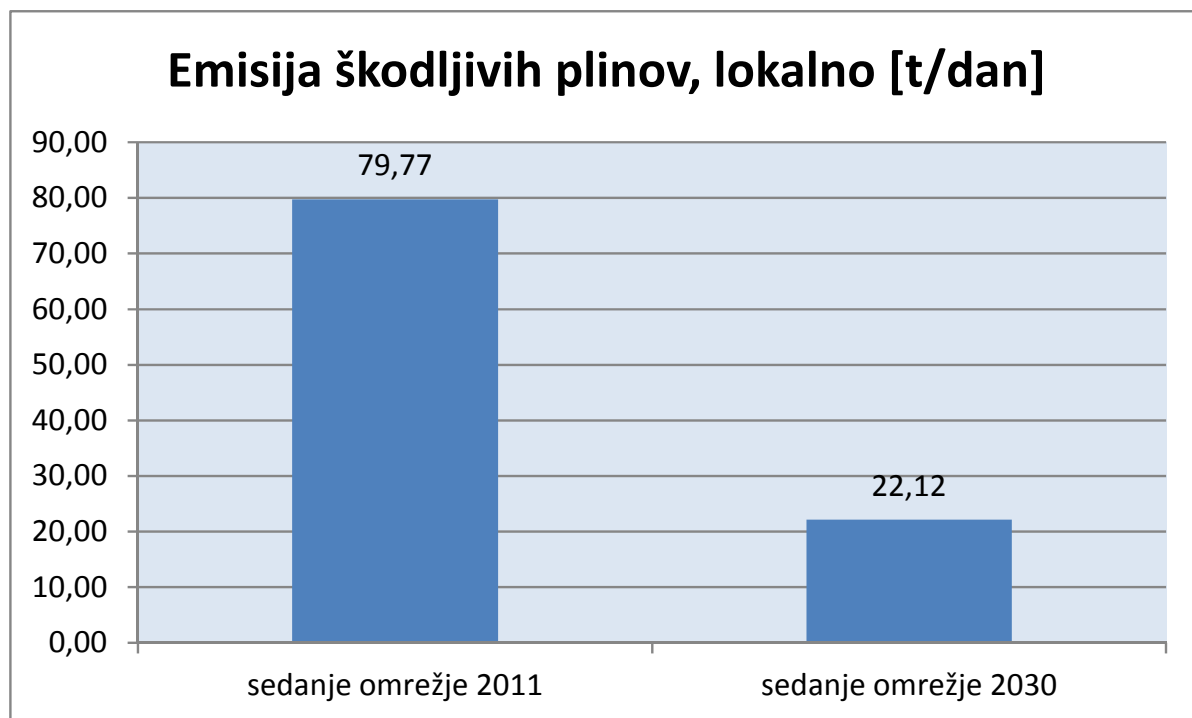
V Sloveniji je promet na avtocestah, hitrih in državnih cestah leta 2011 povzročil 79,77 t emisij na dan.

Do leta 2030 se bodo zaradi tehničnih izboljšav emisije teh plinov po pričakovanjih zmanjšale, in sicer na 22,12 t/dan.



Slika 79. Emisija delcev $\text{PM}_{2,5}$ na ravni Slovenije leta 2030–področje prometa

Tudi emisije delcev PM_{2,5} je največ tam, kjer je največ prometa.



Slika 80. Emisija plinov, ki vplivajo lokalno na ravni Slovenije

V tabeli 29 pa so prikazani še podatki po vrstah onesnaževal.

Tabela 29. Emisija onesnaževal zunanega 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
NMVOG	810	209
skupaj	8.611	4.640

Želeno stanje:

- Zmanjšati emisije onesnaževal zunanega zraka vsaj do te mere, da se doseže skladnost s predpisanimi mejnimi vrednostmi kakovosti zraka za delce PM₁₀ in ozon (O₃) po vsej Sloveniji (doseg standardov kakovosti zraka kot so določeni v Uredbi o kakovosti zunanega zraka (Uradni list RS, št. 9/11) in Direktivi 2008/50/ES o kakovosti zunanega zraka).
- Zmanjšati emisije onesnaževal zunanega zraka vsaj do te mere, da so dosežene nacionalne zgornje meje emisij za SO₂, NO_x, VOC, NH₃, PM_{2,5} (nacionalne zgornje meje emisij onesnaževal, ki jih je bilo treba doseči najkasneje do leta 2010 in se jih tudi v prihodnjih letih ne sme preseči, določa Uredba o nacionalnih zgornjih mejah emisij onesnaževal zunanega zraka (Uradni list RS, št. 24/05, 92/07 in 10/14) in Direktiva NEC 2001/81/ES. V teku je revizija Direktive NEC, s katero bodo določene nove nacionalne zgornje meje emisij onesnaževal zunanega zraka za leti 2020 in 2030. Leta 2012 je bila sprejeta revizija Göteborgskega protokola, ki določa za Slovenijo zmanjšanje emisij glede na emisije v letu 2005 najkasneje 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 emisije onesnaževal zunanjega zraka iz novih vozil sčasoma zmanjšale.

Ugotovitev:

- Kljub manjšim emisijam onesnaževal zunanjega zraka iz novih vozil, bo promet še vedno zelo velik vir onesnaževanja zunanjega zraka. Za doseg skladnosti z mejnimi vrednostmi kakovosti zraka in nacionalnimi zgornjimi mejami emisij onesnaževal zunanjega zraka bodo potrebni dodatni ukrepi tudi v prometu.

Predlog ukrepov

- Uvesti učinkovit in konkurenčen javni, zlasti železniški javni potniški promet z obširno uvedbo sistema P+R na ravni države.
- Izgradnja bolj konkurenčnega železniškega omrežja za večji prevzem tovornega prometa.
- Spodbujati uporabo javnega prevoza, pešačenja in kolesarjenja. Spodbujati uporabo alternativnih energetskega virov ter hibridnih in električnih vozil.
- Omejevanje hitrosti vozil na avtocestah, hitrih cestah in regionalnih cestah na 80 km/h na območju preseganja mejnih vrednosti za PM₁₀, ko so mejne vrednosti PM₁₀ presežene.
- Izvajati ukrepe trajnostne mobilnosti v mestih.

3.10.4.5. Vpliv hrupa

Hrup je eden glavnih težav civilizacije, saj negativno vpliva na zdravje ljudi. Povzroča ga predvsem cestni, železniški in zračni promet ter industrijska dejavnost. V Sloveniji je glavni vir hrupa cestni promet.

V Sloveniji je bilo 2011 s čezmernim hrupom, ki ga povzroča promet na avtocestah, hitrih in državnih cestah in železnici v enoti L_{dvn} prizadetih okoli 80.000 prebivalcev.

Pri nespremenjeni prometni ureditvi bi bilo leta 2030 zaradi prometa teh prometnic s čezmernim hrupom prizadetih že okoli 100.000 prebivalcev (v tej številki protihrupna zaščita ni upoštevana).

Želeno stanje:

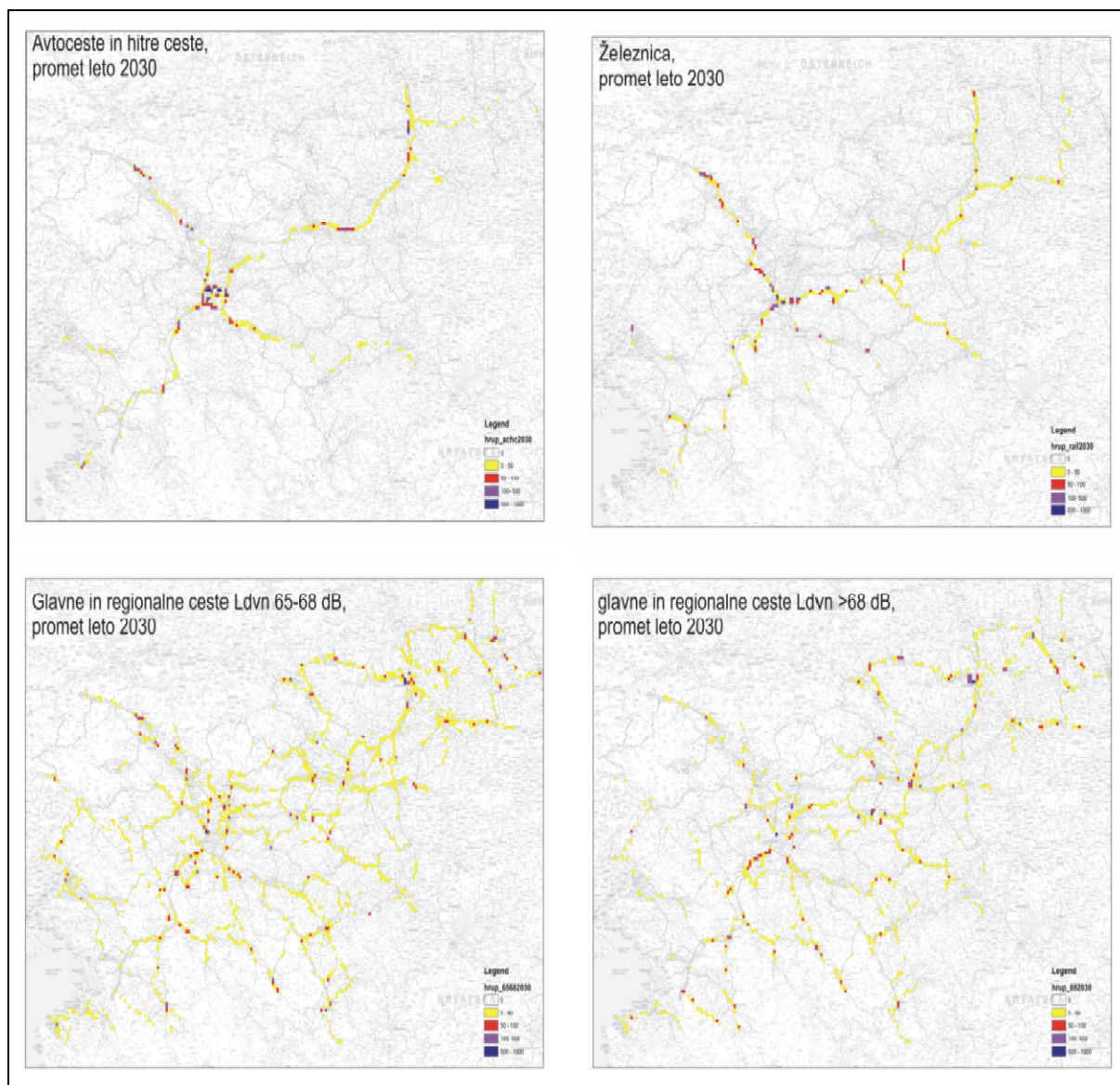
- Z večjim povprečnim hrupom (L_{dvn}) kot 65 dB ne bi smel biti prizadet noben prebivalec.

Stvarno stanje:

- Promet na avtocestah, hitrih in državnih cestah ter na železnici sedaj s čezmernim hrupom prizadene 80.000 prebivalcev, leta 2030 pa že 100.000 prebivalcev, če se ohrani sedanja prometna ureditev. 82 % prebivalcev je prizadetih zaradi cestnega in 18 % zaradi železniškega prometa (pri tem ni upoštevana protihrupna zaščita).

Ugotovitev:

- Čezmerni hrup je nacionalni problem, saj bo leta 2030 na teh ravni prizadel okoli 100.000 prebivalcev. V resnici je v Sloveniji s čezmernim hrupom prizadetih še več prebivalcev, saj tu ni računani vpliv lokalnih cest.



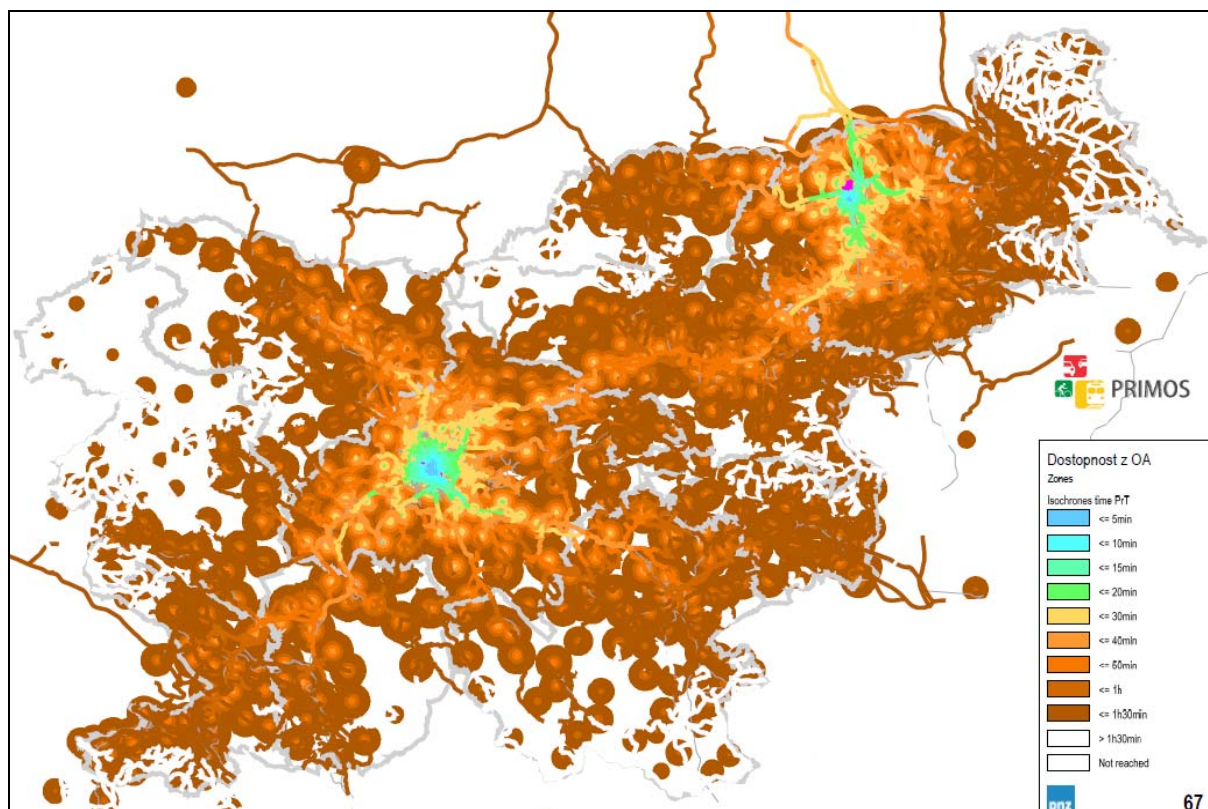
- Načrtovanje prometnih sistemov na način (v odvisnosti od vrste infrastrukture), da prizadenejo čim manjše število prebivalcev (da je potrebnih čim manj aktivnih ukrepov zaščite proti hrupu).

3.10.5. Socialna sprejemljivost

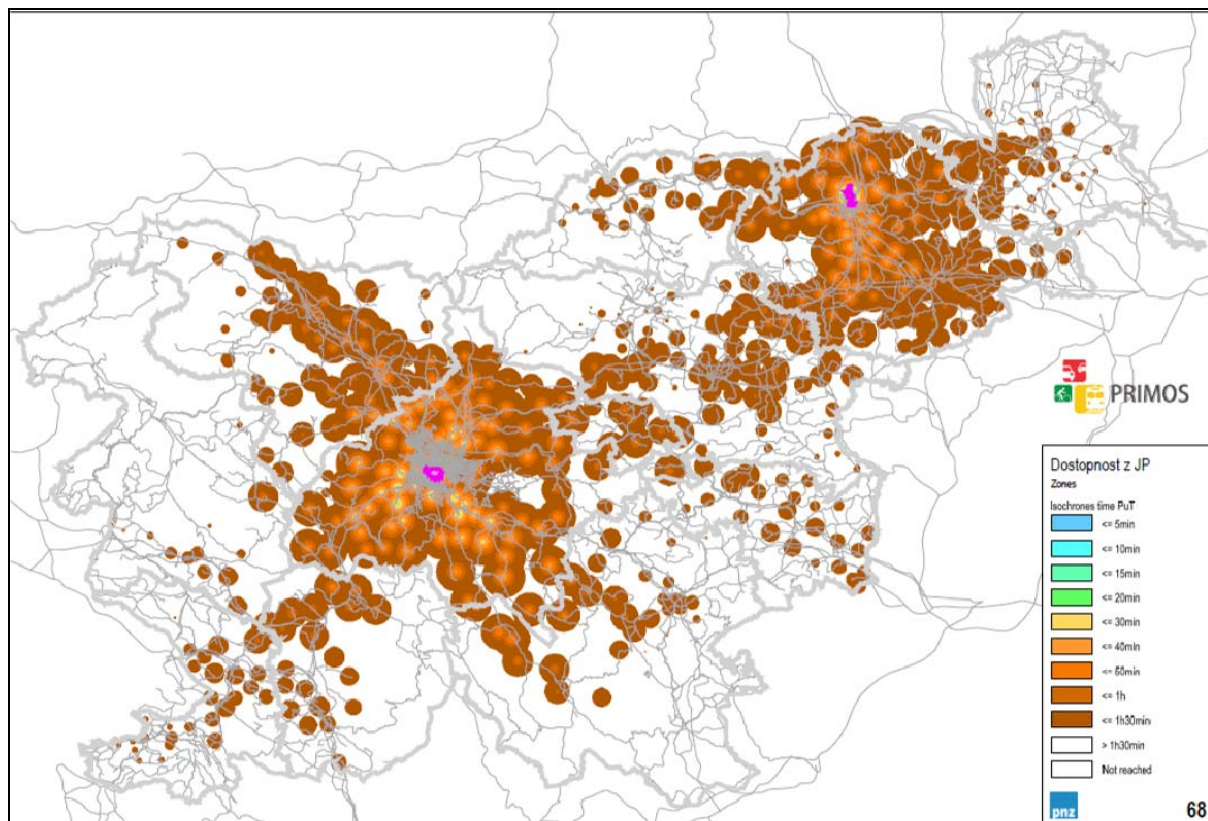
3.10.5.1. Dostopnost

Socialna sprejemljivost je poleg s kazalniki prometne varnosti izražena še s socialno kohezivnostjo.

Socialna kohezivnost je ugotovljena na osnovi analize dostopnosti do kohezijskih središč Ljubljane in Maribora z osebnim avtomobilom in javnim potniškim prometom (železnica in avtobus). Razmerje med njima pa kaže na razlike med možnostmi ljudi, ki imajo na voljo avto in ljudi, ki ga nimajo.



Slika 82. Dostopnost do kohezijskih središč z osebnimi avtomobili (OA)

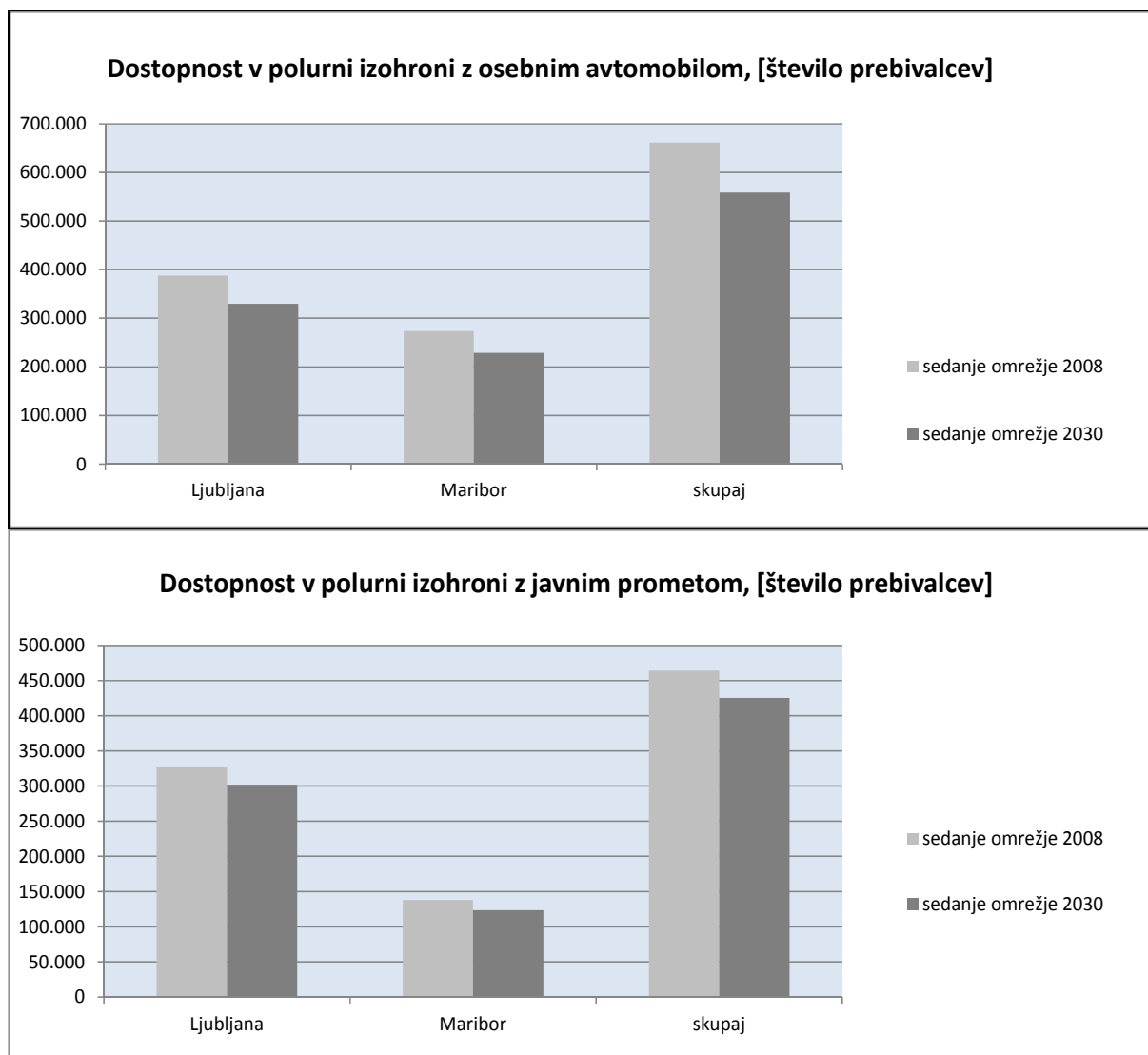


Slika 83. Dostopnost do kohezijskih središč z javnim potniškim prometom

S slik 82 in 83 je razvidno, da sta Ljubljana in Maribor najbolj dostopna z območij, kjer je največ prometne infrastrukture in najgostejša pozidava. Hkrati se vidi, da ste obe mesti z osebnimi avtomobili v 1,5-urni izohroni (rjavo obarvano) dostopni s približno enkrat širših območij kot z javnim potniškim prometom.

Tabela 30. Dostopnost do regionalnih kohezijskih središč v polurni izohroni z osebnimi avtomobili in javnim potniškim prometom pri sedanji prometni ureditvi (število prebivalcev)

središče	leto 2008		leto 2030	
	osebni avto	javni potniški promet	osebni avto	javni potniški promet
Ljubljana	387.516	326.316	329.573	301.943
Maribor	273.933	136.015	228.864	123.363
skupaj	661.459	464.331	558.437	425.309
odnos JP/OA	0,702		0,762	



Slika 84. Poslabšanje dostopnosti do kohezijskih središč z osebnim avtomobilom in javni prometom

Če se ohrani sedanja prometna ureditev bo leta 2030 prišlo do poslabšane dostopnosti, in sicer:

- z osebnim avtom za 15 %,
- z javnim potniškim prometom za 8 %,
- odnos dostopnosti z javnim potniškim prometom glede na osebni avto se bo sicer izboljšal, a le zaradi zelo poslabšane dostopnosti z osebnimi avtomobili.

Željeno stanje:

- dostopnost z javnim potniškim prometom bi se morala izboljšati,
- dostopnost z osebnim avtom se ne bi smela poslabšati,
- SPRS določa, da je potrebno zagotoviti tako integracijo poselitvenega in prometnega omrežja, da je mogoče dosegati 30–45 minutno časovno dostopnost do storitev javnega pomena v gravitacijskih območjih središč nacionalnega pomena (8–15 minut) in do središč regionalnega pomena na trajnostni način, kar računsko že dosegamo, ne pa dejansko (zastoji) in z JPP.



Stvarno stanje:

- Dostopnost z obema prometnima sredstvoma bi se poslabšala, bolj z osebnim avtomobilom kot javnim potniškim prometom, ker je železniški javni potniški promet neodvisen od gneče na cestah.
- Nekatera območja Slovenije imajo bistveno 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 sedaj podpovprečna.

Predlog ukrepov:

- Uvesti sodoben in zmogljiv javni potniški promet z obširno izvedbo sistema P+R na ravni države.
- Odpraviti ozka grla na cestah in izboljšati povezave slabše dostopnih območij.

S tema ukrepoma bi socialno kohezivnost izboljšali na pravi način. To je, z bistveno izboljšano dostopnostjo z javnim potniškim prometom in ne s poslabšano dostopnostjo z osebnim avtomobilom.

3.10.5.2. 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 izgradnje avtocestnega omrežja in uvedbe vinjetnega cestninjenja, spremembe zakonodaje na področju pravil, ki bistveno ostreje obravnava kršitve zaradi neupoštevanja omejitev hitrosti, vožnje pod vplivom alkohola in prepovedanih drog ter psihoaktivnih snovi, ukrepov na ravni občin in vpliva medijev ter nevladnih organizacij. Vendar 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 neustreznih cestnih ureditev, stanja prometne infrastrukture in njenega vzdrževanja, ni nedvoumno ugotovljeno. Ocene se precej razlikujejo. Nobenega dvoma pa ni, da tudi neustrezne cestne ureditve in križanja cest z železnico prispevajo k manjši prometni varnosti.

Na osnovi predhodnih študij je ugotovljeno, da je v Sloveniji:

- več kot 100 križišč s stališča varnosti neprimerno urejenih (DRSC),²⁹
- 655 km državnih cest ocenjenih z visoko stopnjo tveganja (EURORAP),³⁰
- 503 pasivno zavarovanih nivojskih križanj cest in železnic (samo prometni znak)³¹ (v teku pa je projekt odprave nivojskih križanj na odseku Pragersko–Hodoš) in ureditev 6 izvennivojskih križanj državnih cest, ki jih odpravlja DRSC.

²⁹ Določitev mest z visoko stopnjo prometnih nesreč za obdobje 2010–2012, Omegaconsult, 2013.

³⁰ Evropsko primerljivo vrednotenje stanja prometne varnosti cest v Sloveniji, Karte tveganja 2009–2011, AMZS, 2012.

³¹ Varnost na nivojskih prehodih cest čez železniško progo »Ustavite se. Vlak se ne more.«, Program aktivnosti, JARSVP, februar 2013.

Leta 2013 je bilo v Sloveniji 18904 prometnih nesreč, od tega 6542 s telesno poškodbo. V prometnih nesrečah je bilo 130 smrtnih žrtev in 708 hudo poškodovanih udeležencev. Od tega je bilo na nivojskih prehodih prek železniških prog 24 prometnih nesreč, od tega 4 s smrtnim izidom.

Želeno stanje:

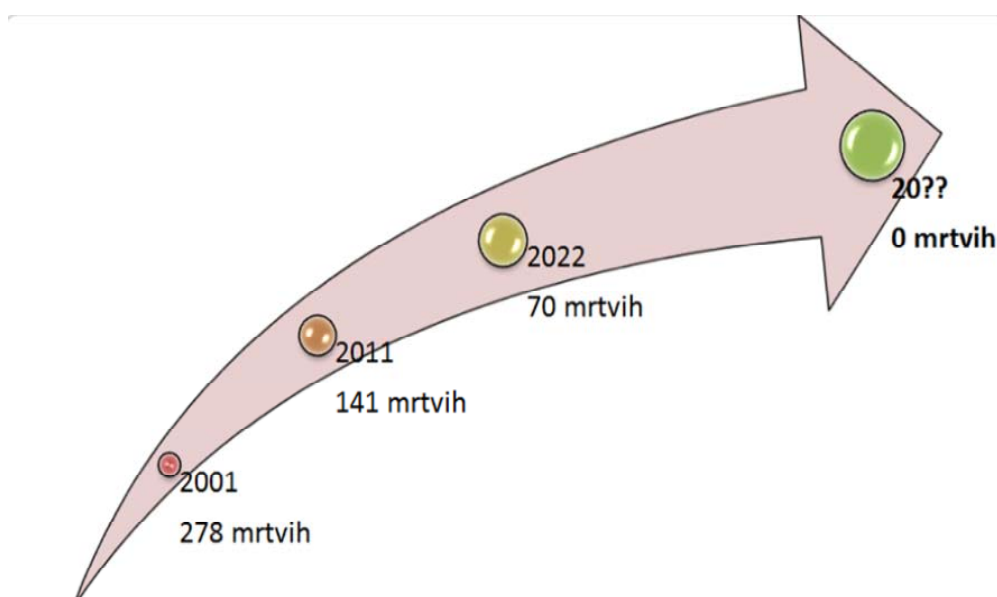
- Evropska komisija je v dokumentu Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020 (COM(2010) 389) določila okvir za ukrepe politike v korist varne infrastrukture kot pglavitnega dejavnika za zmanjšanje števila smrtnih žrtev v cestnem prometu za 50 % do leta 2020.
- Cilj Strategije je do leta 2022 število smrtnih žrtev s 141 (leta 2011) zmanjšati na 70 in dolgoročno na 0.

Stvarno stanje:

- Na državnem cestnem omrežju je veliko število ugotovljenih nevarnih mest in 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 85. 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, omejitve hitrosti, osvetlitev).
- Zavarovanje nivojskih prehodov, odprava teh križanj in izgradnja izvennivojskih križanj.



- Vzpostavitev predvidljivega SER »self-explaining roads« cestnega omrežja in odpuščajočih »forgiving roads«.

3.10.6. Vzdrževalni in drugi redni stroški

V analiza »0« alternative smo, kot je bilo navedeno že v uvodu v to poglavje, predpostavili, da se bo na obstoječi infrastrukturi izvajalo potrebno vzdrževanje (poleg dokončanja obstoječih investicij). Za izvajanje in krepitev javnega potniškega prometa, pa je potrebno zagotoviti primerno subvencioniranje tega prometa. Zato v nadaljevanju sledi prikaz vlaganj v navedeni področji.

Ohranjanje obstoječe ravni uslug zahteva nenehno vlaganje v prometno ureditev. Potrebni sta dve vrsti vlaganj:

- vzdrževanje prometne infrastrukture in
- subvencioniranje železniškega in avtobusnega javnega prometa.

Ohranjanje ustrezne ravni usluge zahteva nenehno vzdrževanje infrastrukture. Če vzdrževanja ni ali ni ustrezno, se kakovost infrastrukture nenehno slabša. To pa povzroča tudi nenehno slabšanje obratovalnih 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 in
- vodenje prometa.

Pri cestah nastopajo naslednji 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, DRSC je bilo leta 2012 v upravljanju DARS d.d. 769 km cest, v upravljanju DRSC pa 5.969 km cest. Skupna dolžina javnih cest v RS znaša 38.986 km.

Tabela 31. 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



	ceste v m	priključki v m	skupaj v m
regionalne ceste skupaj	5.141.723	7.414	5.149.137
DRSC	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 ceste

Vizualna ocena stanja vozniških površin po metodi modificiranega švicarskega indeksa (MSI) se izvaja na slovenskem cestnem omrežju periodično vsaki 2 leti. Ta ocena sicer predstavlja osnovo za gospodarjenje z vozišči (PMS–*Pavement Management System*), vendar pa so podatki uporabni tudi pri oceni količnika še preostale življenjske dobe, posredno pa lahko ugotovljamo tudi vrsto poškodb in vzroke za nastanek poškodb. Metoda MSI temelji na vizualni oceni vozišč, pri čemer se vrsto poškodbe ocenjuje z njeno jakostjo in obsegom. Pri določitvi stopnje oziroma vrednosti MSI so upoštevane razpoke, obraba, udarne jame in krpe. Pri vizualni oceni stanja vozišč je evidentirana tudi deformiranost vozišča, ki pa v računu MSI ni zajeta.

V nadaljevanju podajamo oceno stanja vozišč na glavnih in regionalnih cestah.

Ne glede na to, da se omrežje glavnih in regionalnih cest v primerjalnem obdobju ni bistveno poslabšalo, je zaskrbljujoč podatek, da je **polovica omrežja glavnih in regionalnih cest v zelo slabem in slabem stanju**^{32,33}.

Tabela 32. Ocena stanja vozišč na G1, G2, R1 in R2 v letu 2011

		Stanje vozišč v letu 2011 po homogenih odsekih					
		zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
G1	km	75,650	58,850	69,100	62,850	96,700	363,150
	delež v %	20,83	16,21	19,03	17,31	26,63	100,00
G2	km	96,800	75,150	55,800	67,300	172,700	467,750
	delež v %	20,69	16,07	11,93	14,39	36,92	100,00
R1	km	194,100	169,900	103,850	136,150	331,400	935,400
	delež v %	20,75	18,16	11,10	14,56	35,43	100,00
R2	km	273,850	215,300	169,850	230,200	472,300	1.361,500
	delež v %	20,11	15,81	12,48	16,91	34,69	100,00
Vsota	km	640,400	519,200	398,600	496,500	1.073,100	3.127,800
	delež v %	20,47	16,60	12,74	15,87	34,31	100,00

Vir: 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

³² 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

³³ 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

**Tabela 33. 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 tabele v nadaljevanju je razvidno, da je na glavnih in regionalnih cestah 41,74 % vozišč v zelo slabem stanju in 12,34 % vozišč v slabem stanju, kar kaže na pomanjkanje vlaganj v redna in investicijska vzdrževalna dela.

Tabela 34. Ocena stanja vozišč na glavnih in regionalnih cestah

		Stanje vozišč glavnih in regionalnih cest					
		zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
Vsota	km	1.244,300	744,900	613,400	699,400	2.365,800	5.667,800
	delež v %	21,95	13,14	10,82	12,34	41,74	100,00

V nadaljevanju podajamo oceno stanja vozišč na AC in HC v RS.

Dolžina prometnih pasov avtocest in hitrih cest, v zelo slabem in slabem stanju, se je povečala, kar kaže na nekoliko prenizka vlaganja v redno in investicijsko vzdrževanje avtocestnih odsekov³⁴.

Tabela 35. Ocena stanja vozišč na AC A1 v letu 2011

			Stanje vozišč v letu 2011					
			zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
A1	AVP	km	147,661	34,006	27,279	20,668	15,652	245,266
		delež v %	60,20	13,86	11,12	8,43	6,38	100,00
	APP	km	154,716	40,351	18,829	13,768	17,602	245,266
		delež v %	63,08	16,45	7,68	5,61	7,18	100,00
	APPP	km	21,361	0,950	0,800	0,350	0,000	23,461
		delež v %	91,05	4,05	3,41	1,49	0,00	100,00
	VVP	km	132,998	41,776	14,758	46,786	9,059	245,377
		delež v %	54,20	17,03	6,01	19,07	3,69	100,00
	VPP	km	132,670	33,196	20,344	50,576	8,591	245,377
		delež v %	54,07	13,53	8,29	20,61	3,50	100,00
	VPPP	km	16,050	3,450	4,000	0,550	0,000	24,050
		delež v %	66,74	14,35	16,63	2,29	0,00	100,00
	Vsota	km	605,456	153,729	86,010	132,698	50,904	1.028,797
		delež v %	58,85	14,94	8,36	12,90	4,95	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

³⁴ Ocena stanja vozišč na avtocestah v Republiki Sloveniji po ocenjevanju v letu 2011, DRI upravljanje investicij d.o.o., Ljubljana, oktober 2011

**Tabela 36. Ocena stanja vozišč na AC A2 v letu 2011**

A2			Stanje vozišč v letu 2011					
			zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
	AVP	km	145,192	21,805	5,500	0,161	0,000	172,658
		delež v %	84,09	12,63	3,19	0,09	0,00	100,00
	APP	km	152,259	17,249	3,150	0,000	0,000	172,658
		delež v %	88,19	9,99	1,82	0,00	0,00	100,00
	APPP	km	3,300	0,000	0,000	0,000	0,000	3,300
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	VVP	km	140,015	29,003	2,950	0,250	0,000	172,218
		delež v %	81,30	16,84	1,71	0,15	0,00	100,00
VPP	km	143,389	25,679	2,700	0,450	0,000	172,218	
	delež v %	83,26	14,91	1,57	0,26	0,00	100,00	
VPPP	km	13,500	0,450	0,000	0,000	0,000	13,950	
	delež v %	96,77	3,23	0,00	0,00	0,00	100,00	
Vsota	km	597,655	94,186	14,300	0,861	0,000	707,002	
	delež v %	84,53	13,32	2,02	0,12	0,00	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

Tabela 37. Ocena stanja vozišč na AC A3 v letu 2011

			Stanje vozišč v letu 2011					
			zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
A3	AVP	km	5,048	1,500	2,900	2,348	0,450	12,246
		delež v %	41,22	12,25	23,68	19,17	3,67	100,00
	APP	km	2,500	1,650	2,177	5,919	0,000	12,246
		delež v %	20,41	13,47	17,78	48,33	0,00	100,00
	VVP	km	2,971	5,522	0,932	2,550	0,250	12,225
		delež v %	24,30	45,17	7,62	20,86	2,04	100,00
	VPP	km	3,171	3,054	2,650	2,950	0,400	12,225
		delež v %	25,94	24,98	21,68	24,13	3,27	100,00
	Vsota	km	13,690	11,726	8,659	13,767	1,100	48,942
		delež v %	27,97	23,96	17,69	28,13	2,25	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

Tabela 38. Ocena stanja vozišč na AC A4 v letu 2011

			Stanje vozišč v letu 2011					
			zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
A4	AVP	km	20,750	0,000	0,000	0,000	0,000	20,750
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	APP	km	20,470	0,000	0,000	0,000	0,000	20,470
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	VVP	km	20,210	0,000	0,000	0,000	0,000	20,210
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	VPP	km	19,880	0,000	0,000	0,000	0,000	19,880
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	Vsota	km	81,310	0,000	0,000	0,000	0,000	81,310
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	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

**Tabela 39. Ocena stanja vozišč na AC A5 v letu 2011**

			Stanje vozišč v letu 2011					
			zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
A5	AVP	km	78,476	1,098	0,000	0,000	0,000	79,574
		delež v %	98,62	1,38	0,00	0,00	0,00	100,00
	APP	km	79,374	0,200	0,000	0,000	0,000	79,574
		delež v %	99,75	0,25	0,00	0,00	0,00	100,00
	VVP	km	78,818	0,950	0,000	0,000	0,000	79,768
		delež v %	98,81	1,19	0,00	0,00	0,00	100,00
	VPP	km	79,568	0,200	0,000	0,000	0,000	79,768
		delež v %	99,75	0,25	0,00	0,00	0,00	100,00
	Vsota	km	316,236	2,448	0,000	0,000	0,000	318,684
		delež v %	99,23	0,77	0,00	0,00	0,00	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

Tabela 40. Ocena stanja vozišč na HC H2 v letu 2011

			Stanje vozišč v letu 2011					
			zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
H2	AVP	km	7,200	0,000	0,000	0,000	0,000	7,200
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	APP	km	6,250	0,000	0,234	0,000	0,000	6,484
		delež v %	96,39	0,00	3,61	0,00	0,00	100,00
	VVP	km	6,063	1,143	0,000	0,000	0,000	7,206
		delež v %	84,14	15,86	0,00	0,00	0,00	100,00
	VPP	km	5,750	0,243	0,000	0,550	0,000	6,543
		delež v %	87,88	3,71	0,00	8,41	0,00	100,00
	Vsota	km	25,263	1,386	0,234	0,550	0,000	27,433
		delež v %	92,09	5,05	0,85	2,00	0,00	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

Tabela 41. Ocena stanja vozišč na HC H3 v letu 2011

H3			Stanje vozišč v letu 2011					
			zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
	AVP	km	7,118	2,654	0,000	0,000	0,450	10,222
		delež v %	69,63	25,96	0,00	0,00	4,40	100,00
	APP	km	4,957	1,811	1,450	0,000	2,004	10,222
		delež v %	48,49	17,72	14,19	0,00	19,60	100,00
	VVP	km	1,750	6,636	0,000	0,000	1,400	9,786
		delež v %	17,88	67,81	0,00	0,00	14,31	100,00
	VPP	km	1,840	3,098	2,600	0,000	2,248	9,786
		delež v %	18,80	31,66	26,57	0,00	22,97	100,00
Vsota	km	15,665	14,199	4,050	0,000	6,102	40,016	
	delež v %	39,15	35,48	10,12	0,00	15,25	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

**Tabela 42. Ocena stanja vozišč na HC H4 v letu 2011**

		Stanje vozišč v letu 2011						
		zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota	
H4	AVP	km	24,366	8,413	4,188	2,650	2,500	42,117
		delež v %	57,85	19,98	9,94	6,29	5,94	100,00
	APP	km	25,816	8,187	2,964	5,150	0,000	42,117
		delež v %	61,30	19,44	7,04	12,23	0,00	100,00
	VVP	km	28,487	12,600	0,085	0,950	0,000	42,122
		delež v %	67,63	29,91	0,20	2,26	0,00	100,00
	VPP	km	30,722	10,450	0,850	0,100	0,000	42,122
		delež v %	72,94	24,81	2,02	0,24	0,00	100,00
	Vsota	km	109,391	39,650	8,087	8,850	2,500	168,478
		delež v %	64,93	23,53	4,80	5,25	1,48	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

Tabela 43. Ocena stanja vozišč na HC H5 v letu 2011

			Stanje vozišč v letu 2011					
			zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
H5	AVP	km	5,933	1,650	0,250	0,000	0,000	7,833
		delež v %	75,74	21,06	3,19	0,00	0,00	100,00
	APP	km	5,933	1,900	0,000	0,000	0,000	7,833
		delež v %	75,74	24,26	0,00	0,00	0,00	100,00
	VVP	km	5,268	2,049	0,000	0,250	0,000	7,567
		delež v %	69,62	27,08	0,00	3,30	0,00	100,00
	VPP	km	5,268	2,049	0,000	0,250	0,000	7,567
		delež v %	69,62	27,08	0,00	3,30	0,00	100,00
	Vsota	km	22,402	7,648	0,250	0,500	0,000	30,800
		delež v %	72,73	24,83	0,81	1,62	0,00	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

Tabela 44. Ocena stanja vozišč na HC H6 v letu 2011

			Stanje vozišč v letu 2011					
			zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
H6	AVP	km	0,870	0,600	0,410	0,000	0,000	1,880
		delež v %	46,28	31,91	21,81	0,00	0,00	100,00
	APP	km	1,120	0,400	0,000	0,000	0,000	1,520
		delež v %	73,68	26,32	0,00	0,00	0,00	100,00
	VVP	km	0,830	0,000	0,000	0,000	1,040	1,870
		delež v %	44,39	0,00	0,00	0,00	55,61	100,00
	VPP	km	0,780	0,000	0,000	0,700	0,000	1,480
		delež v %	52,70	0,00	0,00	47,30	0,00	100,00
	Vsota	km	3,600	1,000	0,410	0,700	1,040	6,750
		delež v %	53,33	14,81	6,07	10,37	15,41	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

**Tabela 45. Ocena stanja vozišč na HC H7 v letu 2011**

		Stanje vozišč v letu 2011					
		zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
H7	AVP	km	3,526	0,000	0,000	0,000	3,526
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	APP	km	2,626	0,000	0,000	0,000	2,626
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	VVP	km	2,857	0,000	0,000	0,000	2,857
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	VPP	km	2,657	0,000	0,000	0,000	2,657
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00
	Vsota	km	11,666	0,000	0,000	0,000	11,666
		delež v %	100,00	0,00	0,00	0,00	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

V tabeli v nadaljevanju so podani MSI za vse AC in HC skupaj. Iz tabele je razvidno, da je bilo v letu 2011 v zelo slabem stanju 2,5 % vozišč, ter v slabem stanju 6,39 vozišč.

Tabela 46. Ocena stanja vozišč na AC in HC skupaj

Skupaj odseki AC in HC			Stanje vozišč v letu 2011					
			zelo dobro	dobro	mejno	slabo	zelo slabo	vsota
	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	

Rast prometnih obremenitev je bila v zadnjih letih na slovenskih cestah bistveno višja, kot je bila prvotno napovedana oz. predvidena, kar pomeni, da bi bila potrebna prilagoditev glede na rasti prometnih obremenitev tudi s povečanjem sredstev za redno in investicijsko vzdrževanje AC in HC ter tudi glavnih in regionalnih cest.

3.10.6.1. Vzdrževanje cestne infrastrukture

Za zagotovitev ustrezne mobilnosti je bilo zgrajeno in se še vedno dograjuje cestno omrežje, ki ga je potrebno ohraniti v primernem, kakovostnem stanju. To pomeni, da ga moramo vzdrževati, popravljati in obnavljati. Osnove za ohranitev cest morajo v čim večji meri temeljiti na celostni gospodarski obravnavi, tj. interesu uporabnikov in upravljavcev.

Ceste so takoj po izgradnji izpostavljene stalno naraščajočim prometnim obremenitvam, ki se jim zaradi klimatskih sprememb pridružujejo tudi naraščajoče klimatske obremenitve. Spremembe, ki jih ti vplivi ustvarjajo v materialih, vgrajenih v cestne konstrukcije, pogojujejo vedno neugodnejšo strukturo, odvisno od značilnosti zunanjih vplivov in trenutnega stanja posameznih elementov cestnih konstrukcij. Imenujemo jih utrujanje.



Elemente cest je potrebno ves čas ohranjati v primernem stanju glede na objektivna prometna, tehnična, ekonomska in okoljska merila. Na tej podlagi je treba določiti vrsto in prioriteto ukrepov za zagotovitev pogojev za:

- ohranitev substance ceste in objektov,
- ohranitev in/ali izboljšanje prometno-tehničnih in varnostnih lastnosti cest,
- varno odvijanje prometa,
- zaščito okolja pred škodljivimi vplivi cest in prometa na njih,
- zaščito cest pred škodljivimi vplivi iz okolja,
- urejen videz in
- gospodarno izvajanje vzdrževalnih del.

V praksi so za vzdrževanje cest uveljavljeni različni postopki:

- preventivno (plansko) vzdrževanje,
- vzdrževanje glede na stanje cest, ki je najbolj primerno, pogojuje redno spremljanje stanje in takojšnje ukrepe, ko so le-ti potrebni,
- čakanje na porušitev je zagotovo najdražji način vzdrževanja cest, ki zahteva zelo veliko sredstev, ki jih običajno ni na razpolago.

Opredeljena so naslednja vzdrževalna dela:

- Redno vzdrževanje javnih cest je obvezna gospodarska javna služba, ki obsega vzdrževalna dela za ohranjanje javnih cest v stanju, ki zagotavlja varnost in prevoznost javnih cest, 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 v območju javne ceste, s katero se ne sme posegati izven območja cestnega sveta; vsebuje tudi izvedbo izboljšav v območju cestnega sveta, ki so povezane 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 v območju javne ceste, s katero se ne sme posegati izven območja ceste; vsebuje tudi izvedbo izboljšav, ki so povezane 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 potrebno 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 stanju državnih cest in prometa na njih na enem mestu; nadzor in upravljanje prometa; obveščanje javnosti o stanju državnih cest in prometa na njih preko sredstev javnega obveščanja in drugih javnosti dostopnih medijev.

Aktivnosti rednega vzdrževanja so predvsem naslednje:

- 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 vegetacije,
- 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, potres, pri težjih prometnih nesrečah in drugih izrednih dogodkih ali pa na zahtevo policije),
- zimska služba in
- vzpostavitev prevoznosti po naravnih nesrečah.

Aktivnosti investicijskega vzdrževanja so naložbe v povečanje in ohranjanje premoženja države, lokalnih skupnosti in drugih vlagateljev v javne ceste, ki bodo prinesle koristi v prihodnosti.

Tabela 47. Aktivnosti investicijskega vzdrževanja

BREZ	Sanacije brežin	Brežina je naravno nastala ali zgrajena nagnjena površina zemljišča ob cestnem telesu. Lahko gre za sanacije ali preureditve brežin.
KOLE	Kolesarske povezave	Državno kolesarsko omrežje sestavljajo daljinske, glavne in regionalne kolesarske povezave. Praviloma 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 pa za rekonstrukcijo križišča (dograditev novih pasov, krožišče, ...).
MODE	Modernizacije cest	Modernizacije cest so manjše rekonstrukcije za katere je značilna zamenjava makadamskega vozišča z asfaltnim.
NOVO	Novogradnje cest	Novogradnja je izgradnja nove ceste na novih zemljiščih (nova trasa). Kot ukrepi novogradenj so mišljene priključne ceste na avtocestni sistem, ki niso vključene v program izgradnje avtocestnega sistema ter 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 izgradnjo izvennivojskih križanj čez železniške proge s katerimi se zagotovi večja prometna varnost in pretočnost ceste.
OBJR	Rekonstrukcije premostitvenih objektov	Rekonstrukcija konstrukcijskih elementov premostitvenega ali drugačnega objekta na cesti.
OBJS	Sanacije premostitvenih objektov	Sanacija konstrukcijskih elementov premostitvenega ali drugačnega objekta, obnova površine vozišča in hodnikov za pešce, komunalnih naprav, cestnih priključkov in priključnih brežin.
OBND	Nadomestne gradnje premostitvenih objektov	Gradnja nadomestnih objektov, predvsem tistih, katere je neracionalno sanirati.
OBNO	Obnove cest	Obnove cest predstavljajo ne samo sanacijo vozišč, temveč tudi manjše korekcije tehničnih elementov cest za zagotavljanje varnosti, vendar brez posegov izven cestnega sveta.
OBVO	Obvoznice	Ukrep gradnje obvoznice je namenjen razbremenitvam naselij tranzitnega prometa, predvsem ko se problemov v naselju z drugačnimi ukrepi dejansko ne more razrešiti.
OKOL	Varstvo okolja zaradi prometa	V okviru ukrepa varstvo okolja zaradi prometa se izvajajo ukrepi zaradi prekomerne obremenitve okolja, protihrupni ukrepi in ukrepi za zaščito biosfere.
PLAZ	Sanacije plazov	Med ukrep sodijo sanacije plazov, usadov, posedkov, izpodjedanj in drugih večjih poškodb ceste. Gre za gradbeni poseg za stabilizacijo zdrselega pobočja z ustreznimi postopki.



PREP	Periodično 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	Sanacije propustov	Propust je gradbeni objekt, ki prebija nasip, dolžine do 3 metre.
REKO	Rekonstrukcije cest	Rekonstrukcije so večje dograditve cest z razširitvami, prilagoditvijo voziščne konstrukcije in večjimi popravki smeri trase, izboljšave elementov trase in konstrukcijskih elementov ceste, pretežno izven obstoječe ceste z večjimi posegi v prostor izven cestnega sveta.
URED	Ureditve cest skozi naselja	Ukrep zajema 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. V ta ukrep so vključeni tudi ukrepi za izboljšanje prometne varnosti.
ZIDS	Sanacije podpornih in opornih konstrukcij	Oporne in podporne konstrukcije, ki zagotavljajo stabilnost cestnega telesa. Lahko gre za sanacijo starih ali za izgradnjo novih zidov.
RVZD	Redno vzdrževanje državnih cest	Gradbeno tehnični in drugi posegi manjšega obsega, primerni za ohranjanje cest in obcestja in prometne signalizacije ter opreme v dobrem stanju in za zagotavljanje prometne varnosti ter 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 okviru njega plačujejo le še odškodnine zaradi prometa.
SKUP	Pripravljalna dela za investicijsko vzdrževanje	Pripravljalna dela za investicije obsegajo tehnično in investicijsko dokumentacijo, ki jo je potrebno prireditelj pripravljati dve do tri leta pred načrtovano izvedbo. Načrtovana sredstva omogočajo primerno dinamiko priprave.
UPRA	Administracija, upravljanje in varstvo cest	Ukrep vključuje vse stroške, ki so potrebni za nemoteno delovanje DRSC (plače, manjše investicije, ...), upravljanje in varstvo cest, razvojne in raziskovalne naloge, sodelovanje v mednarodnih projektih, vodenje sistema kakovosti, ...

3.10.6.2. Vzdrževanje železniške infrastrukture

Gradnja in vzdrževanje železniške infrastrukture predstavlja, poleg organizacijsko tehnološkega, ključen dejavnik uspeha v vse bolj odprtem, tržnem in konkurenčnem prostoru, v katerem so se znašle železnice, ki skoraj 60 % tovora pridobijo prek koprškega pristanišča. Slednji je v zadnjih desetletjih nenehno povečeval pretovor in predstavlja ključno prometno vozlišče evropskega pomena.

Skupna dolžina prog v RS znaša 1.228 km, od tega dvotirnih 330 km in enotirnih 172 km. Natančna razdelitev je prikazana v tabelah v nadaljevanju.

Tabela 48. Osnovni podatki o železniškem omrežju

Skupna dolžina prog:	1.228 km
dvotirnih	330 km
enotirnih:	898 km
za tovorni promet	106 km
za potniški promet	2 km
za mešani promet	1.120 km
Elektrovleka:	
Dolžina elektrificiranih prog	503 km
Dolžina tirov:	1.558 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 km
Postaje (število):	128
za tovorni promet	11
za potniški promet	8
za mešani promet	108

Vir: http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/statisticni_podatki



- **Dopustne obremenitve prog:** V RS je 146 km prog z dopustno obremenitvijo 16 t/os, 91 km prog z dopustno obremenitvijo 18 t/os, 589 km prog z dopustno obremenitvijo 20 t/os, 408 km prog z dopustno obremenitvijo 22,5 t/os³⁵.
- **Elektro energetika:** Na Slovenskih železnicah so proge praktično v celoti elektrificirane z enosmernim sistemom z nazivno napetostjo 3 kV, le na obmejnih odsekih je izvedena elektrifikacija s sistemom, ki ga imajo sosednje republike Avstrija (15 kV, 16,67 Hz) oziroma Hrvaška (25 kV, 50 Hz)³⁶.
- **Signalno–varnostne naprave:** V RS je 668 km prog, ki so opremljene z SV napravami³⁷.
- **Telekomunikacije:** V RS je 545 km prog, opremljenih z digitalnimi telekomunikacijskimi napravami in 324 km prog, opremljenih z radiodispečerskimi zvezami (RDZ)³⁸.
- **Nivojski prehodi:** V RS je skupaj 838 nivojskih prehodov ceste čez železniško progo, od katerih je 503 pasivno, 335 pa je aktivno zavarovanih nivojskih prehodov. 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–državna meja, Ljutomer–Gornja Radgona, Grobelno–Stranje–Rogatec–državna meja, Celje–Velenje. Največ izrednih dogodkov se zgodi na odsekih Domžale–Jarše–Kamnik, Rače–Hoče–Maribor Tezno, Šoštanj–Velenje, Ljutomer–Beltinci, Ljubljana–Brezovica–Preserje, Novo mesto–Mirna Peč–Ivančna Gorica, Novo mesto–Straža.³⁹

Javna železniška infrastruktura je grajeno javno dobro v lasti države. Sestavljajo jo objekti in naprave, potrebne za nemoteno odvijanje železniškega prometa, ter pripadajoča zemljišča, ki funkcionalno služijo njihovi namenski rabi (Uradni list RS, št. 11/11).

Železniško progo sestavljajo spodnji in zgornji ustroj proge, signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave, stavbe in prostori za vodenje in urejanje prometa, stabilne naprave električne vleke in progovni pas (Uradni list RS, št. 36/10).

Skladno z Direktivo o interoperabilnosti evropskega železniškega sistema v Skupnosti (Direktiva 2008/57/EU, 2008) se na železniško progo nanašajo trije strukturni podsistemi Infrastruktura, Energija in Vodenje–upravljanje ter 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 zajema 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 predvidena proga Ljubljana–Jesenice z navezavo na Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. Pri vzdrževanju, gradnji ali nadgradnji glavnih prog je treba

³⁵ http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/gradbena_dejavnost

³⁶ http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/elektroenergetika

³⁷ http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/signalna_varnost

³⁸ http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/telekomunikacije

³⁹ Varnost na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo »Ustavite se. Vlak se ne more.«, Program aktivnosti (Gradivo za novinarje), Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa Ljubljana, februar 2013



upoštevati tudi pogoje interoperabilnosti, ki so določeni v Direktivi o interoperabilnosti evropskega železniškega sistema v Skupnosti (Direktiva 2008/57/EU, 2008).

Vzdrževanje železniške infrastrukture je organiziranje ali izvajanje del, ki so potrebna za ohranjanje njene obratovalne sposobnosti. Vzdrževanje železniške infrastrukture 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 železniške infrastrukture delimo na redno in investicijsko vzdrževanje, oziroma obnovo železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 11/11).

Redno vzdrževanje

Redno vzdrževanje so dela, ki ohranjajo normalno obratovalno sposobnost železniške proge in zagotavljajo prometno varnost. Sem sodi tudi tako imenovana zamenjava v okviru vzdrževanja (*substitution in the framework of maintenance*), ki pomeni zamenjavo posameznih komponent pri preventivnem in korektivnem vzdrževanju z deli, ki imajo identično funkcijo in enako delujejo (Direktiva 2008/57/EU, 2008). V redna vzdrževalna dela spadajo tudi pregledi proge, nadzor in kontrola nad stanjem proge, izvajanje meritev, planiranje ter organiziranje vzdrževalnih del, vodenje raznih 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 izvaja interventno ali sistematično.

Interventno vzdrževanje pomeni sprotno odpravo posameznih napak, ugotovljenih na podlagi pregledov proge ali rezultatov merilnih voženj. Pri tem gre za napake, ki jih je praviloma treba odpraviti takoj ali v razmeroma kratkem času, saj bi sicer lahko vplivale na varnost ali rednost prometa. Sem sodijo zlasti lokalna popravila širine tira, posamezna izmenjava 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. Interventno vzdrževanje se navadno izvaja z ročnimi orodji ali lahкими ročnimi stroji, brez zapore proge, v intervalih med posameznimi vlaki.

Sistematično vzdrževanje se izvaja na podlagi predhodno izdelanega načrta potrebnih vzdrževalnih del, ki temelji na podatkih merilnih voženj in na oceni splošnega stanja zgornjega ustroja. Dela se izvajajo s posebnimi progo-vzdrževalnimi stroji, praviloma ob zapori tira.

Sistematična redna vzdrževalna dela zajemajo predvsem strojno regulacijo tira in kretnic s ciljem korekcije višinskih in smernih geometrijskih napak, sejanje, dopolnjevanje, stabilizacijo in profiliranje tirne grede, kemično uničevanje trave in plevela v tirni gredi, strojno brušenje tirnic ipd.

Dovoljena odstopanja oziroma tolerance posameznih parametrov zgornjega ustroja so določena v Pravilniku o zgornjem ustroju železniških prog (Uradni list RS, št. 92/10), spodnjega ustroja proge pa 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 (Uradni list EU, št. L126, 2011).

Investicijsko vzdrževanje (obnova)

Investicijsko vzdrževanje oziroma obnova (*renewal*), obsega dela, ki se izvajajo na daljša časovna obdobja. To so predvsem sistematične obnove posameznih elementov proge s katerimi se ne spreminja celotno delovanje železniškega podsistema ali njegova namembnost (Direktiva 2008/57/EU, 2008). Z vidika učinka je obnova isto kot 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, z enakim ciljem. Od zamenjave v okviru vzdrževanja se investicijsko vzdrževanje (obnova) razlikuje po tem, ker pri slednjem obstaja možnost, da se doseže 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, pač pa se izvaja na daljših odsekih proge, na daljša časovna obdobja ter 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 in sejanje ter dopolnjevanje tirne grede.

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 sodijo v javno železniško infrastrukturo.

Gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo obsega tudi pripravo predloga načrta vzdrževanja obstoječe javne železniške infrastrukture in pripravo strokovnih podlag za nove razvojne projekte železniške infrastrukture.

Prihodki ustvarjeni z gospodarjenjem se namensko uporabijo za vzdrževanje javne železniške infrastrukture.

3.10.6.3. Subvencije in kompenzacija stroškov

Javni potniški promet predstavlja enega temeljnih segmentov prometne ponudbe, saj ga lahko uporabljajo vsi prebivalci, tako motorizirani kot nemotorizirani. Zato je to nepogrešljiv del prometne ponudbe, kajti to je usluga, ki jo država mora imeti in je zato opredeljena kot komunalna dejavnost. Ker je to ena izmed nujnih uslug, ki jih mora nuditi država, se zaradi javnega interesa uvršča med javne dobrine in je torej do neke mere izvzeta iz tržnega mehanizma ponudbe in povpraševanja.

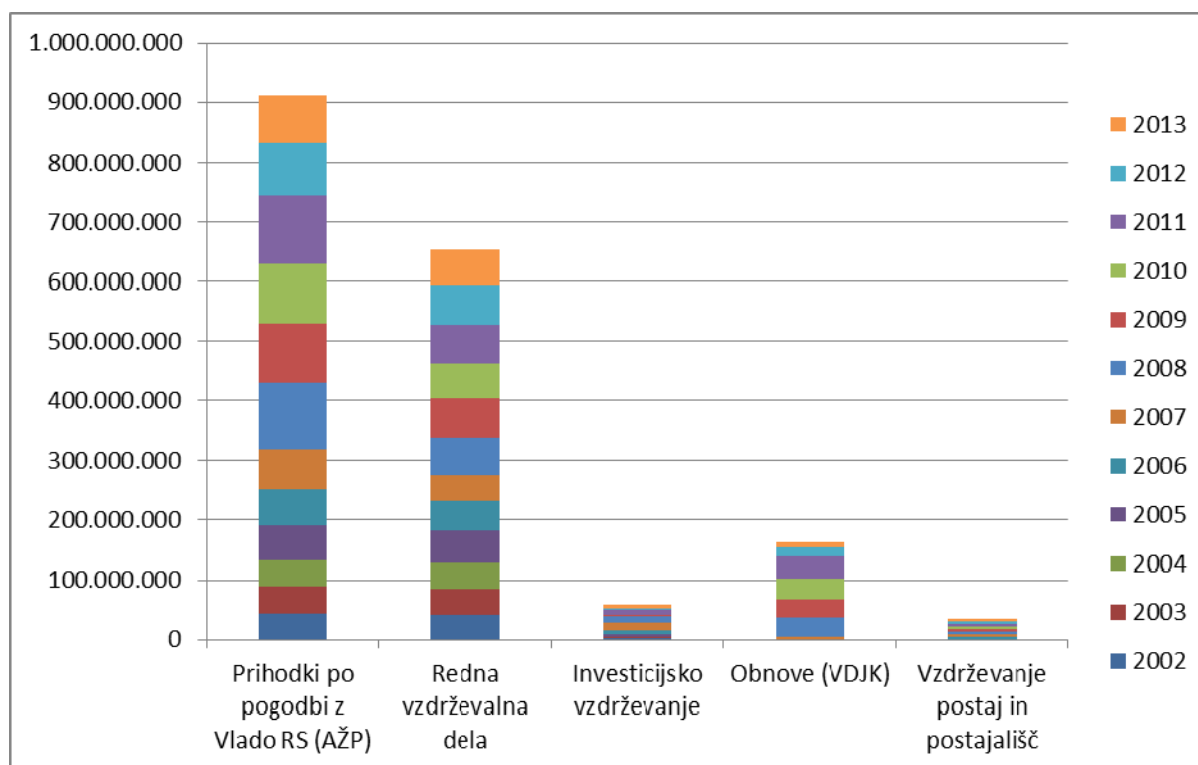
Prihodki, ki temeljijo na sprejemljivih cenah vozovnic namreč ne morejo pokriti vseh stroškov, ki jih obratovanje javnega prometa povzroča. Zato država za izvajanje obvezne gospodarske javne službe javnega potniškega prometa zagotavlja prevoznikom plačilo kompenzacij med stroški prevoza in prihodki, ki jih dobijo na podlagi prodaje vozovnic, in sicer v železniškem in avtobusnem prevozu. Poleg tega zagotavlja država za določene skupine prebivalcev brezplačne oziroma subvencionirane prevoze. Pravico do brezplačnega prevoza imajo učenci osnovnih šol, ki bivajo v naseljih, ki so več kot 4 km oddaljeni 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 tabeli 49 so prikazani sedanji vzdrževalni stroški cest in železnice (leto 2013) in sedanji stroški državnih in občinskih subvencij ter pričakovani potrebni vzdrževalni stroški.

**Tabela 49. Vzdrževalni stroški in stroški subvencij, ki bremenijo državni proračun (EUR brez DDV)**

vzdrževanje	leto 2013 (EUR)
državne ceste	
redno vzdrževanje	64.837.000
investicijsko vzdrževanje	84.983.000
ostalo	19.796.000
skupaj državne ceste	169.616.000
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	
splošni avtobusni prevoz	63.003.000
železniški prevoz	56.375.000
šolski avtobusi	42.000.000
skupaj subvencije in kompenzacije 2013	161.378.000



Vir: Letna poročila Slovenskih železnic 2012–2002 in ocena strokovnih služb SŽ Infrastruktura za stroške vzdrževanja v letih 2014, 2015, 2016.

Slika 86. Stroški vzdrževanja železnic 2004–2016

DARS vzdržuje avtoceste, vendar ti stroški ne bremenijo državnega proračuna. Leta 2013 je DARS za redno in investicijsko vzdrževanje namenil 42.674.590 € brez DDV oziroma 52.063.000 z DDV ali 55.494 €/km/leto brez DDV.



Skupni letni stroški vzdrževanja in subvencij, ki bremenijo državni proračun, so leta 2013 znašali 445.482.525 € brez DDV. Potrebna vlaganja za ohranjanje oz. izboljšanja stanja omrežja bo potrebno povečati. Določitev višine predvidenih plačil iz državnega proračuna morajo temeljiti na objektivnih, tudi modelsko podprtih izračunih.

Najdražje je vzdrževanje železnic, ki je na km skoraj enkrat dražje od vzdrževanja avtocest in hitrih cest (ki pa ne bremenijo proračuna) in 6– do 8–krat dražje od vzdrževanja državnih cest.

Ocenjeno je, da bi vzdrževalni stroški že sedaj v vseh segmentih prometnega sistema morali biti približno 40 % večji, kot so sedaj. To za državne ceste pomeni dodatno okoli 35 mio €/leto in za železnice okoli 45 mio €/leto ali skupaj okoli 80 mio €/leto brez DDV.

Želeno stanje:

- Ohraniti sedanjo raven usluge z delno izboljšavo.

Stvarno stanje:

- Raven kompenzacij in subvencij ustreza ohranjanju sedanje ravni usluge 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 linije javnega potniškega prometa in zvečanje pogostnosti voženj bodo povečale tudi zahteve za povečanje sredstev za kompenzacije in subvencije.

Predlog ukrepov:

- Za vzdrževanje državnih cest in železnice (ter avtocest in hitrih cest) bi bilo potrebno nameniti 40 % več sredstev ali okoli 80 mio € letno brez DDV, ki bi bremenili državni proračun.
- Racionalnejša ureditev javnega potniškega prometa in povečanje sredstev za kompenzacije v višini 20 %.

4. SWOT ANALIZA

SWOT (*strengths, weaknesses, opportunities, threats* – prednosti, slabosti, priložnosti, nevarnosti) analiza predstavlja ključni pripomoček in temelj za izdelavo prometne strategije. Z natančnim analiziranjem vseh dejavnikov prometne infrastrukture dobimo sliko o njenem realnem stanju in na podlagi tega lahko razvijemo ustrezno strategijo. SWOT analiza na področju prometa in prometne infrastrukture v Sloveniji kaže številne prednosti in izzive, ki jih velja izkoristiti, in opozarja na nekatere slabosti in nevarnosti, ki jih z ukrepi prometne politike želimo preprečiti ali vsaj zmanjšati njihove vplive 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 kot tudi v Luki Koper. Železnica ima pomembno vlogo pri tovornem prometu. Slovenija je v zadnjih dveh desetletjih zgradila razvito avtocestno infrastrukturo. Veliko pozornost pa bo v prihodnosti potrebno nameniti železniškemu, pomorskemu in javnemu prometu.

Osnovo za pripravo SWOT analize je predstavljala 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.

4.1. SKUPNA SWOT ANALIZA ZA PODROČJE PROMETA

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none">– geografska lega (najkrajša povezava med Baltikom in Jadranom in povezava med JZ Evropo in V Evropo),– vpetost TEN–T omrežje,– izhod na odprto morje z razvitim pristaniščem in vzpostavljenimi zalednimi povezavami,– razvita avtocestna infrastruktura z navezavami na sosednje države,– visok delež prihodkov izvajalcev tovornega transporta na evropskem trgu,– prevozniška tradicija, zlasti cestna,– dobra dostopnost (30–45 min) do delovnih mest in funkcij v urbanih ("regionalnih") središčih in avtocestnih priključkih.	<ul style="list-style-type: none">– nepovezanost izvajalcev transportnih storitev in nepovezanost različnih vrst transportne infrastrukture (intermodalnost, multimodalnost), odsotnost logističnih centrov,– razpršena poselitve z velikim številom naselij (6031), od katerih prevladujejo majhna naselja (3798 naselij s 50–500 prebivalcev) in posledično draga izgradnja 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 neusklajenost 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 zgolj prometno–funkcionalnem kriteriju, kar je osnovni 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 kvaliteto življenja,– visoki okoljski stroški in velik delež zavarovanih področij (Natura 2000),– vezanost dnevnih migrantov na rabo osebnih vozil (visoka stopnja motorizacije).



PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – poenotenje in harmonizacija delovanja prometnih sistemov, – razvoj novih transportnih tehnologij (npr. elektro vozila, nove oblike manipulacije s tovorom), – povečevanje obsega tovornega prometa na železnici, – selitev proizvodnje v vzhodno Azijo; Severni Jadran pridobiva veljavo kot vstopna luka za končne izdelke, – poenotenje delovanja obstoječe infrastrukture: slovenski ponudniki storitev bi na trgu zagotavljali celovite in ne več parcialnih logističnih storitev, – nadaljnji razvoj (jugo) vzhodne Evrope (ter Turčije) in njihova vključitev v Evropsko unijo bosta omogočila povečevanje transportnih tokov, – razvoj sodobnih železniških prog na koridorjih TEN–T, ki potekajo skozi Slovenijo, skrajšanje časa potovanja tovora v celotni logistični verigi, – razvite kapacitete in infrastruktura javnih letališč za mednarodni zračni promet v Sloveniji, ki zadoščajo za prevoz bistveno večjega števila potnikov, – razvoj intermodalnih sistemov (letališče–železnica–cesta–pristanišče), kjer je potreba za tovrstne storitve. 	<ul style="list-style-type: none"> – preusmeritev tranzitnih transportnih tokov na vzporedno mrežo skozi Italijo, Avstrijo, Madžarsko ali Hrvaško zaradi prepočasnega razvoja železniške transportne infrastrukture, – preusmeritev tovornega 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 modernizacije omrežja, – povečevanje suburbanizacije–nadaljevanje trenda razpršene širitve naselij z nizko koncentracijo 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 transportnih tokov, – družbeno nesprejemljiva degradacija (bivalnega) okolja, – v civilnem zračnem prometu je nevarnost v hitro razvijajoči se konkurenčni mreži letališč na obmejnih območjih Slovenije (Trst, Benetke, Celovec, Gradec, Zagreb, Pula, Reka...), – zmanjšanje možnosti financiranja prometne infrastrukture preko državnega proračuna, – zmanjšanje sofinanciranja s strani EU v letih 2014–2020 in še posebej po letu 2020, – visoki okoljski stroški (vključno z zahtevami Kjota), – naraščanje zastojev v večjih mestih.

4.2. SWOT ANALIZA ZA PODROČJE ŽELEZNIC

PREDNOSTI	SLABOSTI	PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – geografska lega – vpetost v evropsko kopensko transportno mrežo, TEN-T omrežje – povezava železnice z odprtim morjem z razvitim pristaniščem – ugoden modal split na železnici iz Luke Koper (60% tovora na železnici) 	<ul style="list-style-type: none"> – manj konkurenčno železniško omrežje in (v primerjavi s cestnim) pomanjkljiva organizacija železniških prevozov – dotrajana oz. zastarela železniška infrastruktura in neuskkljenost s TSI – nezadostno število sodobnih voznih sredstev na železnici – pomanjkljiv železniški informacijski sistem in nesodobna odprava potnikov – pomanjkanje proračunskih sredstev onemogoča večletno načrtovanje vzdrževanja JŽI 	<ul style="list-style-type: none"> – razvoj novih transportnih tehnologij (nove oblike ranžiranje) – nadaljnji razvoj (jugo) vzhodne Evrope (ter Turčije) in njihova vključitev v Evropsko unijo bosta omogočila povečevanje transportnih 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 aktivnosti in projekti nadgradnje prog na TEN-T omrežju so v teku in se tako povečuje konkurenčnost teh koridorjev kakor tudi konkurenčnost slovenske JŽI 	<ul style="list-style-type: none"> – odliv tranzitnih transportnih tokov na vzporedno mrežo skozi Italijo, Avstrijo, Madžarsko ali Hrvaško zaradi prepočasnega razvoja železniške transportne infrastrukture – naraščajoči prometni zastoji in zmanjšanje varnosti v tovornem in potniškem prometu zaradi prepočasne modernizacije železniškega omrežja – pospešen propad železniške infrastrukture zaradi povečanih prometnih obremenitev – nejasna organizacijska struktura pri vodenju in razvoju investicij (novogradnje, nadgradnje, modernizacije) ter odsotnost jasnega modela financiranja – nejasna vizija in strategija razvoja in upravljanja železniškega omrežja



4.3. SWOT ANALIZA ZA PODROČJE CEST

PREDNOSTI	SLABOSTI	PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none">– 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 razvejano cestno omrežje– dobro razvito avtocestno omrežje z navezavo na sosednje države– visok delež prihodkov izvajalcev cestnega tovornega transporta na evropskem trgu– cestna prevozniška tradicija	<ul style="list-style-type: none">– razpršena poselitve prebivalstva in marsikje težke terenske razmere rezultirata v dragi izgradnji in vzdrževanju cestni infrastrukturi, 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)	<ul style="list-style-type: none">– TEN-T cestno omrežje, ki potekata tudi skozi Slovenijo, navezava sekundarnega omrežja na TEN-T omrežje– zagotavljanje večje varnosti na cestah– ceste v funkciji še ustrežnejše dostopnosti	<ul style="list-style-type: none">– nazadovanje ohranjanja in razvoja omrežja drugih državnih cest, ki ne bo sposobno prevzeti transportnih 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 razvejanega cestnega omrežja

4.4. SWOT ANALIZA ZA PODROČJE LETALSTVA

PREDNOSTI	SLABOSTI	PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none">– ugodna geografska lega (ob AC križu)– vpetost v vse-evropsko prometno omrežje– bližina regionalnih središč– hitra oskrba potnikov, pošte in blaga	<ul style="list-style-type: none">– malo številni prevozniki– omejeno zaledje (populacija)– slaba dostopnost letališč z javnim potniškim prometom (cesta, železnica)– zmanjševanje obsega prometa– visoke cene storitev– prostorske in okoljske omejitve	<ul style="list-style-type: none">– kapacitete in infrastruktura mednarodnih letališč v Sloveniji omogočajo prevoz bistveno večjega števila 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 emitivnimi trgi v Aziji	<ul style="list-style-type: none">– v civilnem letalskem prometu je nevarnost v hitro razvijajoči se konkurenčni mreži letališč na obmejnih območjih Slovenije (Trst, Benetke, Celovec, Gradec, Zagreb, Pulj)– nepravočasna prilagoditev vloge letališča in nacionalnega letalskega prevoznika tržnim pogojem in konkurenci– spremembe mednarodnih standardov, priporočene prakse in zakonodaje (EU in SLO)



4.5. SWOT ANALIZA ZA PODROČJE POMORSTVA

PREDNOSTI	SLABOSTI	PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – izhod na odprto morje z razvitim pristaniščem – pristanišče Koper – odlično izhodišče za tržišča srednje in vzhodne Evrope – prepoznano kot jedro pristanišče TEN-T in del prioritarnih CEF koridorjev Baltic-Adriatic in Mediteranski (kar zagotavlja, da bo v bodoče umeščeno v vseevropsko transportno infrastrukturo omrežje in bo povezano s ciljnim zalednimi tržišči) – prepoznavnost pristanišča in dober ugled Luke Koper zaradi zanesljivosti in prilagodljivosti storitev potrebam trga (dobro pozicioniranje na trgu) 	<ul style="list-style-type: none"> – omejena kopenska dostopnost pristanišča Koper po železnici na relaciji enotirne proge Koper-Divača ter ostala ozka grla na železniškem omrežju – ponekod nezadostna globina vplavnih kanalov, ki jo bo potrebno zaradi trenda čedalje večjih ladij prilagajati – omejene dolgoročne možnosti širitve območja pristanišča zaradi urbanih in naravnih danosti – visoka ekološka občutljivost Jadrana 	<ul style="list-style-type: none"> – nadaljnje povečevanje ladijskega tovornega prometa (utrjevanje vodilne vloge v kontejnerskem prometu v Jadranu in prometa z avtomobili v Mediteranu) – rast gospodarske dejavnosti in mednarodnega trgovanja tržišč preko Sueza, kjer je transportna pot v Evropo (preko severnega Jadrana) lahko konkurenčnejša – posodobitev železniške infrastrukture do koprškega pristanišča in izboljšanje storitev železniških povezav z zalednimi tržišči – sprejeti DPN za koprsko pristanišče z možnostjo povečanja pretovora, ki določa možnosti dolgoročne širitve območja pristanišča (možnost načrtovanja optimalnejše izrabe pristaniškega prostora) – sodelovanje Luke Koper z ostalimi severno jadranskimi pristanišči (Benetke, Trst in Reka) – NAPA in vpliv na selitev prometa iz severnomorskih pristanišč – nadaljnji razvoj potniškega prometa v pristanišču Koper (komplementarnost in spodbuda za turistično ponudbo Slovenije) – možnost povečanja ponudbe pristaniških storitev z mikrodistribucijo (storitve dodane vrednosti) 	<ul style="list-style-type: none"> – odliv ladijskega tovora na ostala severno jadranska 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 optimizacije lastne logistike zbirali manj postankov v Evropi – prepočasno prilagajanje infrastrukture v pristanišču Koper potrebam trga (čedalje večjim ladjam, predvsem kontejnerskim) – nepravčasna ali ne izgradnja 2. tira in ostala modernizacija železniškega sistema v Sloveniji – vpliv globalnih logistov in njihovih interesov (nujna vključenost v njihove prodajne mreže / produkte)



4.6. SWOT ANALIZA ZA PODROČJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

PREDNOSTI	SLABOSTI	PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> – razvit javni promet v mestih (LJ, MB) – razvejana mreža železniške infrastrukture za razvoj železniškega potniškega prometa kot nosilca prometa za dnevne migrante v centre (LJ, MB,...) 	<ul style="list-style-type: none"> – slabo razvit in nepovezan javni potniški promet – razpršena poselitev prebivalstva in posledično draga infrastruktura, ki lahko zadovoljila potrebe po javnem prometu – velika konkurenca v osebem/cestnem prometu – slabe povezave pri prestopanju – premajhna frekvenca prevozov v konici – daljši čas potovanja z javnimi prevoznimi sredstvi – slabo pokrivanje terminov izven konic – manjša odzivnost sistema na potrebe potnikov in lokalnih skupnosti in velik časovni zamik – pomanjkljiva usklajenost voznih redov pri prestopanju – omejeno in deloma neurejeno parkiranje na postajah 	<ul style="list-style-type: none"> – vzpostavitev sistema enotne vozovnice – javni prevoz (cesta, železnica) – zagotavljanje multimodalnosti (peš, kolo, bus, vlak, P+R) – razbremenjena cestna infrastruktura – manj konkurenčno železniško omrežje in (v primerjavi s cestnim) slaba organizacija železniških prevozov, taktni promet – vzpostavitev bolj frekventnega voznega reda v jutranjih, popoldanskih in večernih konicah za prevoz večjega števila potnikov – urejena zakonodaja na področju JPP – povečanje hitrosti potovanja z javnimi prevoznimi sredstvi – zapiranje mestnih jeder za osebna vozila in s tem omogočanje razvoja JPP ter povečanje con za pešce in kolesarje – ponudba JPP za vse generacije in dvigniti raven osveščenosti ter 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 strani EU sredstev – vzpostavitev prevozov na klic za boljšo ponudbo na demografsko ogroženih območjih z nizkim deležem poseljenosti – vzpostavitev intrermodalnih točk z dodatno ponudbo, ki jih dela bolj privlačne in ekonomsko uspešnejše – izboljšanje voznega parka JPP – zagotavljanje trajnostne mobilnosti na območju urbanih regij in na ravni države – zmanjšanje negativnih učinkov prometa z vidika okolja in prostora – učinkovit JPP zmanjšuje eksterne 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 v primeru omejevanja prometa osebnih vozil 	<ul style="list-style-type: none"> – 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, ...)



5. VIZIJA, CILJI, UKREPI IN KAZALNIKI RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

5.1. VIZIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Za potrebe Strategije je bila pripravljena osnovna vizija razvoja prometa v RS kot celote, tudi po področjih prometa. Vizije se med seboj ne izključujejo, pač pa dopolnjujejo. Zato najprej prikazujemo osnovno vizijo kot jo je pripravila delovna skupina, sektorske vizije pa prikazujemo kot podrobnejši opis osnovne (krajše) vizije.

5.1.1. Vizija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Prometna politika vsake države predstavlja pomembno vlogo pri njeni skupni politiki, saj omogoča delovanje in razvoj družbe kot celote. Optimalni prometni sistem posamezne države je eden od temeljnih pogojev za njeno učinkovito delovanje, ker omogoča izvajanje preostalih politik države in hkrati predstavlja predpogoj za gospodarski razvoj.

Vizija prometne politike tako predstavlja del skupne vizije države in hkrati predstavlja potreben pogoj za njeno delovanje. **Vizija prometne politike je definirana kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva.** Definicija izhaja iz osnovne dejavnosti prometa in transporta, ki predstavlja premeščanje oz. premikanje ljudi, blaga in informacij v prostoru in času. Beseda »zagotavljanje« pomeni, da bo država z ukrepi prometne politike zagotovila tako trajnostno mobilnost prebivalstva kot tudi trajnostno oskrbo gospodarstva. Beseda »trajnostna« se nanaša na učinkovito delovanje prometnega sistema, ki deluje v presečišču okoljskega, socialnega in ekonomskega vidika. Ukrepi, ki so 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 so znosni, a ne nujno ekonomsko sprejemljivi. Vizija prometne politike stremi k izvajanju takšnih ukrepov, da bo zagotovljena trajnostna mobilnost prebivalstva in trajnostna oskrba gospodarstva. Shematski prikaz vseh treh vidikov z medsebojnimi vplivi je prikazan na sliki v nadaljevanju.



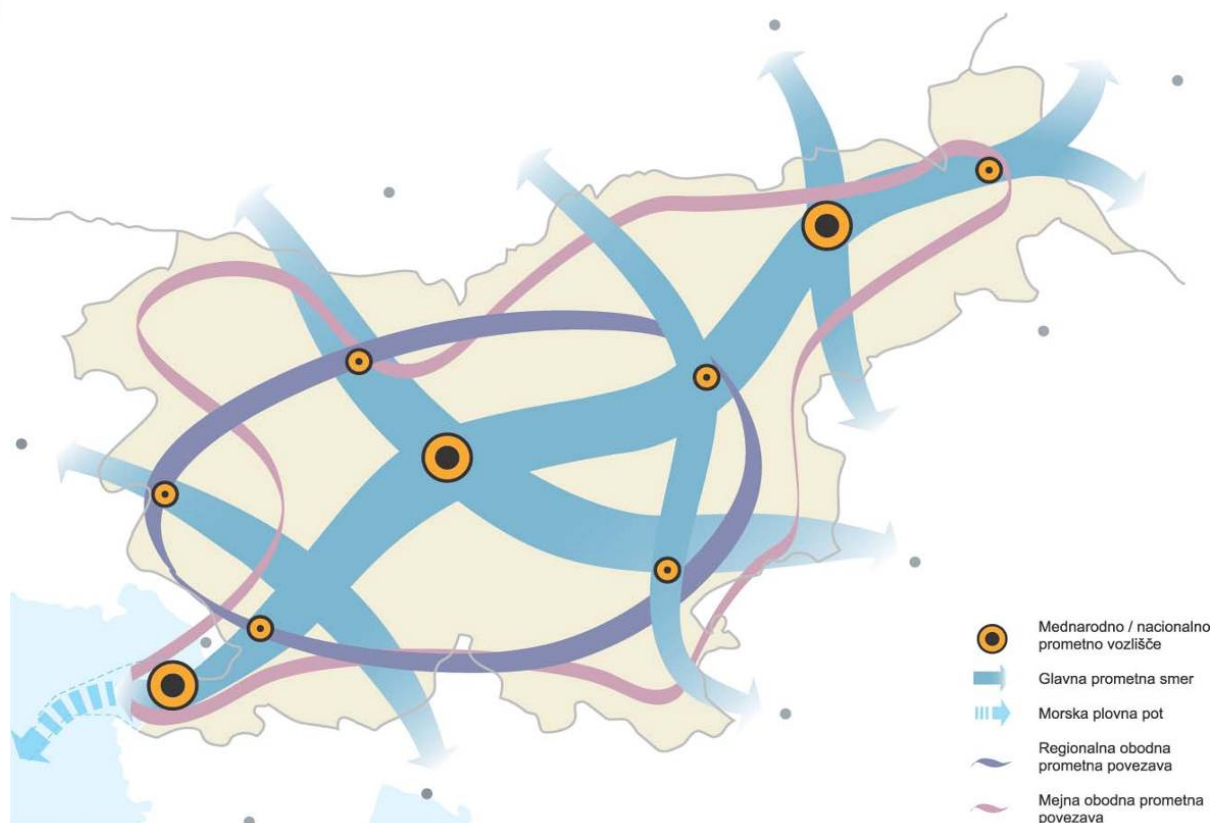
Slika 87. Shematski prikaz vidikov trajnostnega razvoja

5.1.2. Vizija razvoja prometa v Republiki Sloveniji po sektorjih

Z razvojem prometne infrastrukture bo Republika Slovenija v prihodnje uveljavila svoje konkurenčne prednosti, ki izhajajo iz prometne lege ter naravnih in kulturnih značilnosti države. Na tem področju bo Slovenija uvedla takšne rešitve, da se bo v mednarodnem okolju uveljavila kot privlačen prostor srečevanja in povezovanja s pomembnimi učinki v turizmu, logistiki, znanosti, diplomaciji, sonaravnemu kmetijstvu in drugih dejavnosti.

Z razvito infrastrukturo bo Slovenija enakovredno vključena v vsa sodobna infrastrukturna omrežja: avtocest, železnic, pomorskega, rečnega in zračnega prometa. Na ta način se bo Slovenija odprla evropskim in svetovnim prometnim tokovom. S tem bo sicer prevzela tudi določena bremena zunanjih stroškov zaradi povečanja prometnih tokov, ki se bodo po drugi strani kompenzirali z nižjimi relativnimi zunanjimi stroški zaradi prenosa tovora s ceste na železnico. Povečali se bodo tudi pozitivni učinki razvoja prometa na podlagi okrepljenih tokov oseb in blaga in iz njih izhajajočih prometnih dejavnosti.

Iz prostorsko razvojnega vidika Slovenije so osnovni cilji razvoja prometne infrastrukture, da prebivalcem in gospodarstvu omogoča dostopnost do funkcij (delovnih mest, storitev) in podpira razvoj gospodarskih dejavnosti, ter hkrati zagotavlja dostopnost oz. povezanost urbanih središč, in funkcionalnih ter obmejnih regij v mednarodnim prostoru. Zato je treba prometno omrežje razvijati kot celovit prometni sistem, ki povezuje vse oblike in vrste prometa.



Meja na morju med RS in RH je prevzeta po pogodbi o skupni državni meji med RS in RH (priloga 1), ki sta ga 19.07.2001 potrdili obe vladi, 20.07.2001 pa je bil parafiran s strani vodij pogojskih skupin.

Karta št.5 ZASNOVA PROMETNIH POVEZAV
Vir: MzI, SPRS, Uradni list RS, št. 76/04

Slika 88. 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 kvaliteten 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 treba upoštevati vse oblike prometne infrastrukture tako, da se prednostno razvija najbolj gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko smotne in učinkovite oblike in poteke prometa.

Slovenija mora kot del velikih evropskih regij–alpske, mediteranske, podonavske in srednjeevropske prevzeti aktivno vlogo in izkoristiti svoj položaj pri čemer je razvoj prometnih povezav in infrastrukture ključnega pomena.

Pri pospeševanju povezanosti s širšim evropskim prostorom se krepi konkurenčnost slovenskih mest v evropskem urbanem omrežju, skrbi za učinkovito povezanost slovenskih infrastrukturnih omrežij v evropska infrastrukturna omrežja – *Trans European Network* – Transport in panevropske prometne koridorje.



Z razvojem prometne infrastrukture se tako ustvarja se pogoje za izkoriščanje primerjalnih prednosti slovenskega prostora in skrbi za enakovredno vključevanje pri oblikovanju čezmejnih regij in makroregionalnih povezav.

Za uspešen razvoj Slovenije je pomembno, da so mesta in druga naselja, kjer se koncentrirajo dejavnosti, delo in bivanje, vitalna. Zato morajo biti smotrno medsebojno povezana v okviru regionalnih območij in navzven. Z urbanim načinom življenja namreč prekrivajo večino slovenskega poseljenega prostora in povezujejo urbana središča v enotno policentrično omrežje, ki se lahko s prilagodljivo, na vseh ravneh dobro organizirano strukturo, odziva na izzive gospodarstva, evropske konkurenčnosti ter hkrati zagotavlja trajnosten razvoj in kvaliteto 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 tvori dvostopenjsko strukturirano omrežje središč nacionalnega in regionalnega pomena, na katerega se, s primerno delitvijo funkcij in medsebojnimi prometnimi povezavami, navezuje omrežje drugih središč.

Razvoj javnega potniškega prometa, (dopolnjenega z nemotoriziranim prometom in v manjši meri z osebnim avtomobilskim prometom), je treba načrtovati usklajeno z razvojem urbanih območij ter s tem zagotavljati povezavo mest in drugih naselij v teh območjih. Posebna pozornost je potrebna povezavam z javnim potniškim prometom med podeželjem in urbanih naselji v posameznem regionalnem območju.

Za povečevanje učinkovitosti prometnega pretoka in dostopnosti je treba spodbujati intermodalne prometne povezave in razvoj železniškega omrežja, ki v prihodnosti prevzema večino daljinskega tovornega prometa. Sočasno z izgradnjo slovenskega avtocestnega križa, je treba razvijati obodni sistem prometnic glede na potrebe na regionalni ravni ter posodabljanje železniško omrežje in ga prilagajati večjim hitrostim za prevzem večine daljinskega tovornega prometa.

Iz vidika prostorske politike se, da bi v največji možni meri zmanjšali negativne vplive cestnega motornega prometa na prostorski razvoj in okolje, prednostno razvija železniški promet in javni potniški promet ter poudarja razvoj vseh oblik nemotoriziranega prometa (kolesarski, peš promet). Zagotavljati je treba celovitost prometnega sistema s funkcionalnim povezovanjem vseh načinov prevoza potnikov in transporta blaga.

Vizija razvoja na področju prometa je opredeljena že v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije in je razdeljena na vizijo mobilnosti prebivalstva in vizijo oskrbe gospodarstva.

Vizija mobilnosti prebivalstva pravi, da je država dolžna zagotoviti osnovne možnosti za mobilnost prebivalstva. S tem namenom mora zagotoviti integriran sistem javnega potniškega prometa in njegovo dostopnost uporabnikom, vključno z letališči in pristanišči. Za stimuliranje in povečanje uporabe javnih prevoznih sredstev pa je potrebna tudi vzgoja potnikov za ustvarjanje potniškega prometa na intermodalni in trajnostni način: hoja-kolo-



avto–taxi–ladja–avtobus–vlak–letalo. Pri tem je potrebno posebno skrb nameniti starejši populaciji ter osebam s telesnimi in senzornimi ovirami.

Vizija oskrbe gospodarstva pravi, da Slovenija potrebuje celovite logistične storitve in razvoj regijskih intermodalnih centrov. Zaradi naraščanja cestnih prevozov in težav z okoljem je potrebno stimulirati selitev tovarnega prometa s cest na železnice. Ena od možnosti za to je tudi zaračunavanje uporabnin na tržni osnovi ob upoštevanju mejnih družbenih stroškov (internalizacija eksternih stroškov). Pri tem je potrebno še naprej razvijati koprsko pristanišče, ob letališčih razviti logistične in poslovne cone in odpraviti ozka grla v okviru (predvsem glavnih) multimodalnih prometnih osi.

Na področju prometa je potrebno posebno pozornost posvetiti prometni varnosti in razvoju uporabe inteligentnih transportnih sistemov: tako na področju mobilnosti prebivalstva kot oskrbe gospodarstva. Pri tem pa ne smemo pozabiti na področje varovanja, ki z naraščanjem terorizma pridobiva čedalje večji pomen.

S takšno usmerjenostjo bo promet prispeval h gospodarskemu razvoju Slovenije in blaginji prebivalstva ter zagotovil trajnostni razvoj prometa v prihodnje.

Zato se je potrebno osredotočiti na tri glavne cilje: Izgradnja konkurenčnega prometnega omrežja, integrirani javni potniški promet in razvoj transportne logistike.

S politiko internalizacije eksternih stroškov, kjer uporabnik infrastrukture plača večji del zunanjih stroškov, ki nastajajo pri njegovih aktivnosti bomo ustvarili potrebne upore na cestnih omrežjih, kar bo ob konkurenčni železniški infrastrukturi in liberalizaciji ter modernizaciji železniškega operaterja pomenilo prenos tovora s ceste na železnice. Interes RS je izgradnja konkurenčnega železniškega omrežja s prioriteto na V. koridorju In na tak način omogočati tranzitne In notranje prevoze tovora In potnikom na trajnostnejši način.

S politiko internalizacije eksternih stroškov, kjer uporabnik infrastrukture plača večji del zunanjih stroškov, ki nastajajo pri njegovih aktivnosti bomo ustvarili potrebne upore na cestnih omrežjih, kar bo ob konkurenčni železniški infrastrukturi in liberalizaciji ter modernizaciji železniškega operaterja pomenilo prenos tovora s ceste na železnice.

Konkretnije je po posameznih področjih razvoj infrastrukture opisan v nadaljevanju tega poglavja.

5.1.2.1. Državne ceste za skladen regionalni in urbani razvoj

Če želimo v prihodnje doseči takšen razvoj državnega cestnega omrežja, ki se bo lahko primerjal s stanjem v Evropski uniji, bo Slovenija nujno morala sprejeti določene sistemske rešitve, povezane z zagotavljanjem namenskih finančnih sredstev za izvedbo prioritet ukrepov razvoja in vzdrževanja državnih cest.

Kvalitetna cestna infrastruktura predstavlja enega od temeljnih pogojev za skladen regionalni razvoj, ustvarjanje optimalnih pogojev za učinkovito odvijanje gospodarskih dejavnosti in posredno za poselitev za to primernih območij države. Zato je nujen nadaljnji razvoj državnega cestnega omrežja v državi (zgraditi optimalno cestno omrežje in vzdrževati in



dograjevati že zgrajeno cestno omrežje na primerni ravni). Vendar pa je za zagotavljanje skladnega regionalnega razvoja—tako gospodarskega kot prostorskega, za medsebojno povezanost regij, izboljšanje kakovosti prometnih storitev in odpravo ozkih grl, znižanje prometnih stroškov, izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje potrebno zagotoviti tudi nekatere nadaljnje ukrepe, s katerimi bo potrebno zajeti tiste razvojne projekte na državnih cestah, za katere je na podlagi izdelane predhodne študijske, projektne in investicijske dokumentacije razvidno, da bodo s svojo realizacijo prinesli tolikšne prihranke uporabnikom državnih cest in prebivalcem ob njih, da bodo ekonomsko upravičeni. To so predvsem projekti so s področja cestnih novogradenj, rekonstrukcij obstoječih cest in obvoznic, ki jih s proračunskimi sredstvi ne bo mogoče realizirati.

5.1.2.2. Pet konceptov razvoja železniškega omrežja

Širši razvojni cilji programa sledijo skupnemu cilju trajnostnega razvoja Slovenije in so naslednji:

- Ohranjanje dosežene ravni konkurenčnosti gospodarstva s krajšanjem potovalnih časov in znižanjem stroškov transporta.
- Harmonizacija in/ali zagotovitev interoperabilnosti javnega železniškega omrežja z omrežjem EU.
- Boljša dostopnost do posameznih regij ter boljša medregijska povezanost, navezava delov Slovenije, ki sedaj 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 osnovni koncepti razvoja:

- Koncept razvoja javne železniške infrastrukture v R Sloveniji.
- Koncept razvoja JŽI za potrebe tranzitnega in domačega tovornega prometa.
- Koncept razvoja JŽI za potrebe primestnega potniškega prometa.
- Koncept razvoja medmestnega in mednarodnega potniškega prometa.
- Koncept razvoja hitrega daljinskega prometa.
- Skupna (omrežna) strateška izhodišča za razvoj JŽI.

5.1.2.3. 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 reki Savi. Sočasno z razvojem pristanišč se zagotavlja razvoj objektov za varnost plovbe (OVP) in objektov ter naprav (AIS, VTS) za nadzor sistema ločene plovbe v skupni plovni shemi Severnega Jadrana na območju Tržaškega zaliva ter objektov in naprav (RIS) za nadzor varnosti plovbe na območju rečnega pristanišča pri Brežicah in odseka reke Save med Krškim (NEK) in Obrežjem po katerem poteka savska mednarodna celinska plovna pot. V okviru koprskega pristanišča se zagotavlja tudi prostor za privez »ladij v stiski«. V območju pristanišč (Koper, Izola, Piran) se zagotavlja ustrezen prostor za vzdrževanje plovil.



Del koprskega pristanišča, ki je 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 razvija in posodablja sedanja pristanišča, v Piranu in Izoli lahko tudi za mednarodni potniški promet večjih turističnih ladij.

Koprsko pristanišče je eno od najpomembnejših strateških platform v Republiki Sloveniji, saj predstavlja vse glavne prevozno–logistične aktivnosti državnega in širšega regionalnega pomena. Ima izrazito ugodno strateško geografsko lego, ki lahko oskrbuje tržišča srednje in vzhodne Evrope, posebej v povezavi s hitro rastočimi trgi preko Sueza (Srednji vzhod, Indija, Daljni vzhod).

Za boljšo konkurenčnost koprskega pristanišča glede na sosednja pristanišča je pomembna predvsem pravočasna izgradnja novega železniškega tira Koper–Divača in pravočasna dograditev operativnih obal za pretovor kontejnerjev in vozil ter ureditev zalednih skladiščnih površin.

Na reki Savi se z izgradnjo hidroenergetske verige na spodnji Savi, na odseku reke Save med Krškim (NEK) in Obrežjem, z izgradnjo plovne infrastrukture (ladijske prehodnice ali splavnice) vzpostavi savska mednarodna celinska plovna pot v kategoriji, skladno 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 dane pogoje, razvija na več različnih lokacijah.

Na rekah in naravnih ali umetnih jezerih se, glede na dane plovne pogoje, razvija pristaniška infrastruktura in regionalne plovne poti, na odsekih rek kot so Mura, Drava, Kolpa in ostale, ki potekajo na 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.

5.1.2.4. Razvoj javne prometne infrastrukture zračnega prometa

Javna prometna infrastruktura v zračnem prometu bo omogočala razvoj civilnega letalstva, intenzivnejšo povezavo z ostalim gospodarstvom, predvsem turizmom, ter vpetost v celostno prometno mrežo Republike Slovenije in s tem doseganje cilja in pozitivnih posledic intermodalnosti.

5.1.2.5. Trajnostna transportna logistika (tovorni promet)

Transportna logistika je načrtovanje in vodenje preskrbovalne verige v najširšem pomenu. Doseči je treba čim bolj ekonomično vodenje tovornega prometa z najmanjšimi možnimi škodljivimi vplivi tako na okolje kot prebivalce oziroma uporabnike transportnih storitev. V največji možni meri je treba izkoristiti uporabo obstoječe javne infrastrukture, železniških prog, cest, pomorskih povezav, logističnih ter multimodalnih centrov, kot tudi prekladalnih mest.



Doseči je treba preusmeritev tranzitnih tokov v največji možni meri na železniški in ladijski prevoz, pri čemer je treba upoštevati strukturo tovarov. To se lahko doseže s spodbudami za multimodalne storitve. Prenehati je treba s subvencioniranjem nakupa EKO tovarnjakov in ta sredstva preusmeriti v subvencioniranje nakupa intermodalnih transportnih enot ter spodbujanje njihove uporabe.

Kratkoročno je treba ustrezno posodobiti in opremiti prekladalna mesta (terminalne kombiniranega transporta). Dolgoročno je treba proučiti potrebe po vzpostavitvi novih prekladalnih točk, ki morajo biti locirane čim bližje uporabnikom, seveda ob upoštevanju ekonomske in okoljske upravičenosti. Kratkoročno ni predvidene gradnje novih logističnih centrov (centrov s prosto ekonomsko cono). Edini tak center, ki trenutno obstaja in deluje v okviru pristanišča Koper je treba še v nadalje razvijati in posodabljeni.

Tako logistični centri, kot terminali kombiniranega transporta in prekladalne točke niso del javne prometne infrastrukture temveč so del gospodarske dejavnosti transporta blaga. Z razvojem in posodobitvijo javne prometne infrastrukture pa je treba omogočiti ustrezen in prost dostop do njihovih storitev. To vključuje posodobitev javne cestne in železniške infrastrukture. Istočasno pa je treba spodbuditi gospodarstvo–gospodarske družbe, ki so lastnice industrijskih tirov, da jih, kjer je to ekonomsko in okoljsko upravičeno, posodobijo in ponovno začno uporabljati.

Le s kombinacijo ustrezne infrastrukture in administrativnih ukrepov in spodbud bodo lahko doseženi cilji trajnostnih logističnih storitev.

Transportna logistika

Na področju prometa je bil v Sloveniji večji del aktivnosti v preteklosti vezan le na prevoz blaga. V kolikor želimo resnično izkoristiti vse potencialne in prednosti, ki jih prinaša prometna dejavnost, je potrebno več pozornosti usmeriti v logistiko. Ta bo ustvarjala nova delovna mesta z visoko dodano vrednostjo. Logistična dejavnost lahko ustvari 14 % deleža v bruto družbenem proizvodu zato je treba v prihodnje z javnimi spodbudami zagotoviti večja privatna vlaganja v logistične centre. S tem bomo zagotovili tudi učinkovitejšo izrabo različnih načinov prevoza.

Zato moramo zasledovati cilj doseganja sinergij ter pospešiti oz. omogočiti razvoj logistike, ki na področju prometa ustvarja delovna mesta z visoko dodano vrednostjo.

Prednost geografskega položaja Slovenije je bližina hitro razvijajočih se evropskih regij, ki imajo vlogo generatorjev razvoja. V tem kontekstu ima poseben pomen transnacionalno in medregionalno sodelovanje, kar lahko Slovenska mesta in regije izkoristijo za izboljšanje svoje konkurenčnosti v širšem prostoru. Zaradi poznavanja ter razumevanja razmer na zahodnem Balkanu lahko Slovenija sodeluje v procesih gospodarskega razvoja tega območja. Slovenija je tudi križišče pomembnih evropskih poti. V Sloveniji se stikata V. in X. pan–evropski prometni koridor–ki se navezujejo 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 TEN–T omrežja, pretežni del pa tudi jedrnega TEN–T omrežja. Preko Slovenije potekata tudi dva koridorja jedrnega omrežja Sredozemski in Baltsko-jadranski). Slovenija tu



do sedaj ni v celoti izkoriščala svojih konkurenčnih prednosti, predvsem na področju železnic in logistike.

Zato vizija razvoja prometa zasleduje vitalne nacionalne interese in v nadaljevanju pomeni doseganje treh glavnih ciljev: izgradnja konkurenčnega prometnega omrežja, integrirani javni potniški promet in razvoj konkurenčne transportne logistike.

Intermodalna infrastruktura

Posodobiti in opremiti je potrebno prekladalna mesta (intermodalne terminale oz. terminale kombiniranega transporta) ter proučiti potrebe po vzpostavitvi novih prekladalnih točk, ki morajo biti locirane čim bližje uporabnikom, seveda ob upoštevanju ekonomske in okoljske upravičenosti.

Intermodalna infrastruktura mora na stičiščih vsaj enega načina transporta omogočati učinkovito manipulacijo in dodano vrednost v oskrbni verigi. Tako v osnovi 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

V grobem je potrebno ločiti javno in zasebno sfero. V domeni javne sfere je prometna infrastruktura, upravljanje sistema in spremljanje operaterjev. Medtem ko zasebna sfera upravlja z viri, tako človeškimi kot materialnimi, 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. Z sodelovanjem v javno zasebnem partnerstvu pa bi lahko bodisi z iniciativo države ali gospodarstva prišlo do hitrejših in optimalnejših rešitev, kot odgovor na potrebe in zahteve časa. Le s kombinacijo ustrezne infrastrukture in administrativnih ukrepov in spodbud bodo lahko doseženi cilji trajnostnih logističnih storitev. Tam kjer obstajajo industrijski tiri v povezavi z javno železniško infrastrukturo je potrebno obstoječo infrastrukturo izkoristiti pri načrtovanju oskrbnih verig in »just in time« oskrbo gospodarstva, drugje pa z kombiniranimi prevozi omogočiti odločevalnem v gospodarstvu, da izberejo optimalen prevoz na primer cesta–železnica–cesta, s cestnimi prevozi »od vrat do vrat«.

Ukrepi za modal shift (prenos prometa na okolju prijaznejše načine transporta)

Ukrepi za preusmerite tranzitnega tovora s cest na železnice:

- Cestnine za tovorna vozila v tranzitu naj vključujejo zaračunavanje eksternih stroškov; s politiko internalizacije eksternih stroškov, kjer uporabnik infrastrukture plača večji del zunanjih stroškov, ki nastajajo pri njegovih aktivnosti bomo ustvarili potrebne upore na cestnih omrežjih, kar bo ob konkurenčni železniški infrastrukturi in liberalizaciji ter modernizaciji železniškega operaterja lahko omogočilo prenos tovora s ceste na železnice.
- Spodbujanje uporabe intermodalnih transportnih enot.
- Posodobitev intermodalnih terminalov.



- Posodobitev javne cestne in železniške infrastrukture; poleg internalizacije eksternih stroškov so nujna vlaganja predvsem v izgradnjo konkurenčnega železniškega omrežja in na tak način omogočati tranzitne in notranje prevoze tovora in potnikov na trajnostni način. Avtocestno omrežje pa je v glavnem zgrajeno.
- Spodbuditi gospodarske subjekte k obnovi in ponovni uporabi industrijskih tirov.

Glede na prometne tokove in gospodarski interes so v RS potencialna območja, kjer bi v prihodnosti lahko nastali logistični centri različnega pomena in velikosti. Na V. koridorju so takšna območja: (Šempeter–Vrtojba, Sežana, Koper, Pivka, Ljubljana, Celje, Maribor, Murska Sobota...) in nekaj na X. koridorju (Jesenice, Brnik, Ljubljana, Novo mesto, Brežice...), kot prikazuje slika 9.

Zelena mestna logistika

Trajnostna oz. zelena logistika v mestih predstavlja velik delež v oskrbi gospodarstva, vpliva pa tudi na način življenja ljudi. Optimizacija oskrbnih verig v mestih ne sme vplivati na kakovost življenja v mestih.

Zelena mestna logistika sistematično konkurira ostalimi funkcijami v mestu kot so življenjski prostor, trgovine, storitve in drugo v okviru zgodovinskih okoliščin, sedanjih dejstev ter prihodnjih načrtov. Javni sektor mora ponovno obuditi veščine potrebne za trajnostni prevoz tovora z zagotavljanjem namenskega prostora za takšne storitve. To pomeni v kompleksen sistem mestne logistike umeščati pripomočke in orodja kjer sodelujeta tako javni (mestni) kot 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 z 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 tudi z analizo kakovosti življenja v mestih.

Cilje uresničevanje trajnostne logistike v mestih bomo dosegli z:

- izboljšano učinkovitostjo prevozov (večja izkoriščenost zmogljivosti);
- intermodalnostjo (možnost prehajanja iz enega v drug način prevoza);
- dobrim upravljanjem mestnih potreb po oskrbi z blagom ter
- z uporabo okolju sprejemljivejših vozil in energentov.

Izvedbene aktivnosti

V izvedbenih aktih in projektih bodo prednjačile tiste aktivnosti, ki jih bo narekovala dobra praksa in vladna strategija ter strategije mestnih lokalnih samouprav.

Organizacija logistike temelji na ekonomskih in prostorskih kriterijih, kjer na podlagi podatkov o proizvodnji, potrošnji in infrastrukturi potekajo optimizacije tovarnih tokov. Načrtovanje infrastrukture in zmogljivosti sta v veliki meri odvisna od obstoječega stanja v prometu in na trgu ter potenciala 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 faktor pri strateškem prostorsko prometnem načrtovanju.



5.1.2.6. Javni potniški promet in trajnostna mobilnost prebivalstva

Za zagotavljanja trajnostne mobilnosti z vidika vizije mobilnosti prebivalstva in trajnostnega razvoja je potrebno vzpostaviti učinkovit sistem javnega potniškega prometa (v nadaljevanju JPP), zagotavljati fizično integracijo prometnih podsistemov za učinkovitejše izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov in izvajati celovit nabor ukrepov upravljanja mobilnosti za zmanjšanje onesnaževanja iz naslova osebnega prometa. Učinki ukrepov trajnostne mobilnosti so večplastni od zdravstvenih, okoljskih, prostorskih, družbenih in finančnih. Gre za celosten pristop pri načrtovanju razvoja mobilnosti, ki upošteva vse vidike trajnostnega razvoja, okoljskega, ekonomskega in socialnega.

Potreba po zmanjšanju emisij toplogrednih plinov ter zviševanje cen nafte na svetovnih trgih postavljata načrtovanje razvoja mobilnosti v nov položaj. Naselja ja potrebno načrtovati na način, da bodo manj odvisna od osebnih avtomobilov ter hkrati spodbujati prebivalce k spreminjanju potovalnih navad, kar bo dolgoročno vodilo k višjemu nivoju kvalitete bivanja in večji prometni varnosti.

Integracija prometnih podsistemov

Za delovanje integriranega JPP je treba zagotoviti integracijo 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 dimenzijo 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) in Pravilnikom o opremljenosti železniških postaj in postajališč (Uradni list RS, št. 53/02).

Izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje

Dostop z nemotoriziranimi prevoznimi načini, hoja in kolesarjenje kot del trajnostne mobilnosti, sta na izvedbeni ravni v slovenski planerski praksi pogosto zapostavljena, zato jima je potrebno zagotoviti vlogo, ki jim v sodobnem prometnem planiranju pripada. Zagotoviti je potrebno 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 ter v vedno večjo odvisnost od avtomobila. Hkrati postavljamo skupine prebivalcev, ki avtomobila ne vozijo (mladoletni, invalidi, starejši, socialno ogroženi...) v depriviligriran položaj z vidika dostopnosti. Varni dostopi do postaj in postajališč JPP v obliki pločnikov in kolesarskih stez 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 linijah oz. v bližino postajališč JPP. Stanovanjske soseske, bolnišnice, nakupovalni centri, šolski centri, fakultete, stadioni in podobno naj bodo locirani čim bližje postajališč JPP oz. naj se skladno z načrtovanjem takšnih objektov načrtuje tudi linija in potrebna infrastruktura za izvajanje JPP.

Parkirni standardi in parkirna politika

Skladno z obstoječo prometno infrastrukturo in razvojnimi potrebami je potrebno preučiti ukrep maksimalnega parkirnega standarda. Mesta v Sloveniji in mnogih drugih evropskih državah za novogradnje določajo minimalne parkirne standarde, ki določajo najmanjše število parkirnih mest glede na namensko rabo novogradnje. Nekatere države in mesta so zaradi težav s prometom pričela določati maksimalne parkirne standarde, t.j. maksimalno število parkirnih mest v določenih (predvsem centralnih delih) naselij, s katerimi obvladujejo rast prometa tam, kjer ga je po izbranih kriterijih (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 potrebno upoštevati specifikke občin z vidika njihove lege in velikosti in sistem javnega potniškega prometa ter ukrepe trajnostne mobilnosti smiselno načrtovati v povezavi s sosednjimi občinami oz. na ravni regije (zagotavljanje JPP do večjih zaposlitvenih centrov, krajev šolanja, oskrbe...).

Izboljšanje ponudbe JPP

Za načrtovanje bodočega razvoja prevoza potnikov je potrebno stalno spremljanje potovalnih navad in potreb potnikov, za kar se izvajajo redna spremljanja in raziskave.

Rezerva za izboljšanje ponudbe JPP je tudi v obstoječem sistemu prevoza osnovnošolskih otrok, ki se izvajajo kot posebni linijski prevoz in se lahko pod določenimi pogoji izvaja kot javni linijski prevoz. Hkrati se lahko prevažajo vsi potniki, tudi naključni, s čimer se izboljša ponudba JPP in zagotovi racionalnejša poraba finančnih sredstev občin in države. Občine naj proučijo prostorske možnosti za integracijo šolskih in javnih linijskih prevozov in smiselno načrtujejo potrebno infrastrukturo za njihovo izvedbo.

Nadgradnje in izboljšave sistema upravljanja integriranega javnega potniškega prometa

Upravljanje JPP je potrebno ves čas prilagajati trenutnim potrebam v družbi ter ga nadgrajevati z učinkovitimi programi in orodji za njegovo upravljanje in vodenje ter sistemom merjenja njegove učinkovitosti. Za učinkovito upravljanje sistema IJPP je potrebno vzpostaviti upravljavca, ki bo operativno vodil in upravljal podsistema prevoza potnikov po železnici in v medkrajevnem avtobusnem prometu ter zagotavljal integracijo z mestnim potniškim prometom, ki je v upravljanju občin.

Standard dostopnosti

Dostopnost z vidika javnega potniškega prometa je potrebno ovrednotiti v smislu opredelitve razdalj do najbližjih postajališč javnega potniškega prometa. Kljub načelnim usmeritvam o lociranju večjih generatorjev prometa čim bližje postajališč JPP, se na izvedbeni ravni pogosto dogaja, da večje novogradnje nimajo alternative dostopu z osebnim avtomobilom. S standardi dostopnosti JPP je možno ta razkorak preseči.

Standard dostopnosti v smislu primerne frekvence JPP je potrebno zagotoviti tako, da bodo imeli prebivalci skladno s potrebami po prevozu vozne rede prilagojene in jim bo JPP dejansko omogočal učinkovit način prevoza.



Smernice za pripravo celostne prometne strategije

Pomemben vidik razvoja trajnostne mobilnosti je izdelava celostnih prometnih strategij na občinski ravni, ki bodo v polni meri upoštevale principe trajnostne mobilnosti. S pomočjo smernic imajo občine na voljo pripomoček za celovito urejanje prometa na lokalni ravni, v katerem bo javni potniški promet dobil ustrezno vlogo v bodočem trajnostnem prometnem sistemu oziroma s katerim ustvarimo pogoje, da javni potniški promet izkoristi svoje potencialne 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. Posledica sta nižja kakovost bivanja in velika poraba javnega denarja za gradnjo cestne infrastrukture.

Smernice so dostopne na spletnih straneh Ministrstva za infrastrukturo na naslednji povezavi: www.MzI.gov.si/si/pomembne_povezave pod rubriko Projekt integrirani javni potniški promet /Aktivnosti projekta.

Izobraževalno–ozaveščevalne aktivnosti kot podpora spreminjanju potovalnih navad

Izobraževanje, informiranje in ozaveščanje javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti je pomembno za spreminjanje potovalnih navad državljanek in državljanov RS. Glede na različne ciljne skupine je potrebno pripraviti različne ukrepe in pristope, s katerimi se nagovori različne ciljne javnosti. Uporabiti je potrebno nekatere že preizkušene in učinkovite modele, kot na primer Evropski teden mobilnosti za splošno javnost in različne didaktične igre, kot na primer Prometna kača in Beli zajček za šole in vrtce, izdelavo mobilnostnih načrtov za večje institucije, uvajanje mobilnostnih centrov oz. mobilnostnih svetovalcev in podobno. Manjkajoče učinkovite pristope za ostale ciljne skupine je potrebno razviti in izvesti na ravni RS.

Uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti

Atraktivnost javnega potniškega prometa je odvisna od številnih dejavnikov. Eden od njih je tudi informacija o prihodih vozila JPP na postajališče. Informacija o lokaciji vozila v realnem času je pomembna tako za upravljavca javnega prevoza potnikov (nadzor) kot za izvajalca prevozov (upravljanje voznega parka).

Zelena vozna sredstva JPP

Za zmanjšanje prometnih zgoštev in zasedenosti parkirišč ter čistejše okolje je potrebno 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.

5.2. CILJI RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

5.2.1. Splošni cilji

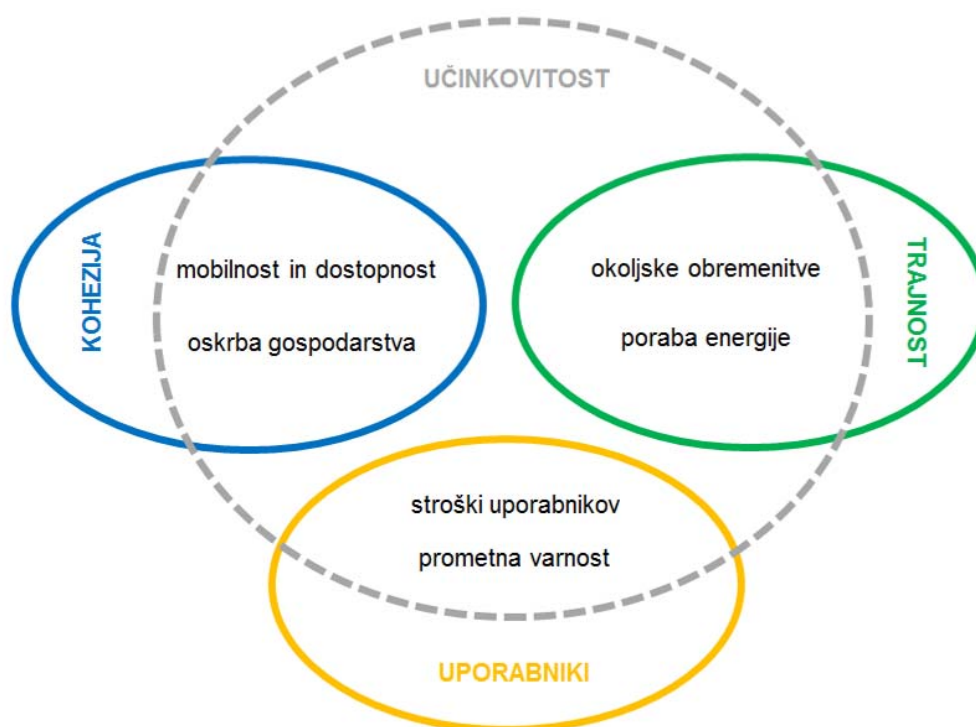
Na osnovi vizije so določeni osnovni cilji prometne politike, ki zagotavljajo uresničevanje vizije. Cilji so:

- 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 zmanjšanja bremena bolezni zaradi neustreznega prometa, ki ga zasleduje Ministrstvo za zdravje. Zato bodo ukrepi, določeni na podlagi tega cilja, vključevali tudi področje zdravja.

Cilji so usklajeni s cilji TEN–T uredbe o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „infrastrukturnim“ podsistemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (2011/275/EU).



Slika 89. Shematski prikaz usklajenosti splošnih ciljev s cilji TEN–T uredbe

5.2.2. Specifični cilji po načinih transporta

Železnice:

Cilji programa razvoja železniške infrastrukture sledijo skupnemu cilju trajnostnega razvoja Slovenije in so naslednji:

- povečanje konkurenčnosti gospodarstva z zmanjšanjem potovalnih časov, odpravo ozkih grl in znižanjem prevoznih stroškov,
- harmonizacija 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 TEN–T standardov (22,5 ton osnega pritiska, hitrost 10 km/uro, elektrifikacija, ERTMS, dolžine vlakov do 740 m) na jedrnem TEN–T omrežju, kjer to ne zahteva nesorazmerno velikih stroškov,
- zagotovitev standardov skladno s TSI na celovitem TEN–T omrežju,
- 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 s področja letalstva,
- zagotoviti stalen razvoj letališke infrastrukture in infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa,
- zagotoviti stalen in učinkovit nadzor nad izvajanjem 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 alternativna goriva.

Ceste:

- zmanjšanje potovalnih časov med regijami,
- odprava zastojev oz. ozkih grl,
- zagotovitev večje prometne varnosti z odpravo mest zgostitev prometnih nesreč in implementacijo veljavne domače in EU zakonodaje,
- zagotoviti primeren in interoperabilen način cestninjenja, skladno z zakonodajo EU,
- izboljšanje stanja vzporedne državne cestne mreže z načrtnim vzdrževanjem,
- zagotoviti ustrezna varna in varovana parkirišča na avtocestah, približno na vsakih 100 km,
- zagotoviti infrastrukturo za alternativna goriva,
- zagotoviti urejene in varne postaje in postajališča JPP.

Pomorstvo:

- izboljšanje varnosti plovbe z zagotovitvijo ustreznih tehničnih in organizacijskih pogojev za izvajanje nadzora, spremljanja in obveščanja v pomorskem prometu (npr. vzpostavitev VTS centra, zagotovitev ustreznih prostorov in usposobljenega kadra, avtomatizacija objektov za varnost plovbe, vzdrževanje kartografskih in hidrogrfskih podatkov, ...),
- kakovostni izobraževalni programi in programi usposabljanja pomorščakov skladno z zahtevami konvencije STCW,
- povečanje pristaniških kapacitet in obsega pretovora prek kopskega pristanišča,
- zagotovitev ustreznih zalednih, predvsem železniških povezav,
- razvoj pomorskih avtocest in spodbujanje pomorskih prevozov na kratkih razdaljah,
- povečanje vpisa v slovenski ladijski register,
- zmanjševanje administrativnih bremen in krepitev medsektorskega sodelovanja z vzpostavitvijo enotnega okna za pomorski promet in drugih rešitev za izmenjavo informacij v pomorskem prometu,
- razvoj celinskih plovnih poti z vključitvijo preko mednarodne savske plovne poti v evropsko omrežje vodnih plovnih poti,
- zagotovitev infrastruktura za alternativna goriva.

5.3. OSNOVNI UKREPI NA PODROČJU RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Na osnovi teh ciljev so določeni posamezni osnovni ukrepi na prvem nivoju, ki omogočajo dosego posameznih ciljev. Določeni ukrepi zagotavljajo izpolnitev več različnih ciljev, nekateri se med seboj dopolnjujejo, nekateri pa si konkurirajo, hkrati pa s tem povečujejo izpolnjevanje posameznega cilja.

Osnovni ukrepi so naslednji:

- optimizacija sistema javnega potniškega prometa,
- ozaveščanje javnosti in izobraževanje,
- posodobitev obstoječe prometne infrastrukture,
- novogradnja optimalne 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 v nadaljevanju. Iz slike je razvidno, katere cilje izpolnjuje posamezen ukrep. Tako npr. ukrep »novogradnja optimalne prometne infrastrukture« izpolnjuje vseh šest ciljev.

UKREPI \ CILJI		1 izboljšati mobilnost in dostopnost	2 izboljšati oskrbo gospodarstva	3 izboljšati prometno varnost in varovanje	4 zmanjšati porabo energije	5 zmanjšati stroške uporabnikov in upravljalcev	6 zmanjšati okoljske obremenitve
1	optimizacija sistema javnega potniškega prometa						
2	ozaveščanje javnosti in izobraževanje						
3	posodobitev obstoječe prometne infrastrukture						
4	novogradnja optimalne 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						

Slika 90. Matrika ciljev in ukrepov



Nabor vseh možnih ukrepov znotraj osnovnih 10 ukrepov bo izdelan po posameznih vrstah prometa. Kako bodo posamezni ukrepi zagotavljali izpolnjevanje posameznih ciljev, bo možno ugotavljati na osnovi kazalnikov, ki bodo izdelani za posamezen cilj.

5.4. POKAZATELJI RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Pokazatelji razvoja prometa v RS, glede na splošne cilje so naslednji:

Cilj 1–izboljšati mobilnost in dostopnost:

Pokazatelji, ki opredeljujejo izboljšanje mobilnosti in dostopnosti prebivalstva, so deloma rezultat prometnega modela, nekateri pa so rezultat statistike, hkrati pa tudi posledica posameznih ukrepov, kot npr. število vozil/tisoč prebivalcev. Vsi pokazatelji za cilj 1 naj bi se z ukrepi prometne politike povečevali v opazovanem obdobju.

Cilj 2–izboljšati oskrbo gospodarstva:

- dolžina odsekov s preseženo prepustnostjo [km]
- število lokacij z omejeno nosilnostjo
- število osebnih avtomobilov ali motornih vozil/tisoč prebivalcev
- število vozil na alternativna goriva/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 do 15 min. dostopnostjo do postaje oz. postajališča JPP
- število prebivalcev do 15 min. dostopnostjo do AC priključka
- število prebivalcev z dostopnostjo do 30 min do regionalnega središča–JPP
- število prebivalcev z dostopnostjo do 30 min do regionalnega središča–os.avto
- število prebivalcev z dostopnostjo do 30 min do regionalnega središča
- modal split JPP/osebni prevozi
- delež potniških kilometrov v železniškem prometu
- delež potniških kilometrov v avtobusnem prometu

Pokazatelji naj bi se z učinkovitimi ukrepi povečevali, npr. BDP za določen % letno. Pokazatelj BDP je rezultat statističnih podatkov in predstavlja vhodni podatek prometnega modela, ostali pa so rezultat prometnega modela.

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 pokazatelji za izboljšanje prometne varnosti in varovanja naj bi se zmanjševali v opazovanem obdobju.

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 pokazatelji za zmanjšanje porabe energije naj bi se zmanjševali v opazovanem obdobju. 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 transporta in pozitivno vplivali na gospodarsko rast.

Cilj 5–zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev:

- 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 v [EUR]

Pokazatelji, ki opredeljujejo stroške uporabnikov, naj bi se zmanjševali, predvsem stroški na enoto. Določeni pokazatelji so neposredni rezultat prometnega modela, določeni pa predstavljajo ekonomsko kategorijo in jih je treba izračunati na osnovi 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 možno na področju javnega zdravja v RS spremljati še naslednje pokazatelje:

- število obolelih in umrlih za boleznimi dihal,
- število obolelih in umrlih za boleznimi srca in ožilja,
- število obolelih in umrlih za pljučnim rakom.

6. OBMOČJA OBDELAVE PODATKOV

Cilji in kazalniki, ki merijo cilje, so splošni in veljajo za vso državo. Del problemov in ukrepov je prav tako splošnih in veljajo za vso državo, del pa je specifičen in velja za konkretno območje. Zaradi ugotavljanja specifičnih problemov in tem pripadajočih ukrepov je ta del narejen po območjih. Na sliki v nadaljevanju je prikazanih sedem funkcionalnih območij, za katera so določeni specifični problemi, povezani s prometom in prometno infrastrukturo in ukrepi, ki rešujejo te probleme.



Slika 91. Prometno–gravitacijska območja, za katera so določeni specifični problemi in ukrepi

Sedem prometno–gravitacijskih območij okvirno pokriva dvanajst statističnih regij, pri čemer ne predpostavljajo novih administrativnih oz. drugih regij. Njihov namen je predvsem opisati probleme, povezane s prometom in prometno infrastrukturo, in določiti ukrepe.

1. Severovzhodna Slovenija zajema statistični regiji Štajersko in Pomurje. Območje je dobro povezano z avtocestnimi povezavami tako na mednarodno (TEN–T) kot tudi regionalno omrežje. Železniška koridorja Pragersko–Maribor–Šentilj in Pragersko–Hodoš sta del jedrnega TEN–T omrežja, zato je potrebno zagotoviti ustrezno zmogljivost in skladnost s TEN–T standardi. Kohezijskemu središču Maribor je potrebno zagotoviti ustrezne multimodalne primestne in mestne povezave.
2. Jugovzhodna Slovenija zajema Spodnjeposavsko statistično regijo in del statistične regije Jugovzhodna Slovenija (Bela Krajina). Glavno težavo predstavlja 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 mesto Ljubljana. Glavno težavo predstavlja predvsem enotirna železniška proga Ljubljana–Jesenice, ki predstavlja ozko



grlo za tovorni promet in izboljšanje ravni uslug za potniški promet. Težave se pojavljajo tudi s primestno povezavo Škofje Loke do Ljubljane, turističnih središč Bohinja in Bleda in območja Cerknega.

4. Območje Goriške pokriva goriško statistično regijo, kjer glavno težavo predstavlja dostopnost doline reke Soče do regionalnega središča Nove Gorice in osrednje Slovenije (4. razvojna os).
5. Največji problem Koroške je dostopnost do avtocestnega omrežja, ki je slaba tako zaradi dosežene prepustnosti na nekaterih odsekih kot slabših karakteristik (3. razvojna os).
6. Na območju Primorske sta največja problema prepustnost koridorja Koper–Ljubljana za tovorni promet (predvsem obstoječe železniške proge) in povezave do turističnih središč in meje s Hrvaško.
7. Območje osrednje Slovenije presega samo območje statistične regije, saj zajema tudi Notranjsko, območje Kočevja (3A razvojna os), Zasavje in spodnjo Štajersko (Celje), kjer prometni tokovi večinoma gravitirajo proti Ljubljani. Glavno težavo tako predstavlja predvsem dostopnost do Ljubljane (ljublanski avtocestni obroč, primestne in regionalne povezave) in nizka raven usluge javnega prometa.

7. UKREPI ZA DOSEGANJE CILJEV STRATEGIJE RAZVOJA PROMETA V RS

Na podlagi zgornjih analiz, ciljev in opredelitev, so bili določeni specifični cilji in ukrepi za njihovo doseganje po področjih prometa ter prikaz vpliva ukrepov na specifične cilje. Navedeno je prikazano v nadaljevanju 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 zasleduje šest splošnih ciljev. Tem šestim ciljem so določeni štirje posebni cilji, ki konkretnije določajo, kaj je treba storiti, da bodo odpravljene ugotovljene težave. Za vsakega izmed štirih posebnih ciljev so specificirani vidiki in/ali prometno–gravitacijska območja, kjer je potrebno rešiti določene težave. Vsak poseben cilj ter njegovi vidiki in območja, na katera se nanaša, so ustrezno opisana, da je jasno, kakšno težavo rešujejo.

Posebni cilji in podcilji Strategije

- Posebni cilj št. 1: Izboljšanje prometnih povezav in uskladiitev s sosednjimi državami:
 - Podcilj 1a: Odprava zastojev na meji
 - Podcilj 1b: Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega potniškega prometa (vključno s tranzitnim prometom)
 - Podcilj 1c: Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega tovornega prometa (vključno s tranzitnim prometom)
- Posebni cilj št. 2: Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije:
 - Podcilj 2a: Severovzhodna
 - Podcilj 2b: Jugovzhodna
 - Podcilj 2c: Severozahodna
 - Podcilj 2d: Goriška
 - Podcilj 2e: Koroška
 - Podcilj 2f: Primorska
 - Podcilj 2g: Osrednjeslovenska
 - 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 strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema:
 - Podcilj 4a: Prilagoditev zakonodaje, pravil, standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa
 - Podcilj 4b: Izboljšanje organizacijske strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki
 - Podcilj 4c: Izboljšanje operativne strukture 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, KI SLUŽIJO DOSEGANJU POSAMEZNIH POSEBNIH CILJEV

Za vsakega od 21. podciljev določene skupine ukrepov, ki se delijo na splošne ukrepe in ukrepe, ki zadevajo 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 (strateškem nivoju).

V levem stolpcu preglednic je označeno, na katero prometno sredstvo ali območje se nanaša določen ukrep. Oznaka R pomeni železnico, Ro cesto, A zračni promet, M pomorski promet in U urbano središče.

7.3. PRIKAZ, S KATERIMI UKREPI SE DOSEŽE POSAMEZNE POSEBNE CILJE STRATEGIJE

Tu je prikazan odnos med ukrepi in posebnimi cilji. Zeleno obarvane celice pomenijo, da ukrep gotovo dosega določen podcilj, rumeno obarvano pa, da doseganje cilja ni povsem gotovo.

Iz preglednice je razvidno, da vsak ukrep izpolnjuje določene cilje in da vsi ukrepi zadovoljijo vse cilje.



7.4. PREGLEDNICE S PRIKAZI CILJEV, POSEBNIH CILJEV, UKREPOV TER ODNOSOM MED UKREPI IN SPECIFIČNIMI CILJI

7.4.1. Prikaz ciljev, posebnih ciljev in njihovi vidiki in območja

CILJ (splošen in poseben)	OPIS
SPLOŠEN NAMEN IN CILJI STRATEGIJE	<p>Splošen namen načrta je doseči učinkovit in trajnostni sistem za prevoz ljudi in blaga na ozemlju Republike Slovenije.</p> <p>Za uresničitev tega namena se bodo pri vseh ukrepih, predlaganih v načrtu, upoštevali naslednji splošni cilji, ki so v skladu s pravili, standardi in uredbami Evropske unije, in sicer:</p> <ul style="list-style-type: none">– 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 uskladiitev s sosednjimi državami	<p>Slovenija je pomembna tranzitna država za potniški in tovorni promet ter država izvora in cilja (za vse zadevne načine prevoza). Glavni cilj načrta je zagotoviti zadostno zmogljivost omrežja, ki bo ustrezalo tudi standardom TEN-T (hitrost, osna obremenitev, dolžina vlakov), in odpraviti glavne zastoje na mejah.</p>
1a Odprava zastojev na mejah	Zastoji na mejah med turistično sezono (cesta proti HR, AT) in enotirne proge (AT, HU) ter operativne težave (IT) (železniška proga).
1b Izboljšanje dostopnosti mednarodnega potniškega prometa (vključno s tranzitnim prometom)	Težave z zmogljivostjo (območje Ljubljane za tranzitni promet, terminali letališča), ravniyo storitev (medkrajevni potniški vlaki) za tranzitni promet. Multimodalna dostopnost do glavnega omrežja
1c Izboljšanje dostopnosti mednarodnega tovornega 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	<p>Ljubljana, Maribor in Koper so glavna gospodarska, politična in upravna središča. Regionalna središča zagotavljajo temeljne storitve v posamezni regiji. Zato je potrebno zagotoviti boljšo povezanost vseh regij s temi tremi glavnimi državnimi središči (krajši čas potovanja, raven storitev za javni prevoz, boljše stanje cest, kjer je to potrebno), pa tudi zagotoviti ustrezne storitve in dostopnost znotraj posamezne regije z njenim regionalnim središčem.</p>



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

CILJ (splošen in poseben)	OPIS
2a Severovzhodna	Cilj načrta je izboljšati povezanost Pomurja z Mariborom. Severovzhodna Slovenija zajema statistični regiji Štajersko in Pomurje. Območje je dobro povezano z avtocestnimi povezavami tako na mednarodno (TEN-T) kot tudi regionalno omrežje. Železniška koridorja Pragersko–Maribor–Šentilj in Pragersko–Hodoš sta del jedrnega TEN-T omrežja, zato je potrebno zagotoviti ustrezno zmožljivost in skladnost s TEN-T standardi. Kohezijskemu središču Maribor je potrebno zagotoviti ustrezne multimodalne primestne in mestne povezave.
2b Jugovzhodna	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). Glavno težavo predstavlja dostopnost območja Bele Krajine do regionalnega središča Novo mesto in avtocestno omrežje (3. razvojna os).
2c Severozahodna	Cilj načrta je izboljšati povezanost Bleda in Bohinja z Ljubljano. Severozahodna Slovenija zajema Gorenjsko statistično regijo, pri čemer je območje Kranja in Škofje Loke močno povezano tudi z glavnim mestom Ljubljano. Glavno težavo predstavlja predvsem enotirna železniška proga Ljubljana–Jesenice, ki je ozko grlo za tovorni promet in potrebno je izboljšati raven uslug za potniški promet. Težave se pojavljajo tudi s primestno povezavo Škofje Loke do Ljubljane, turističnih središč Bohinja in Bleda in območja Cerknega.
2d Goriška	Cilj načrta je izboljšati povezanost Bovca, Tolmina in Cerknega z Novo Gorico in Ljubljano. Območje Goriške pokriva goriško statistično regijo, kjer glavno težavo predstavlja dostopnost doline reke Soče do regionalnega središča Nove Gorice in osrednje Slovenije (4. razvojna os).
2e Koroška	Cilj načrta je izboljšati povezanost Koroške s Celjem in z Ljubljano. Največji problem Koroške je dostopnost do avtocestnega omrežja, ki je slaba tako zaradi dosežene prepustnosti na nekaterih odsekih kot slabših karakteristik (3. razvojna os).
2f Primorska	Cilj načrta je izboljšati povezanost Ilirske Bistrice (meja s Hrvaško) s Postojno in z Ljubljano. Na območju Primorske sta največja problema prepustnost koridorja Koper–Ljubljana za tovorni promet (predvsem obstoječe železniške proge) in povezave do turističnih središč in meje s Hrvaško.
2g Osrednjeslovenska	Cilj načrta je izboljšati povezanost znotraj osrednjeslovenske regije z Ljubljano. Območje osrednje Slovenije presega samo območje statistične regije, saj zajema tudi Notranjsko, območje Kočevja (3A razvojna os), Zasavje in spodnjo Štajersko (Celje), kjer prometni tokovi večinoma gravitirajo proti Ljubljani. Glavno težavo tako predstavlja predvsem dostopnost do Ljubljane (ljubljski avtocestni obroč, primestne in regionalne povezave) in nizka raven usluge 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 lahko v 45 minutah z JPP doseže eno izmed urbanih središč v Sloveniji, če to ni možno 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. Zato je potrebno po eni strani zagotoviti dobro povezanost vseh slovenskih regij s temi tremi glavnimi državnimi središči (krajši čas potovanja, raven storitev za javni prevoz, boljše stanje cest, kjer je to potrebno); po drugi strani pa so to tudi središča treh pomembnih regij v Sloveniji in potrebno je zagotoviti tudi ustrezno povezanost znotraj njih. Poleg tega predstavlja Ljubljana križišče dveh pan-evropskih oz. TEN-T koridorjev (severozahod–jugovzhod in jugozahod–severovzhod oz. vzhod–zahod in sever–jug), Maribor vozlišče v celovitem TEN-T omrežju EU, v Kopru pa je edino slovensko pristanišče, ki predstavlja pomemben logistični center oz. izvor blaga za Slovenijo in centralno Evropo.
3a Ljubljana	Treba je omogočiti neovirani pretok železniškega in cestnega tranzitnega prometa na način, da bo negativnih vplivov na okolje čim manj. Izboljšana mora biti multimodalna dostopnost do mesta za mednarodni, medkrajevni in primestni potniški in tovorni promet s poudarkom na trajnostnem razvoju. Razvit mora biti trajnostni mestni prometni sistem. Treba je razviti sistem prestopnih točk, kjer 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 in kjer bo mogoč prestop med vsemi prometnimi sredstvi. Treba je vzpostaviti logistično središče, kjer bo mogoč pretovor med železniškim in cestnim prometom in kjer bo omogočen razvoj dopolnilnih dejavnosti.
3b Maribor	Treba je omogočiti neovirani 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. Razvit mora biti sistem prestopnih točk, kjer bo mogoč udoben in hiter prestop med različnimi prometnimi sredstvi. Treba je vzpostaviti logistično središče, kjer bo mogoč pretovor med železniškim in cestnim prometom in kjer bo omogočen razvoj dopolnilnih dejavnosti.



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

CILJ (splošen in poseben)	OPIS
3c Koper	V smeri proti meji z Republiko Hrvaško je treba omogočiti neoviran pretok tranzitnega prometa, ki je problematičen zlasti v času turistične sezone. Bistveno je treba izboljšati železniško povezavo Kopra s svojim zaledjem. V območju obalne regije in znotraj mesta je treba zagotoviti trajnostni prometni sistem, ki bo zagotavljal tudi okolju sprejemljivo dostopnost. Omogočiti je potrebno nadaljnji razvoj pristanišča in logističnega središča, kjer je mogoč pretovor med ladijskim, železniškim in cestnim prometom in kjer bo omogočen nadaljnji razvoj dopolnilnih dejavnosti.
4 Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema	Eden od potrebnih korakov za izboljšanje učinkovitosti in trajnosti prometnega sistema je izboljšanje organizacijske in operativne strukture. Prometni sistem, ki je neustrežno organiziran, ki se neustrežno izvaja in vzdržuje, ne bo uspešen, ne glede na količino finančnih sredstev, namenjenih za njegov razvoj. Bolj trajnosten sistem ne pomeni le boljše uporabe 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 vseevropskega prometnega 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) in železniški informacijski sistemi, sistemi pomorskega nadzora (<i>SafeSeaNet</i>) in informacijski sistemi za upravljanje ladijskega prometa (VTMIS), inteligentni prometni sistemi (ITS) ter interoperabilne, med sabo povezane rešitve za naslednje generacije sistemov upravljanja multimodalnega prometa in informacijskih sistemov (tudi za zaračunavanje pristojbin). Učinkovitejše, bolj pregledno in finančno bolj vzdržno načrtovanje, upravljanje in izvajanje javnega prometa na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe (PSC) skladno z Uredbo št. 1370/2007 prav tako spada pod ta vidik/vizijo. Za sprostitve potenciala zasebnega financiranja je prav tako treba izboljšati regulativni okvir in uvesti inovativni finančni instrument. Za omejitev časa, stroškov in negotovosti morata biti ocena in odobritev projektov učinkoviti in pregledni.
4b Izboljšanje organizacijske strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki	Države so še vedno najpomembnejši subjekt, ki je zadolžen za oblikovanje in vzdrževanje prometne infrastrukture. Vendar so drugi subjekti, vključno s partnerji iz zasebnega sektorja, prav tako pomembni pri izvajanju multimodalnega vseevropskega prometnega omrežja in povezanih naložb, vključno z regionalnimi in lokalnimi organi, upravljavci infrastrukture, koncesionarji, ali upravitelji, obratovalci, upravljavci, ipd. pristanišč in letališč, navigacijskih služb zračnega prometa, itd. Z boljším sodelovanjem med njimi bodo dosežene boljše kakovost in večja učinkovitost/uspešnost. Poleg tega se bosta z boljším sodelovanjem z javnostjo izboljšala vključenost družbe in zagotovil razvoj prometnega sistema, ki izpolnjuje potrebe uporabnikov.
	Za izboljšanje trajnosti in kakovosti prometnih sistemov sta nujno potrebna izboljšanje organizacijske strukture prometnega sistema in reorganizacija strukture zadevnih deležnikov za optimizacijo njihovih sredstev.
	Za boljše spremljanje pomorskega prometa in krepitev pomorskega nadzora je potrebno okrepiti sodelovanje in izmenjavo informacij med organi, ki so udeleženi v operativni pomorski nadzor. 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) bo prišlo do zmanjšanja upravnih in operativnih stroškov dejavnosti pomorskega prometa, deležniki pa bi imeli na voljo ažurne in najboljše razpoložljive informacije o razmerah na morju. Izboljšana koordinacija bo omogočila boljše izrabo tehničnih sredstev ter izmenjavo informacij in podatkov med posameznimi organi in sektorji, kot tudi čezmejno. S tem se bomo izognili podvajanju zbiranja podatkov in omogočili učinkovitejše delovanje pristojnih organov na morju.
4c Izboljšanje operativne strukture sistema	Kakovost, dostopnost in zanesljivost storitev javnega prevoza bodo v naslednjih letih vedno pomembnejše, med drugim zaradi staranja prebivalstva in potrebe po spodbujanju javnega prometa. Primerna pogostost, udobje, lahek dostop, zanesljivost storitev in intermodalna integracija 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 ključna komponenta vsakega visokokakovostnega prometnega sistema. Prav tako je splošno znano, da bo pomanjkanje delovne sile in usposobljenih delavcev v prihodnosti postalo resen problem za promet. Na drugi strani so izboljševanje operativnih ukrepov in strategija z učinkovitejšo uporabo prometa in infrastrukture z uporabo izboljšanih sistemov za upravljanje prometa in informacijskih sistemov (npr. ITS, SESAR, ERTMS, <i>SafeSeaNet</i>) glavni cilji 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 vzpostavitev sistema za primerno vzdrževanje.



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

CILJ (splošen in poseben)	OPIS
4d Izboljšanje varnosti prometnega sistema.	<p>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.</p> <p>Na področju varnosti pomorskega prometa je zaradi dotrajanosti obstoječega nadzornega sistema in nezadovoljive razpoložljivosti radijskih komunikacij potrebno vzpostaviti center za nadzor in vodenje ladijskega prometa (VTS center). Upravičenost vzpostavitve VTS centra z ustrezno tehnično opremo in organizacijo službe nadzora je podprta tudi z zahtevami Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet.</p>
4e Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje	<p>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 od glavnih virov), in onesnaževanje ozračja. To bo doseženo s sklopom ukrepov na področju navad v zvezi z mobilnostjo (modalni 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 (potencialnih) vplivov na okolje je pomembno tako za obstoječo ter za 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.</p>
4f Izboljšanje energetske učinkovitosti	<p>Boljše in energetsko učinkovitejše navade v zvezi z mobilnostjo so ena od prednostnih nalog evropskih smernic in načrta. Za dosego tega cilja je treba spodbujati učinkovitejšo uporabo prometnega omrežja, zlasti pa uporabnike spodbujati k uporabi javnega prevoza in okolju prijaznih načinov prevoza. Prav tako je pomembno spodbujati uporabo sodobnih, učinkovitejših in čistejših vozil, z upoštevanjem uporabe alternativnih goriv in z zagotavljanjem z viri gospodarnega ravnanja z izrabljenimi vozili.</p>
4g Finančna vzdržnost prometnega sistema	<p>Ena od prednostnih nalog Evropske unije je povečati finančno vzdržnost prometnega sektorja in zmanjšati potrebe po subvencijah, ki trenutno predstavljajo pomemben del proračuna držav. To povečanje finančne vzdržnosti bo doseženo z ukrepi na področju organizacije in delovanja, torej z učinkovitejšim upravljanjem omrežja (kar bo doseženo z boljšim načrtovanjem—kar 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.</p>

Pri oštevilčenju ukrepov smo se držali principa, da gre za ukrepe med 1–10 za ukrepe na elementih omrežja, med 11–30 za ukrepe na omrežju in 30→ za organizacijske ukrepe.



7.4.2. Opis ukrepov s katerimi bomo dosegli zastavljene posebne cilje po področjih prometa

7.4.2.1. Področje železnic

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	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 na odseku od Divače do Ljubljane. Je del sredozemskega in baltsko-jadranskega koridorja TEN-T. Da bi se spopadli s pričakovano rastjo potreb po prevozu tovora v pristanišču Koper in s podobno rastjo v gospodarstvu, je treba povečati zmogljivost. Poleg tega je Koper glavno slovensko pristanišče TEN-T in eno od najpomembnejših pristanišč v Jadranskem morju. Poleg povečanja zmogljivosti glede na pomembnost železniške povezave za tovorni promet bo moralo železniško omrežje izpolniti naslednja minimalna tehnična merila: 22,5 t osne obremenitve, 750 m dolge vlake, ERTMS, elektrifikacija. Osnova za projektno hitrost je 100 km/h, vendar bo treba slednjo potrditi glede na ekonomska merila v okviru študije upravičenosti (skupaj z glavnimi parametri za železniško progo, kjer bo tudi določeno, ali je potrebna dvotirna proga).
R.2	Zidani Most–Dobova (HR)		Odsek je del Sredozemskega koridorja (MED) in TEN-T jedrnega omrežja, večinoma je namenjen za tovorni promet, delno pa tudi za potniški promet, za katerega ima tudi precejšnje možnosti za povečanje. Na njem je potrebno zagotoviti TEN-T standarde s tem, da so osna obremenitev, hitrost, elektrifikacija in zmogljivost ustrezni, nadgradnja pa je potrebna glede na zahtevo za dolžino vlakov 740 metrov in uvedbo ERTMS.
R.3	Ljubljana–Jesenice (AT)		Odsek spada v celovito omrežje TEN-T, pomembno je za tovor in vsaj 2/3 za potniški promet (dnevne migracije potnikov). Potrebno je povečati zmogljivost proge in jo nadgraditi za večjo raven (kakovost) storitve (hitrost, pogostost voženj, ERTMS, dolžina vlakov)
R.4	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)		LŽV je križišče mednarodnih prometnih koridorjev in najbolj pomembno nacionalno prometno vozlišče. Povečanje zmogljivosti je nujno tako za zagotovitev prepustnosti za blagovne tokove kot tudi izboljšanje uslug za javni potniški promet. Poleg same preureditve (reorganiziranja) obstoječega vozlišča in podaljšanja tirov, bo potrebno zagotoviti tudi nekaj obvoznic za tovorni promet, da ne bo več potekal mimo glavne železniške postaje.
R.5	Ljubljana–Zidani Most		Odsek spada v Baltsko-jadranski (BA) in MED koridor ter je del jedrnega TEN-T omrežja. Namenjen je mešanemu prometu. Na njem je potrebno zagotoviti TEN-T standarde za jedro omrežja s tem, da sta osna obremenitev in zmogljivost ustrezni, proga je tudi elektrificirana, nadgradnja pa je potrebna za doseganje večje hitrosti (100 km/h), dolžino vlakov 740 metrov in ERTMS.
R.6	Divača–Sežana (IT)		Odsek spada v Baltsko-jadranski (BA) in MED koridor ter je del jedrnega TEN-T omrežja. Namenjen je mešanemu prometu. Na njem je potrebno zagotoviti TEN-T standarde za jedro omrežja s tem, da sta osna obremenitev in zmogljivost ustrezni, proga je tudi elektrificirana, nadgradnja pa je potrebna za doseganje večje hitrosti (100 km/h), dolžino vlakov 740 metrov in ERTMS.
R.7	Pragersko–Hodoš (HU)		Odsek je del MED koridorja in jedrnega TEN-T omrežja; namenjen je predvsem tovornemu prometu, delno pa tudi potniškemu; proga ustreza TEN-T standardom (oz. bo z dokončanjem investicije, ki je v teku) in za enkrat ima tudi dovolj kapacitet, čeprav je enotirna. Morebitna gradnja dodatnega 2. tira je odvisna od načrtov Madžarske oz. povečanja prometnih tokov.
R.8	Maribor–Šentilj (AT)		Odsek je del BA koridorja in jedrnega TEN-T omrežja; Namenjen je mešanemu prometu. Gre za enotirno progo, kjer je potrebno povečati kapacitete (tudi z izgradnjo 2. tira) in progo nadgraditi za doseganje TEN-T standardov (predvsem osna obremenitev 22,5 ton, hitrost 100 km/h, dolžino vlakov 740 metrov in ERTMS).
R.9	Pragersko–Maribor		Odsek je del BA koridorja in jedrnega TEN-T omrežja; namenjen je mešanemu prometu. Zmogljivost proge je ustrezna, nadgradnja pa je potrebna za doseganje TEN-T standardov (predvsem osna obremenitev 22,5 ton, hitrost 100 km/h, dolžino vlakov 740 metrov in ERTMS).



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
R.10	Zidani Most–Pragersko		Odsek je del BA in MED koridorja ter jedrnega TEN-T omrežja; namenjen je mešanemu prometu. Zmogljivost proge je ustrezna, nadgradnja pa je potrebna za doseganje TEN-T standardov (predvsem osna obremenitev 22,5 ton, hitrost 100km/h, dolžino vlakov 740 metrov in ERTMS).
R.11	Postojna–Ilirska Bistrica–Šapjane (HR)		Odsek spada v celovito TEN-T omrežje in je pomemben predvsem za tovor. Na progi je potrebno po povečati zmogljivost in jo nadgraditi za večjo raven storitve, in sicer predvsem povečati hitrost in pogostost.
Železniško omrežje			
R.21	ETCS/GSM-R		Namestitev sistema ETCS na proge, ki niso opisane v prejšnjih ukrepih, bi omogočala povečanje interoperabilnosti celotnega omrežja. Ker je namestitev odvisna od koncepta delovanja, bi bilo morda izvedljivo namestiti ETCS in GSM-R tudi na druge proge slovenskega omrežja (v celoti in ne samo na TEN-T omrežje). Z nadaljnjimi študijami bodo pri vsakem primeru določene posebne potrebe in tehnični parametri (npr. ETCS 2. raven).
R.22	Elektrifikacija		Elektrifikacija regionalnih železniških prog bi omogočila večjo učinkovitost obstoječe infrastrukture. Z nadaljnjimi študijami bodo pri vsakem primeru določene posebne potrebe in tehnični parametri.
R.23	Obnova, nadgradnja drugih prog		S študijami posameznih odsekov bo ugotovljena potreba po obnovi in nadgradnji prog, ki niso bile zajete v specifičnih ukrepih, pri čemer se bodo upoštevali koncept delovanja ter gospodarski in okoljski vidiki.
R.24	Varnost		Odprava nevarnih železniških prehodov: za ta namen bi bilo potrebno spremeniti zakonodajo na tem področju in ponovno opredeliti kakšne vrste železniških prehodov lahko opredelimo kot ustrezno oz. neustrezno zavarovane in s tem nevarne. V nadaljevanju pa na podlagi tega pripraviti terminski plan odprave neustrezno zavarovanih železniških prehodov.
Delovanje/organizacija železnice			
R.31	Reorganizacija pristojbin za uporabo prog		Pristojbine za uporabo prog se lahko uporabljajo kot orodje za izboljševanje trajnosti železniškega prometnega sistema. Pristojbine za uporabo prog morajo biti sorazmerne z izpusti in zato v skladu z načelom odgovornosti povzročitelja. Z usklajevanjem pristojbin za uporabo prog z upravami železnic sosednjih držav se bo olajšal mednarodni promet.
R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe		Pogodba/pogodbe o izvajanju javne službe v skladu z Uredbo EU št. 1370/2007 so temeljno orodje za zagotavljanje preglednosti in učinkovitosti pri opravljanju storitev javnega prevoza. Zato razširjeno izvajanje pogodb o izvajanju javne službe ni potrebno le za namene skladnosti, temveč tudi kot prvi korak za doseganje boljše trajnosti slovenskega prometnega sistema. Tipologija in trajanje pogodbe o izvajanju javne službe morata biti določena z analizo posameznih primerov, skupaj z uporabnostjo lastnega modela (ki lahko temelji na vprašanih popolne skladnosti ali na uporabnosti po temeljitem ovrednotenju tehničnih in finančnih zahtev).
R.33	Povečanje finančne vzdržnosti		Povečanje finančne vzdržnosti je eden od ciljev vseevropskega prometnega omrežja. Da bi dosegli ta cilj, je treba optimizirati organizacijsko strukturo železniškega sistema ter povečati učinkovitost delovanja in vzdrževanja. S finančno vzdržnostjo železniškega prometnega sistema naj bi se zmanjšala odvisnost sistema od javnih subvencij. Z nadaljnjimi študijami bodo ocenjeni konkretni ukrepi, ki so potrebni za optimizacijo stroškov in prihodkov.
R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka		Da bi povečali konkurenčnost železniškega prometa v primerjavi z drugimi načini prevoza, je treba posodobiti železniški vozni park, skladno s predvidenimi izboljšavami infrastrukture. Prvi korak k razvoju tega ukrepa je celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur železniškega operaterja, ter s tem prihodnjih zahtev ter operacijskega in vzdrževalnega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, se bodo na podlagi nadaljnjih študij opredelile specifične tehnične zahteve glede železniškega voznega parka.
R.35	Izboljšanje železniškega tovornega voznega parka		Tovorni vozni park je večinoma sestavljen iz običajnih zaprtih in odprtih vagonov, med katerimi so nekateri primerni za kombinirani prevoz. Prvi korak k razvoju tega ukrepa je celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur železniškega operaterja, ter s tem prihodnjih zahtev ter operacijskega in vzdrževalnega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, se bodo na podlagi nadaljnjih študij opredelile specifične tehnične zahteve glede železniškega voznega parka.



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
R.36	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje		Zakonodaja in smernice za načrtovanje, povezane z železnico, morajo spodbujati razvoj sektorja in bi morale biti v skladu z najboljšo mednarodno prakso in z evropskimi uredbami, zlasti v zvezi z varnostjo, interoperabilnostjo, trajnostjo in okoljem. Ustvarjanje/spodbujanje priglašenih organov/pristojnih organov
R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja		Republika Slovenija razpolaga z razvejano infrastrukturo tako na področju cest kot na področju železnic ter ostale infrastrukture. Infrastruktura omogoča mobilnost ljudi in izvajanje gospodarskih aktivnosti. V preteklih letih so upravljavci začeli z različnimi meritvami stanja, ki omogočajo ugotavljanje realnega stanja kakovosti infrastrukture. V nekateri segmentih je uveden računalniško podprt sistem, ki omogoča sprotno spremljene stanja ter omogoča pripravo planov obnov na osnovi matematičnih modelov. Taki sistemi omogočajo učinkovito upravljanje infrastrukture ter omogočajo, da sistem postane tudi finančno vzdržen na dolgi rok. Sistemi, ki temeljijo na realih podatkih o stanju infrastrukture omogočajo tudi ustreznejše planiranje potrebnih finančnih sredstev na dolgi rok.
R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov		Da bi se povečal delež železniškega prometa, je potrebna preureditev voznega reda (takti vozni red) za izboljšanje povezanosti in učinkovitosti zagotovljenih storitev. V nadaljnjih študijah se bo ta možnost analizirala ob upoštevanju potniškega potenciala ter operativnih in infrastrukturnih zahtev.
R.39	Zmanjšanje vplivov na okolje		Ukrepi v zvezi z varstvom okolja na področju prometa so vezani predvsem na preprečevanje razširjanja hrupa v okolje (protihrupne ograje, nasipi). Konkretnije ukrepe je treba natančneje opredeliti v novelaciji operativnega programa varstva pred hrupom. Pri tem se bo potrebno osredotočiti na zmanjšanje hrupa pri viru. Zmanjšanje emisij hrupa bo potrebno upoštevati tudi pri izvedbi ukrepov R.34 in R.35.
R.40	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem		V novi TEN-T uredbi so navedena naslednja prometna vozlišča v Sloveniji: Ljubljana in Koper kot vozlišča v jedrnem delu TEN-T omrežja, Maribor pa kot vozlišče v celovitem delu TEN-T omrežja. Na teh točka je največji potencial za razvoj logistične dejavnosti na področju tovora, v Ljubljani in Mariboru pa tudi za vzpostavitev multimodalnih platform za potnike. Vendar bi bilo lahko v Sloveniji tudi širše (v večjem obsegu) poskrbljeno za prenos tovora in prehod potnikov iz enega načina transport v drugega. S tem bi omogočili učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in s tem povečali učinkovitost prometa. Za ta namen je potrebno v prihodnje identificirati možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi načini transporta. Kjer bi se izkazalo za potrebno in učinkovito bi bilo potrebno oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oz. zagotoviti ustrezno povezanost logističnih tovornih terminalov z različnimi načini transporta, kjer je za to izražen interes gospodarstva.
R.41	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji		Spodbujanje recikliranja in uporabe lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture in tudi uporabo certificiranih gradbenih materialov iz recikliranih stranskih proizvodov ali odpadnih materialov, ki nastajajo v drugih sektorjih (pri naročanju se upošteva tudi Uredba o zelenem javnem naročanju). Pri uporabi gradbenih materialov za prometno infrastrukturo, ki niso primarnega naravnega izvora, je treba upoštevati dejstvo, da: gre za uporabo večjih količin gradbenih materialov, predvsem kot gradbena polnila; se katere nevarne snovi iz odpadnih materialov trajno mobilizirajo in imajo novi gradbeni materiali lahko tudi boljše funkcionalne lastnosti v primerjavi z izvorno naravnimi.
R.42	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 na podnebne spremembe in na podlagi rezultatov analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture na podnebne spremembe. Torej je treba razviti smernice, metodologije in postopke za ravnanje pri zbiranju informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske 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 prostoživečimi živalmi: pri novo načrtovanih železniških progah zagotoviti ohranitev obstoječih migracijskih poti prostoživečih živali z izgradnjo ustreznih objektov ali drugih ureditev za prehajanje (predvsem za velike sesalce in netopirje). Za potrebe načrtovanja se že v začetni fazi izdela namenska študija (oz. povzame rezultate že opravljenih študij, če ti obstajajo), ki obsega podatke o vrstah, katerih migracija bo s posegom prizadeta, in usmeritve projektantu za načrtovanje objekta oz. ureditve (lokacijo, obliko, velikost, zasaditev objekta in okolice in podobno).
R.44	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam		Zagotoviti ustrezno dostopnost infrastrukture vsem uporabnikom, torej spodbujanje aktivnejšega delovanja v smeri prilagajanja infrastrukture, da bi bila ta bolj dostopna za manj mobilne osebe kot na primer: ureditev dostopov iz pločnikov na ceste; uporaba invalidom prijaznih javnih prevoznih sredstev; ureditev javnih električnih polnilnic; prilagojene za uporabo invalidom na vozičkih in podobno.



7.4.2.2. Področje cest

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
Cestni promet			
Elementi cestnega omrežja			
Ro.1	avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)		Odsek je del celovitega omrežja TEN-T, pred leti je bil izgrajen avtocestni odsek med Slivnico pri Mariboru do Dražencev blizu Ptuja. Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan in turistične konice v času turistične sezone. Ugotovljeno je, da bo leta 2030 presežena prepustnost, predvsem gre za problem prometa v času turističnih konic, saj se promet med Ptujem in mejo med RS in RH odvija po dvopasovni glavni cesti. V tem času prihaja do večjih prometnih zastojev, kar pomeni dodatno obremenjevanje okolja. Med Mariborom in Zagrebom je to še edini odsek dolžine 13 km, kjer ni avtoceste in jo je potrebno zgraditi.
Ro.2	predor Karavanke		Odsek je del Celovitega omrežja TEN-T, v sedanjih razmerah je problem z vidika prepustnosti v prometnih konicah, prihaja do zastojev, tudi par kilometrov dolge kolone v posameznih dnevih, zaradi varnosti je omejen promet tovornih vozil, oz. je vstop v predor kontroliran. Prometne obremenitve se tudi letno povečujejo, s tem bi se obseg in število dni z zastoji še dodatno povečevalo, kar je problematično tako z vidika uporabnikov (zastoji, obremenjevanje okolja) kot z vidika upravljalca predora (zagotavljanje varnosti). Enocelni predor nima druge alternative, kot izgraditi dodatno cev, s tem bo dosežen polni profil štiripasovne ceste. Povečana bo varnost prometa, kar je skladno z določili direktive o varnosti v predorih (Direktiva 2004/54).
Ro.3	Razvoj koncepta počivališč na avtocestnem omrežju		Osrednje omrežje TEN-T, v skladu z Uredbo o TEN-T 1315/2013 člen 19. opredeljuje prednostne naloge držav članic za razvoj cestne infrastrukture. Med drugim uredba predvideva tudi zagotavljanje ustreznih parkirnih površin za gospodarske uporabnike in s tem tudi zagotavljanje stopnje varnosti in varovanja. Ukrep predvideva zagotavljanje informacijske podpore o številu in prostih mestih na parkiriščih ter tudi zagotavljanje dodatnih kapacitet s širitvijo obstoječih parkirišč oz. po potrebi z izgradnjo novih parkirišč. Vključitev Republike Slovenije v EU in sprejem ti. Schengenskega režima na mejah države ima za posledico, da je te mejne točke potrebno preurediti oz. jim nameniti druge funkcije. V okviru ukrepa je potrebno pripraviti pregled in analizo mejnih točk, ugotoviti potrebe na njih, definirati novo, spremenjeno funkcijo ter pripraviti projekte preureditve teh površin.
Ro.4	povezava Bele Krajine z Novim mestom		Posamezna področja Slovenije so slabše navezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnost priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture.
Ro.5	mestno omrežje Novo mesto		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja prihaja do zgostitev prometa in zastojev s tem so tudi povezane prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem okolju.
Ro.6	povezava Bohinja in Bleda z Ljubljano		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja predvsem med avtocesto in Bledom prihaja do zgostitev prometa in zastojev. To še posebej velja za turistične konice oz. konični promet med vikendi. Ukrep predvideva rekonstrukcijo sedanje ceste s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu ter izgradnja južne obvoznice Bleda. Z ukrepoma se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem okolju.



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
Ro.7	povezava Bovca, Tolmina in Cerknega z Ljubljano		Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnost tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture.
Ro.8	mestno omrežje Škofja Loka		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja prihaja do zgostitev prometa in zastojev s tem so tudi povezane prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem okolju.
Ro.9	povezava Koroške z avtocestnim sistemom		Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnost tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture.
Ro.10	povezava Hrastnika z Zidanim Mostom in Brežicami		Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Na tem delu je glavna cesta samo enopasovna ker pomeni, da je zagotovljen samo izmenični promet v eni smeri. Potrebno je zagotoviti primeren standard (dvopasovno glavno cesto) dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Hkrati je treba zagotoviti ustrezno povezavo mimo Krškega do Brežic.
Ro.11	povezava Kočevja z Ljubljano		Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnost tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture. Poleg cestne infrastrukture je v smeri Kočevja tudi obstoječa železniška infrastruktura. V okviru priprave ukrepa je potrebno upoštevati obe prometni sredstvi ter ugotoviti kakšni konkretni ukrepi lahko zadostijo ciljem hitrejši in boljše dostopnosti. Predvsem je potrebno preučiti ali bi lahko posodobitev železniške infrastrukture v celoti zadostila ciljem hitrejši in učinkovitejše dostopnosti ali pa je potrebno končne predloge ukrepov iskati tako na cestni kot na železniški infrastrukturi z upoštevanjem učinkovitejše izvede javnega prevoza.
Ro.12	avtocestno omrežje okoli Ljubljane		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan. Na avtocestnem obroču okrog Ljubljane praktično na vseh odsekih prihaja do zastojev. Z uvajanjem javnega prometa, kjer bi pomembnejšo vlogo prevzela železnica na glavnih smereh oz. na regionalnih smereh, je pričakovati, da se tudi del prometa tudi zmanjša, a kljub temu je zaradi povečanja mobilnosti pričakovati tudi povečan obseg prometa denimo leta 2030. Predvidoma, bi del problemov lahko reševali tudi z uvajanjem ITS storitev. Če ti ukrepi v celoti ne rešijo problemov pa je potrebno pripraviti tudi ukrepe, ki bi omogočili povečanje kapacitete obstoječih avtocestnih odsekov in priključnih AC krakov. Predvidoma se obstoječa infrastruktura lahko razširi za dodaten vozni pas v vsaki smeri.
Ro.13	povezava Gorenjska–Štajerska		Povezava med Gorenjsko in Štajersko je zagotovljena preko Ljubljane s potekom avtoceste oz. hitre ceste na severnem delu Ljubljane. Posledično se velik del prometa med Gorenjsko in Štajersko vodi po daljši poti kar povzroča uporabnikom dodatne stroške. Ta promet torej obremenjuje Ljubljanski prometni obroč in povzroča dodatno obremenjevanje okolja z emisijami. Direktna povezava med Gorenjsko in Štajersko (Želodnik-Vodice) bi skrajšala potovalno pot med obema regijama.



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
Ro.14	povezava Štajerska–Dolenjska		Povezava med Štajersko in Dolenjsko je zagotovljena preko Ljubljane s potekom avtoceste. Posledično se velik del prometa med Štajersko in Dolenjsko vodi po daljši poti kar povzroča uporabnikom dodatne stroške. Ta promet torej obremenjuje Ljubljanski prometni obroč in povzroča dodatno obremenjevanje okolja z emisijami. Obstoječe ceste na poteku med Celjem in Novim mestom ne nudijo ustreznega standarda povezave. Direktna povezava med Štajersko in Dolenjsko bi skrajšala potovalno pot med obema regijama. Potrebno je preučiti možnost uporabe obstoječe infrastrukture, ki bi jo bilo potrebno posodobiti za hitrosti denimo 90 km/h ali npr. v posameznih predelih na 70km/h.
Ro.15	povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano		Škofja loka in Medvode sta velika generatorja prometa, to še posebej velja za dnevne migracije. Iz te smeri je dnevna obremenitev še posebej izrazita v jutranji in popoldanski konici. Na cesti med Ljubljano in Medvodami prihaja do zastojev, posledično zastoji povečujejo stroške uporabnikom ter tudi predstavljajo dodatne okoljske obremenitve. Del dnevnih migracij je potrebno preusmeriti na druge oblike transporta denimo javni potniški promet, pri čemer je potrebno preučiti katere organizacijske rešitve (avtobusni promet, železniški promet) lahko zadostijo sedanjim in pričakovanim potrebam. Poleg organizacijskih rešitev je potrebno preučiti tudi možnosti nadgradnje oz. dograditve obstoječe infrastrukture tako železniške (npr. nadgradnja obstoječega tira, izgradnja dodatnega tira) in cestne (npr. širitev obstoječe ceste, morebitna preložitve sedanje trase (obvoznice).
Ro.16	cestno omrežje okoli Maribora		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan. Glavni problem predstavlja predvsem del prometa na južnem delu Maribora in sicer iz zahodnega predela Maribora in zaledja, ki se usmerja proti hitri cesti oz. Avtocesti. Na nekaterih delih omrežja prihaja do zgostitev prometa in zastojev s tem so tudi povezane prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustreznější pogoji v bivalnem okolju.
Ro.17	cestno omrežje okoli Kopra		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan ter v turistični prometni konici. Na nekaterih delih omrežja (smer Koper mejni prehod Dragonja) prihaja do zgostitev prometa in zastojev s tem so tudi povezane prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustreznější pogoji v bivalnem okolju.
Ro.18	povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom		Ilirska Bistrica in zaledje imata v sedanjih razmerah glavno cesto, ki nima ustreznega standarda daljinske glavne ceste. Iz Postojne se proti Hrvaški (Reka, zahodni del Istre, Kvarner) odvija tudi povečan turistični promet, ki je posebej izrazit med turistično sezono. Promet v konicah dosega tudi 3 do 4 kratnik povprečnega prometa. Povezava od Postojne proti Hrvaški je tudi del celovitega TEN-T omrežja. Prometne analize so pokazale, da cesta že v sedanjih razmerah ne nudi ustreznega standarda, saj prehaja skozi naselja, del ceste pa nima ustreznih elementov, omejen je tudi prevoz tovornih vozil. Ukrep predvideva posodobitev obstoječe infrastrukture s ciljem zagotoviti ustrezen standard, pretočnost obstoječe ceste, denimo za hitrosti 90 km/h oz. z omejitvami na 70 km/h. Ukrep predvideva tudi preučitev preložitve dela trase na področju naselij, predvsem da se loči daljinski promet od notranjega in ciljno izvornega. Potrebno je zagotoviti tudi boljšo prometno varnost, zato morajo rešitev upoštevati tudi ločevanje motoriziranega od ne motoriziranega prometa.
Ro.19	mestno omrežje Celje		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan ter v turistični prometni konici. Na nekaterih delih omrežja v Celju med priključki na AC in ostalim omrežjem prihaja do zgostitev prometa in zastojev s tem so tudi povezane prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustreznější pogoji v bivalnem okolju.



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
Ro.20	povezava Ormoža s Ptujem/Mariborom		Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture.
Ro.21	mestno omrežje Nova Gorica		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan ter v turistični prometni konici. Na nekaterih delih omrežja v Novi Gorici prihaja do zgostitev prometa in zastojev s tem so tudi povezane prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem okolju.
Ro.22	povezava Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje		Posamezna področja Slovenije (kot npr. Kozjansko, Šentjur, Rogaška Slatina,...) so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena, kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega TEN-T omrežja. Ukrep predvideva pripravo večjega števila projektov, ki bodo upoštevali dejanske potrebe prometnega sistema. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture. Cilji so predvsem povezani z boljšo in hitrejšo dostopnostjo.
Cestno omrežje			
Ro.31	Izboljšanje dostopnosti regij brez neposredne povezave z omrežjem TEN-T		Izboljšanje regionalnega omrežja (cestnega in železniškega, odvisno od njunega obstoja), ki bi ljudem omogočilo dostop do regionalnih središč v sprejemljivem času.
Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem		Upravljanje prometa je pomemben segment prometnega sistema. Zbiranje in obdelava podatkov o prometu je osnova za dopolnjevanje baze podatkov o prometu. Štetja prometa se izvajajo na različne načine pri čemer je potrebno zagotoviti dostop do podatkov na primernih platformah, ki so tudi dostopne javnosti. Funkcije nadzora, vodenja in upravljalna prometa predstavljajo osnovo za optimiziranje pretočnosti prometnih tokov. Učinkoviti sistemi omogočajo vodenje na način, da je čim manj zastojev ob rednem odvijanju prometa ter ob npr. izrednih prometnih dogodkih. V okviru priprave strategije razvoja prometnega sistema v RS je bil razvit prometni model. Model je potrebno vzdrževati in posodabljati z vključevanjem novih raziskav (denimo ankete po gospodinjstvih, druge raziskave) ter tako zagotoviti, da je model vseskozi ažuren.
Ro.33	Varstvo okolja in cestna varnost		Ukrepi v zvezi z varstvom okolja na področju prometa so vezani predvsem na preprečevanje razširjanja hrupa v okolje (protihrupne ograje, nasipi). Konkretnije ukrepe je treba natančneje opredeliti v novelaciji operativnega programa varstva pred hrupom. Pri tem se bo potrebno osredotočiti predvsem na dve: a) da je potrebno zagotavljati zmanjšanje emisije hrupa cestnega prometa na viru; v zvezi s tem je potrebno pripraviti natančnejšo strategijo in tehnološke rešitve, ki bodo zagotavljale učinkovito zmanjšanje hrupa zaradi kotaljenja in b) pripraviti je potrebno izhodišča, pri katerih stavbah in na kakšen način naj se izvaja sanacija zvočne izoliranosti kritičnih fasadnih elementov. Glede cestne varnosti se na podlagi analiz podatkov o prometnih nesrečah in terenskih ogledov določajo križišča in odseki z visoko stopnjo prometnih nesreč. Zanje se nato pripravi program ukrepov, kjer se določijo možni takojšnji ukrepi ter kratkoročni, srednjeročni in trajni ukrepi za izboljšanje prometne varnosti. Nacionalni prometni model je pokazal, daje na cestnem omrežju potrebno v Sloveniji sanirati veliko število nevarnih križišč in mnogo nevarnih odsekov. Pri ukrepih za večjo varnost na avtocesti treba predvideti tudi varnostne ukrepe, ki bodo učinkovito preprečili vožnjo v napačno smer, kar je treba realizirati v najkrajšem možnem času.



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
Ro.34	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem		V novi TEN-T uredbi so navedena naslednja prometna vozlišča v Sloveniji: Ljubljana in Koper kot vozlišča v jedrnem delu TEN-T omrežja, Maribor pa kot vozlišče v celovitem delu TEN-T omrežja. Na teh točka je največji potencial za razvoj logistične dejavnosti na področju tovora, v Ljubljani in Mariboru pa tudi za vzpostavitev multimodalnih platform za potnike. Vendar bi bilo lahko v Sloveniji tudi širše (v večjem obsegu) poskrbljeno za prenos tovora in prehod potnikov iz enega načina transport v drugega. S tem bi omogočili učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in s tem povečali učinkovitost prometa. Za ta namen je potrebno v prihodnje identificirati možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi načini transporta. Kjer bi se izkazalo za potrebno in učinkovito bi bilo potrebno oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oz. zagotoviti ustrezno povezanost logističnih tovornih terminalov z različnimi načini transporta, kjer je za to izražen interes gospodarstva.
Ro.35	Spodbujanje rabe ekoloških vozil in izgradnja omrežja za polnilne postaje		V okviru institucij EU (Svet EU in Evropski parlament) se je zaključila razprava v zvezi s predlogom direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Privedeva se, da bo direktiva objavljena konec letošnjega leta. Direktiva zahteva od držav članic, da sprejmejo nacionalno strategijo na področju uporabe alternativnih goriv in sicer: na področju osebnih vozil za električna vozila, vozila na stisnjen zemeljski plin in vodik, na področju tovornih vozil za utekočinjen zemeljski plin, na področju pomorstva za ladje na utekočinjen zemeljski plin ter za napajanje ladij z elektriko s kopnega ter na področju letalstva za napajanje letal z elektriko na letališčih. Direktiva določa tudi roke za to, ki so večinoma do leta 2025, razen za polnilne postaje za električna vozila, za katere je rok leto 2020. Direktiva v prilogi določa tudi polnilne standarde za to infrastrukturo. Glede na okoljske zahteve na nacionalni oz. EU ravni pa bo potrebno spodbuditi nabavo električnih oz. hibridnih vozil tako, da bi bilo do leta 2030 na slovenskih cestah vsaj 15% prometnega dela opravljeno brez izpustov TGP. Treba je predvideti finančne spodbude, ki bi posameznike spodbujale k nakupu vozil z okolju prijaznimi pogonskimi gorivi (npr. elektrika, plin).
Ro.36	Internalizacija eksternih stroškov		Gre za orodje prometne politike, ki ima osnovo v evropski Direktivi o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila(2011/76). Direktiva določa, da mora država članica EU uvesti zaračunavanje eksternih stroškov vsaj za težka tovorna vozila nad 11 ton (lahko pa seveda tudi za vsa ostala), če se odloči za tak ukrep. Dodatno se lahko zaračunavajo zastoji, onesnaževanje zraka in hrup. Gre za vključitev okoljskih stroškov glede na energetske učinkovitost (količina CO ₂ /km) in čistost vozil (standard Euro) v ceno pristojbin za uporabo javnih cestnih površin in parkirnih površin, če so v mestnih središčih. Pogoji za to pa je uvedba elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku.
Ro.37	Omejevalna politika parkiranja		Za doseg ciljev za zmanjšanje emisij CO ₂ in onesnaževal so učinkoviti ukrepi z: a) zmanjšanjem števila km, ki jih prevozi osebni avto v urbanem okolju; b) povečanjem deleža peš in kolesarskega prometa v modal splitu; c) povečanju deleža javnega potniškega prometa v modal splitu; d) povečanju števila potnikov v avtu, ki se uporablja v urbanem okolju, zmanjšanju porabe goriva na enoto tovora; e) z izboljšanjem energetske učinkovitosti vozil; med ukrepi za zmanjšanje prevoženih km z osebnimi avtomobili je učinkovit ukrep restriktivne parkirne politike s plačljivim parkiranjem in omejevanjem površin, ki so namenjene parkiranju osebnih avtomobilov.
Delovanje/organizacija cestnega prometa			
Ro.41	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje		Zakonodaja in smernice za načrtovanje, povezane s cesto, morajo spodbujati razvoj sektorja in bi morale biti v skladu z najboljšo mednarodno prakso in z evropskimi uredbami, zlasti v zvezi z varnostjo, interoperabilnostjo, trajnostjo in okoljem. Ustvarjanje/spodbujanje priglasiženih organov/pristojnih organov
Ro.42	Izboljšanje finančne vzdržnosti cestnega omrežja in sistema plačevanja cestnine		Stabilen namenski vir in vzpostavitev elektronskega cestninjenja
Ro.43	Razvoj koncepta vzdrževanja za cestno omrežje (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni)		Republika Slovenija razpolaga z razvejano infrastrukturo tako na področju cest kot na področju železnic ter ostale infrastrukture. Infrastruktura omogoča mobilnost ljudi in izvajanje gospodarskih aktivnosti. V preteklih letih so upravljavci začeli z različnimi meritvami stanja, ki omogočajo ugotavljanje realnega stanja kakovosti infrastrukture. V nekaterih segmentih denimo na avtocestah je uveden računalniško podprt sistem, ki omogoča sprotno spremljanje stanja vozišč ter omogoča pripravo planov obnov na osnovi matematičnih modelov podprti z krivuljami propadanja vozišč. Taki sistemi omogočajo učinkovito upravljanje infrastrukture ter omogočajo, da sistem postane tudi finančno vzdržen na dolgi rok. Sistemi, ki temeljijo na realnih podatkih o stanju infrastrukture in omogočajo planiranje potrebnih ukrepov morajo biti uvedeni tudi za ostale segmente infrastrukture (ostale ceste, železnice,...).



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
Ro.44	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji		Spodbujanje recikliranja in uporabe lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture in tudi uporabo certificiranih gradbenih materialov iz recikliranih stranskih proizvodov ali odpadnih materialov, ki nastajajo v drugih sektorjih (pri naročanju se upošteva tudi Uredba o zelenem javnem naročanju). Pri uporabi gradbenih materialov za prometno infrastrukturo, ki niso primarnega naravnega izvora, je treba upoštevati dejstvo, da: gre za uporabo večjih količin gradbenih materialov, predvsem kot gradbena polnila; se katere nevarne snovi iz odpadnih materialov trajno mobilizirajo in imajo novi gradbeni materiali lahko tudi boljše funkcionalne lastnosti v primerjavi z izvirno naravnimi.
Ro.45	Zniževanje emisij onesnaževal		Zniževanje emisij onesnaževal, kot npr.: da je pri izvajanju storitev rednega nadzora stanja motornih vozil s tehničnimi pregledi dana velika pozornost pregledom izpušnih plinov; da se omejuje dostop oziroma uporabo dostavnih lahkih tovornih vozil v mestnih središčih, če ne izpolnjujejo okoljskih standardov, ki veljajo za nova vozila.
Ro.46	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 na podnebne spremembe in na podlagi rezultatov analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture na podnebne spremembe. Torej je treba razviti smernice, metodologije in postopke za ravnanje pri zbiranju informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave.
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 prostoživečimi živalmi: Zmanjšati fragmentiranost habitatov vrst z vzpostavitev prehodov za prostoživeče živali na obstoječih prometnicah (predvsem za vrste iz skupin sesalci in dvoživke). Za ta namen se v začetni fazi izvede študija ali že povzamejo rezultati opravljenih monitoringov povozov prostoživečih živali ter na podlagi izsledkov študije uredijo objekti za prehajanje živali. V sklopu ukrepa se pripravi tudi prioriteten seznam črnih točk povozov dvoživk, kjer 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 možna postavitev kemičnih odvrčal, zvočnih opozorilnih naprav, svetlobnih odsevnikov ali kombiniranih naprav; Pri novo načrtovanih prometnicah zagotoviti ohranitev obstoječih migracijskih poti z izgradnjo ustreznih objektov ali drugih ureditev za prehajanje prostoživečih živali (predvsem za vrste iz skupin zveri, srnjadi, jelenjadi, netopirjev in dvoživk). Za potrebe načrtovanja se že v začetni fazi izdela namenska študija (oz. povzame rezultate že opravljenih študij, če ti obstajajo), ki obsega podatke o vrstah, katerih migracija bo s posegom prizadeta, in usmeritve projektantu za načrtovanje objekta oz. ureditve (lokacijo, obliko, velikost, zasaditev objekta in okolice in podobno).
Ro.48	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam		Zagotoviti ustrezno dostopnost infrastrukture vsem uporabnikom, torej spodbujanje aktivnejšega delovanja v smeri prilagajanja infrastrukture, da bi bila ta bolj dostopna za manj mobilne osebe kot na primer: ureditev dostopov iz pločnikov na ceste; uporaba invalidom prijaznih javnih prevoznih sredstev; ureditev javnih električnih polnilnic; prilagojene za uporabo invalidom na vozičkih in podobno.



7.4.2.3. Področje mestnega prometa

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
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 migracij na/iz dela. Precej obsežen je tudi javni potniški promet, ki pa bi se ga dalo še izboljšati predvsem na področju železnic. To bi dosegli s povečanjem zmogljivosti in kakovosti storitev potniškega prometa. Za ta namen bi bilo potrebno zagotoviti dvotirnost proge (ali vsaj delno dvotirnost), da se omogoči taktni vozni red in elektrifikacijo.
U.2	koridor Kranj–Ljubljana		Odsek predstavlja pomembno ljubljansko vpadnico, z precejšnjim številom potnikov na železnici. Zato že sedaj primanjkuje kapacitet za prevoz vseh potencialnih potnikov. Da bi to izboljšali je potrebno zagotoviti predvsem dvotirnost, da se omogoči taktni vozni red. To bo izvedeno v okviru izgradnje 2. tira na relaciji Ljubljana - Jesenice.
U.3	koridor Grosuplje–Ljubljana		Gre za eno pomembnejših vpadnic v glavno mesto Slovenije, na kateri je veliko prometa (dnevnih migracij na/iz dela), vendar predvsem z osebnimi avtomobili (po avtocesti). Z določenimi 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 potrebno zagotoviti dvotirnost proge (ali vsaj delno dvotirnost), da se omogoči taktni vozni red in elektrifikacijo.
U.4	Povezava Ljubljane z letališčem		Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana nima najboljših povezav v okviru javnega potniškega prometa z glavnim mestom Ljubljane. Zato bi bilo po eni strani potrebno razmišljati o ustrežnejših povezavah z avtobusi (direktne linije in ne povezave preko okoliških krajev, npr. direktna linija letališče - Ljubljana) oz. o ustrezni železniški povezavi. Slednje bi bilo možno izvesti ob izgradnji 2. tira na relaciji Ljubljana - Jesenice v kolikor bi se odločili traso speljati mimo letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. V primeru, da to ne bi bilo smiselno oz. upravičeno, pa se lahko o železniški povezavi razmišlja, če bo letališče imelo več kot 3,5 mio potnikov/na leto).
Mestno omrežje			
U.11	Ljubljana P+R (angleško <i>park and ride</i> oziroma parkiraj in se pelji)		Ljubljana je največje slovensko mesto in prestolnica Slovenije z največjim številom dnevnih migracij ljudi, ki jim jih lahko olajšamo oz. izboljšamo z ustrezno postavitvijo P+R. Parkirišča so neposredno povezana s kapacitetami javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden dostop do središča mesta na okoljsko ustrezen način. Uporabnik se izogne stresni vožnji skozi natrpne ulice mesta, mesto po drugi strani pa je na ta način manj obremenjeno z osebnimi avtomobili in posledicami, ki jih promet osebnih vozil prinaša – od prenatrpanosti ulic in parkirišč do onesnaženosti in splošne degradacije okolja v mestnih središčih. V Ljubljani se predvideva postavitvev 25 P+R.
U.12	Maribor P+R		Maribor je drugo največje slovensko mesto s precejšnjim številom dnevnih migracij ljudi, ki jim jih lahko olajšamo oz. izboljšamo z ustrezno postavitvijo P+R. Parkirišča so neposredno povezana s kapacitetami javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden dostop do središča mesta na okoljsko ustrezen način. Uporabnik se izogne stresni vožnji skozi natrpne ulice mesta, mesto po drugi strani pa je na ta način manj obremenjeno z osebnimi avtomobili in posledicami, ki jih promet osebnih vozil prinaša – od prenatrpanosti ulic in parkirišč do onesnaženosti in splošne degradacije okolja v mestnih središčih. V Mariboru se predvideva postavitvev 6 P+R.
U.13	Slovenija P+R		Slovenija je zelo specifična glede poselitve. Ima namreč okrog 6000 naselij, kar je glede na njeno površino (20.273 km ²) in številom prebivalcev (približno 2 milijona). Zato se uporaba P+R (angleško » <i>park and ride</i> « oziroma »parkiraj in se pelji«) kaže kot primeren način za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa. Predstavlja 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. Potencialne točke za izgradnjo P+R je sicer pokazal prometni model, vendar za natančnejše planiranje njihovih postavitvev bo potrebno šele izvesti podrobnejšo študijo. Okvirno pa se planira, da naj bi na nivoju Slovenije postavili 72 P + R.



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
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. Na drugi strani pa bi to lahko pomenilo tudi ukinjanje ali funkcionalno degradiranje nekaterih obstoječih postaj, kjer pričakovane stopnje mobilnosti postanejo nerelevantne. 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.
U.15	Ločitev vrst prometa – dajanje prednosti javnemu prevozu, odprava zastojev		Mestni javni prevoz (avtobusi in morebiti lahka železnica) mora soobstajati z osebnimi vozili, saj je prostor v mestih vedno omejen. Hkrati bo več pozornosti namenjene javnemu prevozu in vrnitvi dela urbanega prostora v uporabo prebivalcem. V tem smislu in z namenom povečanja učinkovitosti javnega prevoza se bo stopnja ločitve osebnega in javnega prometa povečala z gradnjo voznih pasov, namenjenih javnemu prometu in/ali namenskih koridorjev za javni potniški promet (avtobuse in morebiti lahka železnico) ter izvajanjem ukrepov za dajanje prednosti javnemu prevozu s sredstvi upravljanja prometa, kot so semaforji. Poleg tega bodo odstranjene ugotovljene ovire in ozka grla, ki ovirajo učinkovit pretok javnega prometa. Te ovire in ozka grla pogosto povzročajo zamude v javnem prometu in lahko celo ogrozijo varnost v cestnem prometu (npr. cestni prehodi čez železniško progo).
U.16	Povečanje intermodalnosti (P+R itd.)		Eden od ključnih vidikov pri vzpostavljanju dobrega sistema javnega potniškega prometa in za uspeh integriranih transportnih sistemov, ki spodbujajo prehod z zasebnega na javni prevoz, je povečanje in olajšanje intermodalnosti. Tako bo skupaj z razvojem ustreznih intermodalnih terminalov razvoj infrastrukture, kot so <i>Park & Ride</i> (parkiraj in se pelji), <i>Kiss & Ride</i> (kombinacija dostave potnikov z osebnimi vozili in javnega prevoza), <i>Bike & Ride</i> (kolesari in se pelji) itd. vozačem zagotovil dodatno možnost za dostop do mesta, ki se bo izogibala zastojem v osrednjih mestnih območjih in spodbujala uporabo javnega prevoza. Lokacija te infrastrukture bo podrobno analizirana za vsak primer posebej, pri čemer se bo upoštevala funkcionalnost, na primer: „parkiraj in se odpelji“ se običajno nahaja na obrobju mesta, poleg terminalov javnega prevoza.
U.17	Kolesarsko omrežje		Potrebno je narediti načrt ureditve in kategorizacije državnih in primestnih kolesarskih poti. Pri tem bo prednostna naloga povezava že zgrajenih kolesarskih odsekov v večje logične zaključene celote, zagotavljanje višjega standarda oz. nivoja usluge za kolesarje, dodatno zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so soudeleženi kolesarji (v tujini velja načelo vizije »nič«) ter izgradnja lokalnih kolesarskih povezav, ki se povezujejo z državnim kolesarskim omrežjem in kolesarjem zagotavljajo večjo mobilnost. Predvidena končna dolgoročna planska doba izvedbe celotnega omrežja je 25 let. Izgradnja bo potekala po fazah. Vlaganja v izgradnjo državnega kolesarskega omrežja morajo biti uravnotežena glede na predvidene posamezne kratkoročne, srednjeročne in dolgoročne planske etape. Potrebno je ekonomično 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. Izgradnja novih kolesarskih poti je predvidena le tam, kjer ni druge možnosti. Izgradnja kolesarskih stez in kolesarskih pasov je predvidena predvsem v naseljih in tam, kjer je s stališča prometne varnosti to nujno potrebno.
Delovanje/organizacija mestnega prometa			
U.31	Uvedba integrirane vozovnice		Ena najbolj oprijemljivih koristi za uporabnike integriranih prevoznih sistemov je uvedba integriranih tarifnih sistemov. Stopnja integracije 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 relevantnega prometnega organa in ob upoštevanju vseh možnosti, kot je možnost uporabe pametne kartice za plačilo P+R, parkiranja na ulici, cestnin itd.
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, da bi upravičili uvedbo rednih javnoprevoznih linij (npr. podeželje ali območje razpršene poselitve), bo uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo zagotovila možnost, da bodo storitve javnega prevoza na voljo tudi na omenjenih območjih.
U.33	Prilagoditev voznih redov (usklajeno)		Da bi povečali delež javnega prevoza v mestnem, primestnem in regionalnem prometu, je treba za izboljšavo poveztivosti, učinkovitosti in usklajenosti različnih načinov prevoza uskladiti vozne rede. V nadaljnjih študijah se bo ta možnost analizirala ob upoštevanju potniškega potenciala ter operativnih in infrastrukturnih zahtev.



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
U.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje		Uvedba integriranih 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 v smislu ustanovitve novih služb, odgovornih za integrirane prevozne sisteme ter za pripravo in vodenje projektov. Uvajanje novih tehnologij pomeni, da bo treba usposabljati obstoječe in nove kadre ter tako zagotoviti pravilno delovanje in vzdrževanje teh sistemov.
			Zaradi tesne povezave med mestnim, primestnim in regionalnim prevozom z ničelnimi emisijami ter uporabniki osebnih vozil bodo usposabljanja potekala v kombinaciji z izobraževalnimi programi za uporabnike o varni uporabi različnih načinov prevoza.
			Program usposabljanja in izobraževanja je med drugim treba razviti zato, da:
			– se povečajo zmogljivosti in kompetence administrativnega osebja;
			– se osebje pri različnih prevoznikih usposobi za stroškovno učinkovito in varno vožnjo ter komunikacijo s potniki;
			– se študente usposablja na področju uporabe in varnosti koles in javnega prevoza;
U.35	Obnova voznega parka		– se javnost ozavešča o varni vožnji ter učinkoviti in varni uporabi ter prednostih javnega prevoza, pri čemer je poudarek na ranljivih skupinah (npr. invalidih in starejših občanah).
			Program bo temeljil na študijah primerov in primerih dobrih praks ter bo tako zagotavljal zabavno in trajno izobraževanje.
U.36	Informacijska platforma		Razen nekaterih izjem je trenutna flota vozil javnega prevoza stara in temelji na zastarelih in neučinkovitih tehnologijah. Da bi povečali konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnimi avtomobili, je treba posodobiti vozni park in zagotoviti, da bo ta skladen z najvišjimi standardi kakovosti ter varnostnimi in okoljskimi standardi, poleg tega pa tudi dostopen osebam z omejeno mobilnostjo. Obnova voznega parka bo izvedena v sodelovanju s predvidenimi izboljšavami infrastrukture. Prvi korak k razvoju tega ukrepa je celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur ustreznih operaterjev ter analiza prihodnjih zahtev ter operacijskega in vzdrževalnega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene specifične tehnične zahteve glede voznega parka.
U.37	Podpora nepridobitnim skupinam na področju prevoza		Ozaveščanje javnosti o administrativnih prizadevanjih in prednostih javnega prevoza je pomembno za uspešno izvedbo ostalih 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.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki		Nepridobitne skupine, ki spodbujajo uporabo alternativ osebni avtomobilom, so se izkazale 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 (sosedstva združenja ali skupine s skupnim interesom, nevladne organizacije itd.) lahko lokalnim upravam in organom za promet pomagajo pri njihovih nalogah in promociji uporabe javnega prevoza. Zato bo treba spodbujati in upoštevati sodelovanje takšnih združenj, lokalnih skupin in nevladnih organizacij pri odločitvah o načrtovanju prometa.
U.39	Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz		Nove tehnologije med drugim omogočajo zbiranje podatkov ter spremljanje razmer v prometu in uporabe javnega prevoza v realnem času. Da bi izkoristili te nove tehnologije, bodo ustanovljeni centri za centralizirano upravljanje javnega prometa, 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 posodobljena tako, da bo integrirana v centralizirani sistem upravljanja (npr. „pametne semaforje“ ali ukrepe za dajanje prednosti javnemu prevozu). S tem se bo izboljšala kakovost pri načrtovanju in spremljanju javnega prevoza, uporabniških informacijah za potnike, nadzoru prometa in zbiranju podatkov o prometnih zastojih in prihodih vozil javnega prevoza v realnem času.
			V zvezi z obveznostmi za načrtovanje prometa bodo funkcionalne regije in/ali mesta morala razviti ustrezne načrte za trajnostno mobilnost v mestih (načrti za mobilnost lahko pokrivajo območje enega mesta ali več združenih mest (funkcionalne regije)). S temi načrti mobilnosti bo mogoče analizirati trenutno stanje prometnih sistemov, ne le z infrastrukturnega, ampak tudi z operativnega in organizacijskega vidika, na podlagi rezultatov analiz pa bodo opredeljene prihodnje potrebe. Obstoj teh načrtov je predpogoj za vlaganje v sisteme javnega prometa. Te načrte mobilnosti je treba redno pregledovati in posodabljati; biti morajo v skladu z instrumenti na visoki ravni načrtovanja, kot je strategija za razvoj prometa.



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
U.40	Zniževanje emisij onesnaževal		Zniževanje emisije onesnaževal, kot npr.: da se cestni vozni park v javnem prometu redno obnavlja in da se pri nabavi novih vozil zagotovi, da so ta v skladu s stanjem tehnike; da se enaka pozornost kot spodbujanju uporabe javnega prometa v urbanih središčih namenja tudi drugim oblikam trajnostne mobilnosti (kolesarjenje, cone za pešce).
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 na podnebne spremembe in na podlagi rezultatov analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture na podnebne spremembe. Torej je treba razviti smernice, metodologije in postopke za ravnanje pri zbiranju informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave.

7.4.2.4. Področje pomorskega prometa

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
Pomorski promet			
Elementi pomorskega omrežja			
M.1	Koprsko pristanišče - podaljšanje pomolov 1 in 2		Cilj koprškega pristanišča je doseči rast prometa nad 19 mio ton do leta 2015, nad 23,5 mio ton do leta 2020. Leta 2030 se pričakuje več kot 30 mio ton pretovora. V kolikor želimo doseči te cilje je potrebno (med drugim) podaljšati pomola 1 in pomol 2. Oba ukrepa sta opredeljena tudi v sprejetem državnem prostorskem planu.
M.2	Koprsko pristanišče - izgradnja pomola 3		Izgradnja pomola 3, kot pogoj za rast pretovora v koprskem pristanišču se predvideva po letu 2030. Tudi ta ukrep je opredeljen v državnem prostorskem planu.
M.3	Koprsko pristanišče - preureditev pristaniške infrastrukture		Skladno z ukrepi M.1, M.2 in M.4, je posledično potrebna tudi preureditev pristaniške infrastrukture, in sicer: širitev zalednih terminalov, deponij in skladišč, širitev oz. podaljšanje železniških tirnih kapacitet, nakladalnih postaj, rezervoarjev, parkirišč, izvedba ekološke sanacije za sipke tovore, dodatne cestne kapacitete, ureditev zunanje navezave in vhoda do pristanišča ter zunanjega kamionskega terminala itd.
M.4	Koprsko pristanišče (območje koncesije in območje izven koncesije) - poglobljanje		Ladje, predvsem kontejnerske, postajajo vse večje in večje z vse večjim ugrezom, zato je v pristaniščih potrebno nenehno poglobljanje vplavnih kanalov in bazenov. Tako se v koprskem pristanišču predvideva do konca leta 2015 poglobitev vplavnega kanala v Bazena I in Bazena I na globino -15 m, do leta 2020 pa tudi poglobitev vplavnega kanala v Bazena II in Bazena II na globino 16 m.
M.5	Koprsko pristanišče - potniški terminal		Ureditev infrastrukture in izgradnja objekta potniškega terminala
Pomorsko omrežje			
M.11	Polnilne postaje za alternativna goriva		Glede na predlog Direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, naj bi v jedrnih TEN-T pristaniščih (kamor spada tudi pristanišče Koper) do leta 2025 zagotovili 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 pri aktivnostih za vzpostavitev prostega pretoka blaga po morju »blue belt«.



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
M.13	Izboljšanje varnosti prometnega sistema.		Vzpostavitev VTS (sistem za spremljanje pomorskega prometa) centra z ustrezno tehnično opremo in organizacijo službe nadzora
Delovanje/organizacija pomorskega prometa			
M.21	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem		V pristanišču se poleg samega pretovora izvaja tudi logistična dejavnost, kar je povezano z (pre)ureditvijo pristaniške infrastrukture, opisane v ukrepu M3, ki služijo tudi logistični dejavnosti. Poleg tega pa je za uspešen razvoj tega področja potrebno zagotoviti tudi ustrezne končne povezave s pristaniščem (t.i. <i>last miles</i>), in sicer tako cestne, kot železniške in pomorske.
M.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje		Zagotovitev ustreznih organizacijskih pogojev in administrativnih zmogljivosti za izvajanje nadzora, spremljanja in obveščanja v pomorskem prometu.
M.35	Zmanjšanje negativnih vplivov na kakovost morja		Sprejeti je treba ukrepe za trajno zmanjšanje negativnih vplivov na kakovost morja, kot na primer: usposobiti inšpekcijske službe; nabava ustrezne opreme v primeru razlitij nevarnih snovi v morje; izgradnja ustrezne infrastrukture za sprejem in odlaganje odpadnih snovi iz plovil; z ustreznim načrtovanjem in gradnjo pristanišč omogočiti cirkulacijo vodnih tokov in s tem preprečiti evtrofikacijo.

7.4.2.5. Področje zračnega prometa

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	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 potrebno zagotoviti ustrezno letališko infrastrukturo zlasti podaljšanje vzletno-pristajalne steze, izgradnjo potniškega in tovornega terminala, izgradnjo dodatnih parkirnih pozicij za letala, logistični kompleks, ipd. na podlagi katerih bi se dosegalo večje finančne učinke in posredne učinke na turistični in gospodarski razvoj celotne Slovenije. Cilj razvoja je postati regionalno letališče. Za letališče je izdelan glavni načrt nadaljnjega razvoja – Masterplan. Prav tako se preveri tudi možnost, da bi se letališče Portorož namenilo zagotavljanju multimodalne povezave z drugimi večjimi letališči v širši okolici.
A.2	Letališče Edvarda Rusjana Maribor		Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga. Za to je potrebno zagotoviti ustrezno infrastrukturo zlasti podaljšanje vzletno-pristajalne steze, izgradnjo tovornega terminala, izgradnjo dodatnih parkirnih pozicij za letala, ipd. na podlagi katerih bi se dosegalo večje finančne učinke in posredne učinke na turistični in gospodarski razvoj Štajerske in Pomurske regije. Letališče bo predstavljalo tudi alternativno letališče Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana. Za letališče je izdelan glavni načrt nadaljnjega razvoja – Masterplan.
A.3	Letališče Portorož		Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga ter zagotovitev ustrezne infrastrukture za redno obratovanje letališča. V okviru tega so predvidene: asfaltiranje manevrskih površin do roba plansko opredeljenega območja, ureditve stripa in varnostnega območja konca vzletno-pristajalne steze in druge ureditvena podlagi katerih bi se dosegalo večje finančne učinke in posredne učinke na turistični in gospodarski razvoj Primorske regije.
Zračno omrežje			
A.10	Navigacijske službe zračnega prometa		Z izvajanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa mora biti zagotovljena varnost, rednost in nemotenost zračnega prometa, izpolnjevanje mednarodnih obveznosti Republike Slovenije v zvezi s temi službami ter zagotovljeni leti, ki sodelujejo v akcijah iskanja in reševanja, leti v humanitarne ali zdravstvene namene ter leti zrakoplovov v sili in leti državnih zrakoplovov. V okviru navedenega so predvidene



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
			gradnje, rekonstrukcije oziroma postavitve infrastrukturnih objektov, naprav in sistemov navigacijskih služb zračnega prometa.
A.11	Polnilne postaje za alternativna goriva		Skladno s TEN-T uredbo (1315/2013) je potrebno na TEN-T letališčih do leta 2030 zagotoviti infrastrukturo za uporabo alternativnih goriv. Glede na osnutek Direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, pa bo potrebno do leta 2025 na letališčih zagotoviti infrastrukturo za napajanje letal z elektriko. Med TEN-T letališča trenutno 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, v kolikor bo za to izražen interes gospodarstva. Obe letališči imata za to prostorske možnosti ter bližino avtocestnih in železniških povezav (slednje še posebej Maribor) v okviru jedrnih TEN-T povezav oz. koridorjev jedrnega omrežja (BA in/ali MED). Letališče Portorož pa ima trenutno le potniško logistično platformo za prehod potnikov iz letalskega na cestni oz. pomorski prevoz do turističnih središč slovenske obale.



7.4.3. Preglednica ukrepov in njihov vpliv na posebne cilje

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 strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema							
		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 in najboljša praksa	4b Izboljšanje organizacijske strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki	4c Izboljšanje operativne strukture 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 železniško 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																							



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

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 strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema							
R.31	Reorganizacija pristojbin za uporabo prog																						
R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe																						
R.33	Povečanje finančne vzdržnosti																						
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 koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja																						
R.38	Reorganizacija delovanj/urnikov																						
R.39	Zmanjšanje vplivov na okolje																						
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 prostoživečimi živalmi																						
R.44	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam																						
Cestni promet																							
Elementi cestnega omrežja																							
Ro.1	avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)																						
Ro.2	predor Karavanke																						
Ro.3	Razvoj koncepta postajališč za avtocestno omrežje																						



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

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 strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema					
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	avtocestno omrežje okoli Ljubljane																		
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																		
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 prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem																		



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

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 operative strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema								
Ro.33	Varstvo okolja in cestna varnost																							
Ro.34	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem																							
Ro.35	Spodbujanje rabe ekoloških vozil in izgradnja omrežja za polnilne postaje																							
Ro.36	Internalizacija eksternih stroškov																							
Ro.37	Omejevalna politika parkiranja																							
Delovanje/organizacija cestnega prometa																								
Ro.41	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje																							
Ro.42	Izboljšanje finančne vzdržnosti cestnega omrežja in sistema plačevanja cestnine																							
Ro.43	Razvoj koncepta vzdrževanja za cestno omrežje (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni)																							
Ro.44	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji																							
Ro.45	Zniževanje emisij onesnaževal																							
Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave																							
Ro.47	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi 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																							



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

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 operative strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema						
Mestno omrežje																					
U.11	Ljubljana P+R (angleško park and ride 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 integrirane 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 nepridobitnim skupinam na področju prevoza																				
U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki																				
U.39	Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz																				
U.40	Zniževanje emisij onesnaževal																				
U.41	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave																				
Pomorski promet																					
Elementi pomorskega omrežja																					
M.1	Koprsko pristanišče – podaljšanje pomola 1 in 2																				



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

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 strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema						
M.2	Koprsko pristanišče – izgradnja pomola 3																				
M.3	Koprsko pristanišče - skladno z ukrepi M1, M2 in M4, je posledično potrebna tudi preureditev pristaniške infrastrukture.																				
M.4	Koprsko pristanišče - poglobljanje vplovnih kanalov in bazenov																				
M.5	Koprsko pristanišče - izgradnja objekta potniškega terminala in ureditev infrastrukture																				
Pomorsko omrežje																					
M.11	Polnilne postaje za alternativna goriva																				
M.12	Vzpostavitev enotnega okna za organizacijo pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratke razdalje. Sodelovanje pri aktivnostih za vzpostavitev prostega pretoka blaga po morju »blue belt«.																				
M.13	Vzpostavitev VTS centra za spremljanje ladijskega prometa.																				
Delovanje/organizacija pomorskega prometa																					
M.21	Razvoj logistične dejavnosti v koprskem pristanišču in zagotovitev končnih povezav (»last miles«).																				
M.34	Zagotovitev administrativnih zmogljivosti in usposabljanje																				
M.35	Zmanjšanje negativnih vplivov na kakovost morja																				
Zračni promet																					
Elementi zračnega omrežja																					
A.1	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana - nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga.																				



STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

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 operative strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema								
A2	Letališče Edvarda Rusjana Maribor - nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga.																							
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 alternativna goriva																							
Delovanje/organizacija zračnega prometa																								
A.21	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem – razvoj logističnih dejavnosti.																							

8. CELOVITA PRESOJA VPLIVOV NA OKOLJE

Strategija je uvrščena med programe, ki imajo pomemben vpliv na okolje, zato je treba v skladu z Direktivo 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje pred njenim sprejemom v postopku celovite presoje vplivov na okolje presoditi posledice vplivov v Strategiji načrtovanih ukrepov in alternativ ukrepov na okolje in se opredeliti do tistih, ki so zaradi vplivov na okolje nesprejemljivi. Direktiva 2001/42/ES od držav članic zahteva, da se opredelijo in se posvetujejo tudi o čezmejnih učinkih načrtovanja planov in programov.

Ministrstvo za kmetijstvo in okolje je izdalo odločbo št. 35409-24/2012/14 na podlagi katere 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 aktivnosti, ki imajo lahko bistvene škodljive vplive oziroma posledice na okolje in varovana območja, s čimer se uresničujejo načela trajnostnega razvoja, celovitosti in preventive. V postopku celovite presoje vplivov na okolje se vplivi ugotavljajo na podlagi okoljskega poročila. Postopek vodi ministrstvo, pristojno za okolje. V njem je zagotovljeno tudi sodelovanje vseh resorno 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 izdelovalci okoljskega poročila bili vključeni v postopek priprave Strategije že v začetni fazi nastajanja dokumenta.

Po pridobitvi pozitivnega mnenje pristojnega ministrstva se Okoljsko poročilo v skladu s postopkom celovite presoje vplivov na okolje javno razgrne (razgrnitev traja najmanj 30 dni), v tem času se organizira tudi javna predstavitev. V času javne razgrnitve se zberejo pripombe in mnenja, ki se nato ustrezno vključijo v Strategijo in Okoljsko poročilo. S pridobitvijo odločbe o ustreznosti Okoljskega poročila in Strategije se postopek celovite presoje vplivov na okolje zaključi.

V času poteka postopka celovite presoje vplivov na okolje je ugotovljeno, da bo izvajanje Strategije verjetno imelo pomembne čezmejne okoljske posledice. V skladu z Direktivo 2001/42/ES je pristojno ministrstvo že junija 2014 pričelo s postopkom čezmejnega posvetovanja po Protokolu o strateški presoji vplivov na okolje h konvenciji o presoji čezmejnih vplivov na okolje.

V skladu z Zakonom o varstvu okolja se v postopku celovite presoje vplivov na okolje opredeli do širšega okvira okoljskih politik in ciljev varstva okolja. V postopku celovite presoje vplivov na okolje je bilo v fazi vsebinjenja (*scopinga*) izdelano poročilo z naslovom »Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji«. V temu poročilu so opredeljeni:

- okoljski cilji programa glede na značilnost programa; zlasti njegovo območje in vsebino;



- merila vrednotenja, ki lahko predstavljajo stopnje odstopanja od kazalcev stanja okolja, stopnje doseganja varstvenih ciljev ali druga merila, ki zagotavljajo ustrezno vrednotenje vplivov;
- relevantna okoljska področja, ki se jih presoja;
- metodologija ugotavljanja vplivov.

Predlog poročila »Izhodišča za izdelavo okoljskega poročila za program razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji« je izdelan februarja 2014 in posredovan v mnenje pristojnemu ministrstvu, ki je pridobilo mnenje relevantnih nosilcev urejanja prostora. Poročilo je 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 priložen Dodatek za presojo sprejemljivosti na varovana območja.

Okoljska presoja je izvedena po okoljskih vidikih in po skupinah ukrepov za vsakega od 21 podciljev Strategije, in sicer glede na doseganje posameznega opredeljenega okoljskega cilja. V splošnem velja ugotovitev, da so z ustrezno umestitvijo posegov v prostor in izvedbo vseh potrebnih omilitvenih ukrepov, vse skupine ukrepov iz okoljskega stališča sprejemljive.

Rezultati presoje alternativ kažejo, da so skoraj vsi predvideni ukrepi zelo ali delno skladni z okoljskimi cilji, pri čemer bo za zmanjšanje okoljskih vplivov potrebno pri praktično 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. 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 avtocestno omrežje okoli Ljubljane,
- 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 Portoroško letališče.

**Usmeritve in omilitveni ukrepi z vidika varstva okolja**

Za zagotavljanje doseganja okoljskih ciljev Strategije so opredeljene usmeritve in omilitveni ukrepi, ki jih je potrebno upoštevati pri izvajanju Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

V okoljskem poročilu so opredeljeni tudi specifični omilitveni ukrepi za posamezne prometne ukrepe znotraj posameznega podcilja. Te je potrebno upoštevati so v času načrtovanja posameznega prometnega ukrepa.

Najpomembnejše splošne usmeritve za načrtovanje prometne politike z vidika varstva okolja so:

- V Strategiji opredeljeni ukrepi so strateške narave in niso prostorsko umeščeni ali izdelani na projektnem nivoju, zato bo potrebno celovito presojo vplivov na okolje za posamezne infrastrukturne ukrepe izdelati v nadaljnjih fazah priprave projektne dokumentacije.
- Celovita presoja sprejemljivosti za posamezne ukrepe, ki bi lahko imeli pomembne vplive 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.
- Za zagotavljanje trajnostnega in sonaravnega razvoja naj se pri izboru ukrepov daje prednost razvoju javnega in železniškega prometa pred cestnim in zračnim prometom ter rekonstrukcijam pred gradnjami novih prometnic.
- Potreba po umestitvi novih železniških in cestnih povezav naj se preveri v posebnih študijah (z vidika prostora, okolja, projektnih rešitev in ekonomske upravičenosti). Za izdelavo teh študij je potrebno zagotoviti verodostojne prometne podatke in sodelovanje izkušenih strokovnjakov za posamezna področja.

1. Usmeritve in omilitveni ukrepi - Tla in mineralne surovine

Za zagotavljanje trajnostnega gospodarjenja z zemljišči in trajnostne rabe tal upoštevati sledeče usmeritve:

- Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno zmanjšati na najmanjšo možno mero ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov ter območij gozdov z lesno proizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti.
- Prometna infrastruktura naj se načrtuje na način, da se ne poveča stopnja verjetnosti pojavljanja zemeljskih plazov na širšem območju poseganja.

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	Pri umeščanju ukrepov R.1, R.3, R.6. in Ro.1 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.3) in Muri (R.7) ter S od Brestanice pri Komnu (R.6) in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.1, R.3, R.6. R.8 in Ro.1 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
1b	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.5, R.10. v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.3, R.5) in Savinji (R.10) ter pri Spodnji Polskavi (R.9) in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.3, R.5, R.8, R.10, Ro.1 in A.3 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
1c	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.5, R.10. in Ro.12 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.3, R.5) in Savinji (R.10), pri Spodnji Polskavi (R.9) ter V od Logatca in Zadobrovi in Polju v Ljubljani (Ro.12) in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.1, R.3, R.5, R.8, R.10 in Ro.12 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.a	Pri umeščanju ukrepov R.5, Ro.13, Ro.14, Ro.20 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom, predvsem ob Savi (R.5, Ro.14) in Savinji (Ro.14) ter ob naselju Borovci (Ro.20) in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.5, Ro.1, Ro.13, Ro.14, Ro.20 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.



Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
2.b	Pri umeščanju ukrepa Ro.14 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.3, Ro.4, Ro.14 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.c	Pri umeščanju ukrepa Ro.7, R.3, Ro.06, Ro.13 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.3, Ro.6, Ro.7, Ro.13, U.4 - železnica zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.d	Pri umeščanju ukrepa R.6 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom pri Brestanici pri Komnu in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.6 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.e	Pri umeščanju ukrepa Ro.9 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Paki in Velunji in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepu Ro.9 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.f	Pri umeščanju ukrepa Ro.18 v prostor se je potrebno izogibati gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih Ro.18 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.g	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.5, Ro.10, Ro.13, Ro.14 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji ter J od Radomelj in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno 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, U.4 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
2.h	Pri umeščanju ukrepov Ro.7, Ro.10, Ro.13, Ro.20 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji ter J od Radomelj, varovalni gozdov Idrijsko-Cerkljanskega hribovja in pri Borancih ter gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih Ro.7, Ro.9, Ro.10, Ro.11, Ro.20 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
3.a	Pri umeščanju ukrepov R.3, R.5 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.1, R.3, R.5, U.4 - železnica zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
3.b	Pri umeščanju ukrepov R.10 v prostor se je potrebno izogibati varovalnim gozdovom ob Savi in Savinji (R.10) in gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepih R.8, R.10 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
3.c	Pri umeščanju ukrepa R.1 v prostor se je potrebno izogibati gozdnim območjem s poudarjenimi lesno proizvodnimi funkcijami na 1. stopnji. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno pri ukrepu R.1 zmanjšati z racionalno umestitvijo posamezne prometne infrastrukture ter pri tem prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljišča izven strjenih gozdnih kompleksov.
4.a - g	-

2. Usmeritve in omilitveni ukrepi - Zrak

Ukrepi Strategije večinoma lokalnega značaja, zato je priporočljivo, da se nekatere vključi tudi v Podrobnejše programe ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM₁₀, ki se jih pripravi na podlagi že sprejetih Odlokov o načrtih za kakovost zraka na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka.

Zmanjšanje zasebnega potniškega prometa bi morala biti ena od prioritet vseh večjih mest z velikim številom dnevnih migracij ljudi. Poleg ukrepov za zmanjšanje zasebnega potniškega prometa v mestih, ki temeljijo na internalizaciji okoljskih stroškov in se nanašajo na časovno omejevanje parkiranja in na visoke parkirnine, bi morali pričeti z izvajanjem strategij za izboljšanje javnega prometa; tako mestnega kot lokalnega. Ljudje bi pogosteje uporabljali storitve javnega prometa, če bi bil le-ta cenovno ugoden in ne bi dodatno oteževal vsakodnevnega tempa. Navedeni ukrepi bodo prispevali k zmanjševanju emisij onesnaževal v zrak in s tem k doseganju nacionalnih zgornjih mej emisij onesnaževal zunanjega zraka.



3. Usmeritve in omilitveni ukrepi - Podnebni dejavniki

Pri pripravi ukrepov za doseganje prometnih ciljev iz Strategije je treba, z namenom blaženja podnebnih sprememb, upoštevati tako imenovane indikativne cilje zmanjševanja emisij 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 emisij toplogrednih plinov so za promet naslednji:

- hitro rast emisij je treba zaustaviti in zagotoviti zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 9 % do leta 2020 glede na leto 2008 z uveljavljanjem ukrepov trajnostne mobilnosti,
- trend naraščanja emisij toplogrednih plinov iz prometa je treba obrniti tako, da se emisije toplogrednih plinov nadalje ne bodo povečale za več kot 18 % do leta 2030 glede na leto 2005, kar pomeni zmanjšanje za 15 % do leta 2030 glede na leto 2008,
- v ukrepe za doseganje ciljev iz Strategije je treba vgraditi vizijo nadaljnega zmanjšanja emisij do leta 2050 za 90 %.

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 posebej pomembni ukrepi za doseganje podciljev Strategije, ki so vključeni v posebni cilj št. 4 »Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema«, med katerimi je za blaženje podnebnih sprememb treba posebej izpostaviti ukrepe za:

- vzpostavitev polnilnih postaj za alternativna goriva,
- internalizacijo eksternih stroškov in
- izvajanje omejevalne politike parkiranja vozil v urbanem okolju.

Ukrepe Strategije je treba načrtovati na način, ki je gospodaren z viri, kar med drugim pomeni, da se zagotovi ustrezno obravnavanje občutljivosti prometne infrastrukture na 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 na podnebne spremembe in
- na podlagi rezultatov analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture na podnebne spremembe.

Za doseganje okoljskega cilja v zvezi s prilagajanjem podnebnim spremembam upoštevati še sledeče:

- za prometno infrastrukturo v Sloveniji zagotoviti, da je dolgoročno manj občutljiva na posledice ekstremnih padavin zaradi poplav ali nenadne zasneženosti cestnih površin ter predvsem železniško omrežje, da ni občutljivo na pojav žleda,
- pri načrtovanju vsake nove gradnje ali razširitve obstoječega prometnega omrežja izdelati analizo občutljivosti prometne infrastrukture na navedene ekstremne vremenske pojave ter na podlagi rezultatov analize izdelati načrt ukrepov za trajno zmanjšanje posledic teh pojavov,
- zagotoviti, da izvajanje ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometnega omrežja na ekstremne vremenske pojave postane ena od osrednjih nalog upravljanja s prometnim omrežjem, pri čemer mora namen izvajanja teh ukrepov temeljiti predvsem na zmanjšanju škode, ki jo zaradi nezmožnosti uporabe na podnebne spremembe občutljivega prometnega omrežja utrpijo uporabniki tega omrežja.



4. Usmeritve in omilitveni ukrepi - Voda

Z namenom omejevanja učinkov pritiska prometne infrastrukture na vire pitne vode in s tem preprečitev negativnih vplivov na kakovost pitne vode se je pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor potrebno izogibati umeščanju na vodovarstvena območja.

Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov na območja, ogrožena zaradi poplav in z njimi povezane erozije. V primeru poseganja v ta območja je treba dokazati, da se obstoječa stopnja poplavalne ogroženosti širšega območja ne bo poslabšala.

Pri načrtovanju posegov na območjih izredno visoko, zelo visoko in visoko ranljivih vodonosnikov je potrebno preučiti in načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive tako v primeru gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč 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 možna le na podlagi strokovne utemeljitve, da objekta ni mogoče umestiti drugam ne da bi to povzročilo nesorazmerno visoke stroške. Pri izračunu stroškov je zato potrebno upoštevati tudi stroške krmilne ekosistemskih uslug v primeru poseganja v priobalni pas.

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	Pri Ro.1, Ro.2, R.3 in R.1 upoštevati: Obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, zato je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode. Pri R.1 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode kopališč na širšem območju Kopra, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).
1b	Pri Ro.1, Ro.2Ro.13, R.3 in A.2 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode. Pri A.3 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode kopališč na širšem območju Strunjana, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).
1c	Pri R.3 in Ro.12, Ro.2, R.1 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode. Pri R.1, M.1 – M.4 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode kopališč na širšem območju Kopra, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).
2.a	Pri Ro.1, Ro.13, Ro.16, Ro.20 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
2.b	Pri R.3 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
2.c	Pri R.3 Ro.6, Ro.13, Ro.15, U.4, Ro.2 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode. Pri Ro.6 in Ro.7 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).
2.d	Pri R.6 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
2.e	Pri Ro.9 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik,, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.



Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
2.f	<p>Pri R.1 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p> <p>Pri R.1 in Ro.17 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode kopališč na širšem območju Kopra, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).</p> <p>Pri Ro.18 upoštevati: V primeru poteka po vplivnem območju Regijskega parka Škocjanske jame pa je potrebno zagotoviti ustrezne tehnične ukrepe, s katerimi je možno učinkovito preprečiti daljinsko onesnaženje podzemne vode na območju Škocjanskih jam.</p>
2.g	<p>Pri R.1, R.3, Ro.10, Ro.12, Ro.13, Ro.15, U.4 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p> <p>Pri R.1 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode kopališč na širšem območju Kopra, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).</p>
2.h	Pri Ro.7 Ro.9, Ro.10, Ro.20 in Ro.21 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
3.a	<p>Pri R.1, R.5, Ro.12 in U.4 (železnica) upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p> <p>Pri R.1 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode kopališč na širšem območju Kopra, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).</p>
3.b	Pri Ro.16 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.
3.c	<p>Pri R.1 upoštevati: Ker obstaja velika verjetnost, da se ob izvedbi ukrepa bistveno vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, je potrebno v času izdelave projektne dokumentacije izdelati oceno ogroženosti podzemne vode. Ocena mora zajemati tudi ustrezen način premostitve takšnega območja v skladu z varovanjem podzemne vode.</p> <p>Pri R.1 in Ro.17 upoštevati: Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive na kopalne vode, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).</p>
4.a -g	-

5. Usmeritve in omilitveni ukrepi - Narava

Za trajnostno ohranitev naravnega okolja in biodiverzitete naj se prednostno izbira variante, ki ne posegajo v naravno ohranjen prostor in imajo manjši vpliv na migracijske poti prostoživečih živali.

Za zagotavljanje varovanja območij z naravovarstvenim statusom je potrebno upoštevati sledeče usmeritve:

- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v območja naravnih vrednot. Z upoštevanjem usmeritve se bo ohranjalo zvrsti in lastnosti naravnih vrednot.
- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v zavarovana območja. V kolikor je poseganje vanje neizogibno in v kolikor to akt o zavarovanju posameznega območja dopušča, je potrebno upoštevati usmeritve, izhodišča in pogoje za varstvo zavarovanih območij narave, ki so podani z varstvenimi režimi v sprejetih aktih o zavarovanju.
- Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v območja Natura 2000.

Čas izvajanja posegov je potrebno prilagodi življenjskim ciklom živali in rastlin. Z upoštevanjem ukrepa bodo motnje življenjskih ciklov živali in rastlin manjše, s tem je verjetnost doseganja ali ohranjanja ugodnega stanja populacij večja.



V primeru, da 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 v pričakovati povečanje obsega zavarovanih območij na območju Republike Slovenije. Zaradi navedenega naj se, v izogib možnim konfliktom in negativnim vplivom na doseganje okoljskih ciljev ohranjanja narave, izogiba umeščanju prometne infrastrukture v območja, ki so predlagana za zavarovanje.

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	<p>Pri ukrepu R1 upoštevati sledeče: Na območju med Vrhniko in Logatcem je potrebno zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali, ki bodo načrtovani v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Ukrep R.3 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (posebno pozornost nameniti območju Šmarne gore).</p> <p>Pri ukrepu R.8 upoštevati sledeče: Za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).</p>
1b	<p>Pri ukrepih R.5 in R.10, Ro.12 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Pri ukrepu Ro.12 upoštevati: Prioritetno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. V kolikor je dograditev avtocestnega omrežja nujna, naj se, če je možno, širi že obstoječe prometnice, poseganju v neokrnjen prostor se je potrebno izogibati v največji možni meri.</p> <p>Ukrepa R.3 in Ro.12 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (posebno pozornost nameniti območju Šmarne gore in Ljubljanskega barja).</p> <p>Pri ukrepu R.8 upoštevati sledeče: Za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).</p> <p>Pri ukrepu A.3 upoštevati sledeče:</p> <ul style="list-style-type: none">- širitev letališča je dopustna v primeru, da se ob večanju števila potnikov, število letalskih operacij zmanjša,- v maksimalni možni meri se izogibati poseganju na varovano območje Sečoveljskih solin,- preprečiti negativen vpliv na lastnosti območja Sečoveljskih solin, zaradi katerih so te opredeljene kot ramsarska lokaliteta, območje Natura 2000 in krajinski park,- širitev letališča ni dovoljena v habitate, ki so pomembni za ohranjanje biodiverzitete na območju Sečoveljskih solin.
1c	<p>Pri ukrepih R.1, R.5 in R.10 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko železniške proge, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Pri ukrepu R.8 upoštevati sledeče: Za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).</p> <p>Pri ukrepu Ro.12 upoštevati: Prioritetno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. V kolikor je dograditev avtocestnega omrežja nujna, naj se, če je možno, širi že obstoječe prometnice, poseganju v neokrnjen prostor se je potrebno izogibati v največji možni meri.</p> <p>Ukrepa R.3 in Ro.12 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (pozornost nameniti območju Šmarne gore in Ljubljanskega barja).</p>
2.a	<p>Pri ukrepih R5 in Ro 14 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko železniške in cestne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju evropske unij</p>
2.b	<p>Pri ukrepu Ro.4 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Ukrep R.3 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (posebno pozornost nameniti območju Šmarne gore).</p>
2.c	<p>Pri ukrepu Ro.7 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko cestne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p> <p>Pri ukrepu Ro.15 upoštevati: Prioritetno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. V kolikor je novogradnja nujna, naj se, če je možno, širi že obstoječe prometnice. Poseganju v neokrnjen prostor se je potrebno izogibati v največji možni meri.</p> <p>Ukrep R.3 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (posebno pozornost nameniti območju Šmarne gore).</p>
2.d	-
2.e	<p>Pri ukrepu Ro.9 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p>
2.f	<p>Pri ukrepu R.1 in Ro.18 upoštevati: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko železniške in cestne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.</p>



Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
	Za ukrep Ro.18 upoštevati: Cesto načrtovati izven območja Regijskega parka Škocjanske jame (območje je pod Unescovo zaščito in opredeljeno kot Ramsarsko mokrišče). V primeru poteka po vplivnem območju Regijskega parka Škocjanske jame pa je potrebno zagotoviti ustrezne tehnične ukrepe, s katerimi je možno učinkovito preprečiti daljinsko onesnaženje podzemne vode na območju Škocjanskih jam.
2.g	Pri ukrepih R.1, R5, Ro.10, Ro.11, Ro.12 in Ro.14 upoštevati sledeče: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije. Pri ukrepu Ro.15 upoštevati tudi: Prioritetno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. V kolikor je novogradnja nujna, naj se, če je možno, širi že obstoječe prometnice. Poseganju v neokrnjen prostor se je potrebno izogibati v največji možni meri. Ukrep R.3 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (posebno pozornost nameniti območju Šmarne gore).
2.h	Pri ukrepih Ro.7, Ro.9 in Ro.11 upoštevati sledeče: Prioritetno naj se vlaga v ukrepe javnega potniškega prometa. V kolikor je novogradnja nujna, naj se, če je možno, širi že obstoječe prometnice. Poseganju v neokrnjen prostor se je potrebno izogibati v največji možni meri. Pri ukrepih Ro.7, Ro.9, Ro.10 in Ro.11 upoštevati sledeče: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.
3.a	Pri ukrepih R.1, R5 in Ro.12 je treba zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko prometne infrastrukture, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije. Ukrepa R.3 in Ro.12 je treba načrtovati tako, da bo vpliv na celovitost in funkcionalnost varovanih območij čim manjši oz. ga ne bo (posebno pozornost nameniti območju Šmarne gore in Ljubljanskega barja).
3.b	Pri ukrepu R10 upoštevati sledeče: Zagotoviti ustrezne prehode prostoživečih živali preko železniške proge, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije. Pri ukrepu R.8 upoštevati sledeče: Za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki pri premoščanju Drave je treba predvideti ustrezne tehnične rešitve (npr. izvedba premostitve v škatlasti konstrukciji).
3.c	Pri ukrepu R1 upoštevati sledeče: Na območju med Vrhniko in Logatcem je potrebno zagotoviti ustrezne prehode za prostoživeče živali, ki bodo v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.
4.a -g	-

6. Usmeritve in omilitveni ukrepi - Zdravje ljudi

a. Kakovost zraka

Pri načrtovanju prometne politike na območjih čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka je potrebno v zvezi z upravljanjem s prometom na obstoječem prometnem omrežju in v zvezi z njegovim vzdrževanjem upoštevati:

- Odlok o načrtu za kakovost zraka MO Kranj (Uradni list RS, št. 108/13),
- Odlok o načrtu za kakovost zraka: MO Celje (Uradni list RS, št. 108/13),
- Odlok o načrtu za kakovost zraka MO Novo mesto (Uradni list RS, št. 108/13),
- Odlok o načrtu za kakovost zraka: 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 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 PM(10). Te Programe je potrebno pri načrtovanju prometne politike na širšem problematičnem območju upoštevati. Prednost pri izboru naj se nameni varianti, ki bo zagotavljala izboljšanje kakovosti zunanjega zraka v večjem obsegu.

Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali za razširitev obstoječega prometnega omrežja je za doseg cilja zmanjšanja onesnaženosti zunanjega zraka na vplivnem območju obravnavanega posega potrebno upoštevati sledeče splošne usmeritve:

- V čim večji možni meri zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja zgostitev v prometu, zagotavljanje tekočega prometa pri zmernih potovalni hitrosti med 60 in 90 km/h, preusmeritve prometa);
- Na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanjega zraka izvedba ukrepov za preprečevanje povečanja prometnih tokov na posameznih odsekih cestnega omrežja



in uvajanje ukrepov za prepoved vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila;

- Izogibati se umeščanju ukrepov na območja poselitve, ki so na onesnaženost zunanjega zraka posebej občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja).

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	-
1b	Zvezi z ukrepom Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane) je treba na območju aglomeracije Ljubljana zaradi čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka zaradi zmanjšanja števila čezmernih dnevnih obremenitev zunanjega zraka z delci zagotoviti izvajanje naslednjih 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 z drugimi sredstvi z namenom, da se resuspenzija delcev zmanjša v največji možni meri, in - zaradi zagotavljanja izboljšanja kakovosti zunanjega zraka na širšem območju avtocestnega omrežja okoli Ljubljane upoštevati tudi druge ukrepe iz Podrobnejšega programa ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM(10), ki bodo 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	-
2.g	Zvezi z ukrepom Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane) je treba na območju aglomeracije Ljubljana zaradi čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka zaradi zmanjšanja števila čezmernih dnevnih obremenitev zunanjega zraka z delci zagotoviti izvajanje naslednjih 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 z drugimi sredstvi z namenom, da se resuspenzija delcev zmanjša v največji možni meri, in - zaradi zagotavljanja izboljšanja kakovosti zunanjega zraka na širšem območju avtocestnega omrežja okoli Ljubljane upoštevati tudi druge ukrepe iz Podrobnejšega programa ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM(10), ki bodo 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).
2.h	-
3.a	Zvezi z ukrepom Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane) je treba na območju aglomeracije Ljubljana zaradi čezmerne onesnaženosti zunanjega zraka zaradi zmanjšanja števila čezmernih dnevnih obremenitev zunanjega zraka z delci zagotoviti izvajanje naslednjih 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 z drugimi sredstvi z namenom, da se resuspenzija delcev zmanjša v največji možni meri, in - zaradi zagotavljanja izboljšanja kakovosti zunanjega zraka na širšem območju avtocestnega omrežja okoli Ljubljane upoštevati tudi druge ukrepe iz Podrobnejšega programa ukrepov zmanjševanja onesnaženosti z delci PM(10), ki bodo 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).
3.b	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 potrebno pri načrtovanju prometne politike za dosego podcilja 3b upoštevati. Prednost naj se nameni ukrepom, ki bodo zagotavljali izboljšanje kakovosti zunanjega zraka v večjem obsegu.
3.c	-
4.a - g	-

b. Obremenitev s hrupom

Pri načrtovanju politike razvoja prometne infrastrukture je potrebno za zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom v skladu z Direktivo 2002/49/ES, s področno slovensko zakonodajo, Operativnim programom varstva pred hrupom in v skladu z Uredbo (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja zagotoviti ukrepe, ki prispevajo:

- k zmanjšanju zunanjih stroškov prometa in varstvu okolja,
- k zmanjšanju izpostavljenosti urbanih območij negativnim učinkom tranzitnega cestnega in železniškega prometa.

Obremenjenost s hrupom v Sloveniji je največja prav ob cestnem in železniškem omrežju, obremenitev je še posebej povečana v urbanih središčih in na območju pomembnejših prometnih vozlišč. V skladu z Zakonom o varstvu okolja je povzročitelj prekomerne obremenjenosti s hrupom dolžan zagotoviti ukrepe za zmanjšanje obremenitve okolja.



Izvedba ukrepov je potrebna na območjih, kjer je okolje čezmerno obremenjeno že v obstoječem stanju, omilitvene ukrepe pa bo potrebno izvesti tudi ob vseh z 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. Operativni program je bil sprejet v decembru 2012 in obsega strateški del, v katerem so opredeljeni splošni pogoji za izvedbo protihrupnih ukrepov pri obstoječih in novih infrastrukturnih virih, ter izvedbeni del, ki opredeljuje ukrepe, ki so predvideni med letoma 2012 in 2017 za sanacijo najbolj obremenjenih območij.

Pri pripravi prostorskih aktov za infrastrukturne posege je za dosego cilja zmanjšanja obremenjenosti okolja pred hrupom potrebno upoštevati sledeče splošne usmeritve:

- V čim večji možni meri zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije na viru hrupa (ukrepi na omrežju, vozni park, logistični ukrepi, začasne ali trajne preusmeritve tranzitnega prometa, zniževanje hitrosti vožnje na za hrup občutljivih območjih).
- Na območjih s preseženo čezmerno obremenitvijo okolja izvedba ukrepov za preprečevanje in širjenje hrupa v okolju (protihrupne ograje in nasipi, pokrite galerije, ...) in za zagotavljanje bivalnih pogojev v stavbah (pasivna zaščita).
- Izgibati se umeščanju ukrepov na mirna območja poselitve in /ali na območja, ki so v skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom opredeljena kot za hrup posebej občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja).
- Izgibati se umeščanju ukrepov na mirna območja na prostem (zavarovano območje v skladu s predpisi s področja ohranjanja narave).

V skladu z Operativnim programom in z zakonodajo s področja varstva pred hrupom morajo biti ukrepi varstva okolja pred hrupom ob prometnem omrežju prvenstveno usmerjeni na ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na 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 na viru so najučinkovitejši. Zmanjšanje emisije prometnih virov hrupa je možno doseči zlasti s posodobitvijo voznega parka (cestni, železniški, letalski in pomorski promet), dodatno s preusmeritvami prometnih tokov s poudarkom na preusmeritvi daljinskega prometa na železnico, ter z večjo učinkovitostjo javnega potniškega prometa, z izboljšanjem tehničnih lastnosti cestnih in železniških površin ter z 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 naslednjih programskih dokumentov:

- omejitev emisije tirnih vozil železniškega voznega parka in infrastrukturnega omrežja v skladu z Direktivo 2008/57/ES 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 2002/30/ES.

Zmanjšanje emisij hrupa železniškega prometa je v Strategiji zagotovljeno z ukrepi R.22 (elektrifikacija), R.34 (izboljšanje železniškega potniškega voznega parka) in R.35 (izboljšanje železniškega tovornega voznega parka). Ukrepa sta usklajena s Sklepom Komisije 2011/229/EU o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „železniški vozni park - hrup“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (TSI-hrup). Smernica se uporablja za nove in obstoječe železniške vozne parke, s tehnično specifikacijo TSI se urejajo emisije železniškega voznega parka (vlečnih in vlečenih vozil) in tudi lastnosti železniške infrastrukture (hrapavost tirov). Z implementacijo smernice se bo stanje okolja ob državnem železniškem omrežju bistveno izboljšalo.



Zmanjšanje emisij hrupa cestnih vozil bo v Strategiji zagotovljeno s splošnimi ukrepi, s katerimi bo omogočena učinkovitejša preusmeritev daljinskega prometa na železnico ter razbremenitev cestnega omrežja na območju večjih urbanih središč. Ukrepi za zmanjšanje emisij hrupa cestnega prometa so v programu okoljske politike delno zajeti med ukrepi Ro.33 (varstvo okolja in prometno varnost), Ro.36 (internalizacija eksternih stroškov) in Ro.37 (omejevalna politika parkiranja) ter vključujejo predvsem:

- uporabo poroznih obrabnih plasti vozišča,
- uporabo vozil z alternativnim pogonom (osebni in javni promet),
- preusmeritve tranzitnega prometa in zniževanje hitrosti vožnje na za hrup občutljivih območjih.

Ukrepi za preprečevanje širjenja hrupa v okolje (protihrupne ograje in nasipi) se uporabljajo predvsem za zaščito okolja pred hrupom s cestne in železniške infrastrukture. Ukrepi so primerni predvsem za zaščito strnjenih poselitvenih območij ob železniških progah in ob cestnem omrežju, medtem ko je izvedba teh ukrepov ob obstoječih cestah, ki potekajo skozi naselja z že formirano in prepoznavno urbano strukturo, smiselna le izjemoma. Ukrepi za zagotovitev ustreznih bivalnih razmer (izboljšanje zvočne izolirnosti oken v preobremenjenih stavbah z varovanimi prostori) so primerni na območjih, kjer drugi ukrepi niso tehnično izvedljivi ali ekonomsko upravičeni. Oba ukrepa protihrupne zaščite (protihrupne ograje/nasipi in pasivna zaščita) sta v Strategiji zajeta v splošnih ukrepih prometne politike št. R.39 (zmanjšanje vplivov na okolje na železniški infrastrukturi) in Ro.33 (varstvo okolja ob cestni infrastrukturi).

Povečani vplivi na obremenjenost okolja so pričakovani tudi med izvedbo infrastrukturnih posegov. Vplivi med gradnjo bodo kratkotrajne narave in bodo praviloma reverzibilni. Za zmanjšanje vplivov med izvedbo posegov je treba zagotoviti predvsem naslednje omilitvene ukrepe:

- Uporabo delovnih naprav in gradbenih strojev, ki so izdelane v skladu z emisijskimi normami za hrup gradbenih strojev po Pravilniku o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem, in po Direktivah 97/68/EC, 2004/26/EC, 2006/105/EC, 2010/26/EC, 2011/88/EC in 2012/46/EC,
- Upoštevanje časovnih omejitev gradnje v bližini poselitvenih območij,
- Gradbiščni platoji 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 platojih in ob transportnih poteh v primeru preseganja mejnih vrednosti.

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	-
1b	<p>Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane: Pri ukrepu Ro.12 bo potrebna sanacija večjega števila 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 ter tudi ob preostalem delu ljubljanskega AC obroča. Zraven ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni potrebna preusmeritev tranzitnega tovornega prometa iz severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa bo potrebna tudi omejitev hitrosti vožnje.</p> <p>Ukrep A.2 in A.3 (Mariborsko in Portoroško letališče): Zmanjšanje hrupa letalskega prometa z izjemo zagotavljanja mednarodnih sprejetih standardov za emisije zračnih vozil ter logističnih ukrepov urejanja prometa praktično ni izvedljivo. 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.</p> <p>Povečana obremenjenost okolja je pričakovana predvsem na območju Portoroškega letališča, kje je možen dodatni omilitveni ukrep odkup in sprememba namembnosti stavb, za katere bo ugotovljeno preseganje zakonsko predpisano obremenitev okolja s hrupom. Variantni omilitveni ukrep za zmanjšanje vpliva letališča Portorož na povečano stopnjo obremenjenosti okolja s hrupom je tudi zagotavljanje multimodalne prometne povezave z drugimi večjimi letališči v širši okolici (Ljubljana, Trst, Reka, Pula), kjer je večja kapaciteta prevoza potnikov in blaga zagotovljena že v obstoječem stanju.</p>



Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1c	Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane: Pri ukrepu Ro.12 bo potrebna sanacija večjega števila 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 ter tudi ob preostalem delu ljubljanskega AC obroča. Zraven ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni potrebna preusmeritev tranzitnega tovornega prometa iz severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa bo potrebna tudi omejitev hitrosti vožnje.
2.a - 2.f	-
2.g	Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane: Pri ukrepu Ro.12 bo potrebna sanacija večjega števila 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 ter tudi ob preostalem delu ljubljanskega AC obroča. Zraven ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni potrebna preusmeritev tranzitnega tovornega prometa iz severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa bo potrebna tudi omejitev hitrosti vožnje.
2.h	-
3.a	Ukrep Ro.12 (avtocestno omrežje okoli Ljubljane: Pri ukrepu Ro.12 bo potrebna sanacija večjega števila 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 ter tudi ob preostalem delu ljubljanskega AC obroča. Zraven ukrepov, ki izhajajo iz zakonodaje, bo po oceni potrebna preusmeritev tranzitnega tovornega prometa iz severne ljubljanske obvoznice, na delu obroča okoli Ljubljane pa bo potrebna tudi omejitev hitrosti vožnje.
3.b - 4.g	-

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 in stremeti k zmanjševanju zunanjih prometnih stroškov. Prednost pri izboru naj se nameni ukrepom s katerimi bo zagotovljena boljša trajnostna mobilnost v daljšem časovnem obdobju.

Pri načrtovanju prometne politike naj se prednostno načrtuje izboljšanje prometnih povezav do manj razvitih statističnih regij (npr: podcilj 2b (ukrep Ro.4) in podcilj 2c (Ro.7), saj do teh območij ni možno izboljšati dostopnost s primestnim prometom.

Podcilji	Specifični omilitveni ukrepi
1a	-
1b	Ukrep A.3 Portoroško letališče naj se načrtuje izključno za posege za katere se dokaže, da ne bodo negativno vplivali na bivalno okolje (hrup) in razvoj turizma na lokalni ravni ter na Krajski park Sečoveljske soline.
1c - 4g	-

8. Usmeritve in omilitveni ukrepi - Kulturna dediščina

Razvoj prometne infrastrukture lahko vpliva na enote in območja kulturne predvsem z degradacijo krajinskih značilnosti okolice enot kulturne dediščine, poškodovanjem objekta kulturne dediščine, z uničenjem arheoloških ostalin v času izgradnje objektov, z vibracijami, ki lahko povzročajo poškodbe na stavbah kulturne dediščine. V izogib navedenim vplivom je potrebno upoštevati:

- Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo v območja kulturne dediščine.
- Pred umeščanjem prometne infrastrukture je potrebno izvesti obsežnejše predhodne arheološke raziskave ter pri umeščanju prometne infrastrukture upoštevati njihove rezultate ter izvesti ukrepe za varstvo arheoloških ostalin.

9. Usmeritve in omilitveni ukrepi - Krajina

Za zagotovitev ohranjanja izjemnih krajin in krajinskih območij s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni ter kakovostne krajinske slike je potrebno upoštevanje sledečih usmeritev:

- Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo v območja izjemnih krajin in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni.



- Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno zagotavljati kakovostno krajinsko sliko, še posebej v primeru ko se posega v naravno ohranjena in z kulturno dediščino bogate krajinske enote.

10. Pojasnitev upoštevanje posameznih omilitvenih ukrepov

Predlagani ukrepi so bili v Strategiji presojeni z vidika celovite presoje vplivov na okolje (CPVO) z namenom zagotoviti visoko raven varstva okolja. Izdelovalci okoljskega poročila so v mesecu oktobru podali usmeritve za dopolnitev posameznih predlaganih ukrepov oz. dodajanje dodatnih, t.i. horizontalnih ukrepov. Tako je bilo skupaj dodanih dvanajst novih ukrepov, trije obstoječi ukrepi pa so bili dopolnjeni. Med ukrepi so tudi takšni, ki velevajo dodatne preveritve doseganja posameznega podcilja ali dopolnitev ukrepov v Strategiji. S tovrstnimi omilitvenimi ukrepi so bili torej dopolnjeni ukrepi v Strategiji pred javno razgrnitvijo. Usmeritve in omilitveni ukrepi so bili v celotnem predlaganem obsegu vključeni v Strategijo (v ukrepe in njihov vpliv na posamezne cilje), in sicer:

- Tla in mineralne surovine: dodana sta bila ukrepa R.41 in Ro.44;
- Zrak: dodana sta bila ukrepa Ro.45 in U.40;
- Podnebni dejavniki: dodani so bili ukrepi R.42, Ro.46 in U.41;
- Voda: dodan je bil ukrep M.35;
- Narava: dodana sta bila ukrepa R.43 in Ro.47;
- Prebivalstvo in materialne dobrine: dopolnjeni so bili ukrepi A.3, Ro.35, Ro.33 ter dodana nova ukrepa R.44 in Ro.48.

V Strategiji so se, skladno s priporočili izdelovalcev OP, preučili ukrepi za doseganje podciljev 2a, 2b in 2d, posledično je bila dopolnjena preglednica ukrepov in njihov vpliv na posebne cilje.



9. PRILOGE

Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji, oktober 2014