



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana

T: 01 478 80 00

F: 01 478 81 70

E: gp.mzi@gov.si

www.mzi.gov.si

Številka: 007-478/2020/48-026101860

Ljubljana, 26. 3. 2021

EVA 2020-2430-0103

GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE

Gp.gs@gov.si

ZADEVA: Nadomestitev predloga Resolucije o spremembah in dopolnitvah Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 – predlog za obravnavo

1. Predlog sklepov vlade:

Na podlagi drugega odstavka 2. člena 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, 65/14 in 55/17), 118. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13, 38/17 in 46/20), 42. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18), 6. člena Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19), 33. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg, 31/18 – ZPVZRZECEP, 18/21 in 21/21 – popr.) in za izvajanje 13. člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo in 30/18), je Vlada Republike Slovenije na _____ redni seji dne _____ sprejela naslednji

SKLEP:

1. Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Resolucije o spremembah in dopolnitvah Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (EVA 2020-2430-0103) in ga pošlje v sprejem Državnemu zboru Republike Slovenije.

2. S tem predlogom besedila Resolucije o spremembah in dopolnitvah Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (EVA 2020-2430-0103) se nadomesti besedilo predloga Resolucije o spremembah in dopolnitvah Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, ki ga je Vlada Republike Slovenije določila s sklepom št. 00710-19/2021/11 z dne 11. 3. 2021.

mag. Janja Garvas Hočevar
v. d. generalnega sekretarja

Sklep prejmejo: – Državni zbor Republike Slovenije, – Ministrstvo za infrastrukturo, – Ministrstvo za finance, – Ministrstvo za okolje in prostor, – Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo.
2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov: /
3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:
– Jernej Vrtovec, minister – Aleš Mihelič, državni sekretar – Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet – Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko
3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva: /
4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:
– Jernej Vrtovec, minister – Blaž Košorok, državni sekretar – Aleš Mihelič, državni sekretar – Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet – mag. Andreja Knez, sekretarka, vodja sektorja – Damijan Leskovšek, sekretar, vodja oddelka – Drago Bregar, sekretar – Marjeta Vozelj, podsekretarka – Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko – mag. Milena Černilogar Radež, sekretarka, vodja sektorja – Ljiljana Herga, direktorica Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo
5. Kratek povzetek gradiva:
V gradivu so zajete spremembe in dopolnitve Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa, ki jo je leta 2016 sprejel Državni zbor Republike Slovenije in je bila objavljena v Uradnem listu RS, št. 75/16). Gradivo ne vsebuje večjih sprememb. Glavna vsebina sprememb je vezana na vsebinsko usklajitev projektov, pri katerih so se v postopkih načrtovanja ukrepov v obdobju izvajanja ReNPRP30 zgodile spremembe, zato so posledično v veljavni resoluciji neustrezno opredeljeni, pri nekaterih ukrepih pa je bil spremenjen nosilec ukrepa. V postopku prostorskega načrtovanja in umeščanja v prostor je na podlagi strokovnih podlag ugotovljeno, da je treba ukrepe izvajati z delno spremenjenimi izhodišči od tistih, ki so bila pričakovana v fazi priprave in sprejema ReNPRP30. Na področju cest je bila npr. namesto predvidenih rekonstrukcij določena izvedba novogradnje kot najustreznejšega ukrepa z večine presojanih vidikov. Poleg tega je pri spremembi nosilcev izvajanja ukrepov pomembno, da je obsežnejše novogradnje treba načrtovati kot cestninske ceste, saj financiranje zgolj s proračunskimi sredstvi ne omogoča izvedbe finančno zahtevnih investicij. Poleg tega je treba zagotoviti zvezni potek in enaka izhodišča na celotnem poteku oziroma na vseh odsekih novo načrtovanih cest. Na področju železnic je treba pospešiti vlaganja v razvoj regionalnih prog. Te so skupaj z jedrnim omrežjem zelo pomembne za zagotavljanje trajnostnih ciljev Republike Slovenije. K zmanjševanju vplivov na okolje zaradi prometa lahko pomembno prispevamo z ustreznim omrežjem regionalnih železniških prog.

Na področju trajnostne mobilnosti je treba prednostno načrtovati infrastrukturne ureditve, ki bodo prispevale k zagotavljanju pogojev za večjo uporabo vseh oblik trajnostne mobilnosti in da se okrepi razvoj javnega potniškega prometa ter da se spodbujajo rešitve za oblike mobilnosti, ki bi nadomestile osebna vozila in rešitve za ostale oblike mobilnosti. V nasprotnem primeru doseganje dolgoročnih pravno zavezujočih ciljev Slovenije na področju podnebnih sprememb brez tovrstnih ukrepov na področju prometa ne bo mogoče.

Z obstoječe paradigme postopnih sprememb je treba preiti na temeljno preobrazbo v skladu s Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost, ki podpira uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030, s ciljem 90-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov prometnega sektorja do leta 2050.

Ker se v postopkih prostorskega načrtovanja in umeščanja v prostor ustreznost poteka trase vrednoti z različnimi kriteriji, kot je vpliv na prostorski razvoj, okoljska sprejemljivost in družbena sprejemljivost, ni bilo mogoče uveljaviti vedno najustreznejše trase zgolj z vidika ekonomike, prometno tehničnih kriterijev in prometnega povpraševanja.

Predlagane spremembe in dopolnitve vzpostavljajo konsistentnost med dokumentom iz leta 2016 z dejanskim stanjem. V gradivu so navedeni tudi podrobnejši razlogi za posamezne spremembe in dopolnitve.

Ministrstvo za infrastrukturo si bo prizadevalo, da se načrtovanje železniških projektov v razširjeni Ljubljanski urbani regiji (med drugim Ljubljana – Jesenice, Tivolski lok, Ljubljana – Kamnik, Ljubljana – letališče JP – Kranj) zaključi pred zaključkom načrtovanja širitve AC obroča.

Ukrepe infrastrukturnih ureditev na področju trajnostne mobilnosti na področju Ljubljanske urbane regije je treba izvesti v najkrajšem možnem času.

Spremembe se nanašajo na področje cestne in železniške infrastrukture ter na področje trajnostne mobilnosti.

Vsebinsko je gradivo enako gradivu, ki ga je Vlada Republika Slovenije že obravnavala in na tej podlagi sprejela sklep št. 00710-19/2021/1 z dne 11. 3. 2021, s katerim je določila besedilo predloga Resolucije o spremembah in dopolnitvah Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, se pa omenjeno gradivo nadomešča zaradi tehničnih popravkov besedila.

6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	NE
c)	administrativne posledice	NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	NE
e)	socialno področje	NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: – nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij	NE

7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:

Predlagane spremembe Resolucije o Nacionalnem programu že upoštevajo sprejete proračune RS oziroma na podlagi njih ocenjene višine prihodnjih proračunov za področje prometa in tudi ne

posegajo v finančni del Resolucije.

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)		Znesek za t + 1	
SKUPAJ				
OBRAZLOŽITEV:				
I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje): – prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov, – odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov, – obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov.				
II. Finančne posledice za državni proračun Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov: II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene: Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II.b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:				

- proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep,
- projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in
- proračunske postavke.

Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II.b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.

II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:

Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.

II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:

Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kot je določeno v točkah II.a in II.b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (npr. priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.

7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:

Predlagane spremembe Priloge 1: Projekti – cestni promet Resolucije o Nacionalnem programu že upoštevajo sprejete proračune Republike Slovenije oziroma na podlagi njih ocenjene višine prihodnjih proračunov za področje prometa in tudi ne posegajo v finančni del Resolucije. Ukrepi, ki se spreminjajo, so večinoma v pristojnosti družbe DARS, d. d., ter spremembe in dopolnitve ReNRP30 ne vsebujejo tako obsežnih sprememb, da bi pomenile spremenjene finančne posledice za državni proračun v naslednjih letih.

Za predlagane spremembe iz Priloge 2: Projekti – Železniški promet bo za financiranje ukrepov na področju železniškega prometa/infrastrukture Ministrstvo za infrastrukturo predlagalo/pripravilo poseben zakon za financiranje projektov na javni železniški infrastrukturi, ki bo na ustrezen način predvidel finančne vire in zagotovil dolgoročno stabilnost virov financiranja.

Razvoj železnic je bil v preteklih desetletjih deloma zapostavljen tudi na račun pospešenega razvoja avtocestnega križa. Večja investicijska vlaganja so bila redka. Velik del investicij v zadnjih letih je realiziran s sofinanciranjem projektov s sredstvi iz različnih EU skladov. Potrebno je še povečati investicijska vlaganja in pridobiti tudi dodatna EU sredstva. Ocenjujemo, da je potrebna večja dinamika izvajanja projektov, s katero bi bila letna realizacija bistveno višja.

Predvideva se postopen dvig finančne realizacije na okoli 300-450 mio EUR letno in krepitev strokovnih ekipah v fazi priprave in izvedbe projektov. To velja tako za število strokovnjakov kot tudi za ustreznost kompetenčnih profilov.

Predvideva se, da bi se zagotovilo finančne vire, ki ne bi imeli finančnih posledic za proračun, predvsem za nove konkurenčne proge (proge za visoke hitrosti). Namreč za gradnjo novih konkurenčnih prog (prog za visoke hitrosti) je potrebno upoštevati širši kontekst oziroma strateški nacionalni projekt v navezavi na mednarodno povezovanje. Prav tako za proračun nima finančnih posledic priprava zakona, saj bi se predlagani zakon pripravil v sodelovanju z drugimi ministri.

Za predlagane spremembe iz Priloge 3: Projekti – Trajnostna mobilnost bo za financiranje ukrepov na področju trajnostne mobilnosti Ministrstvo za infrastrukturo v skladu z zakoni, ki bodo urejali celostno prometno načrtovanje, učinkovito upravljanje javnega potniškega prometa ter infrastrukturo za alternativna goriva in spodbujanje rabe alternativnih goriv v prometu, pripravilo program sofinanciranja ukrepov, s katerim določi višino sredstev in delež sofinanciranja posameznih ukrepov glede na razpoložljive finančne vire in vrsto ukrepov. Med te ukrepe uvrščamo tudi vzpostavitev izvajalske organizacije za učinkovito izvajanje ukrepov trajnostne in pametne mobilnosti, pri čemer v ta namen v letih od 2021 do 2024 ne pričakujemo finančnih posledic. Prav tako nima za proračun finančnih posledic priprava zakonov, saj se vsi trije predlagani zakoni pripravljajo v sodelovanju z

Evropsko komisijo, ki v celoti financira potrebne aktivnosti.	
8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:	
Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na: - pristojnosti občin, - delovanje občin, - financiranje občin.	NE
Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje: – Skupnosti občin Slovenije SOS: NE – Združenju občin Slovenije ZOS: NE – Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: NE	
9. Predstavitev sodelovanja javnosti:	
Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:	NE
10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:	/
11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:	NE
Jernej Vrtovec MINISTER	

PRILOGA:

- predlog Resolucije o spremembah in dopolnitvah Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030
- obrazložitev

Na podlagi 109. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13, 38/17 in 46/20), 42. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18), 6. člena Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19), 33. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg, 31/18 – ZPVZRZCEP, 18/21 in 21/21 – popr.) in za izvajanje 13. člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo in 30/18), je Državni zbor na seji dne sprejel

RESOLUCIJO O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH RESOLUCIJE O NACIONALNEM PROGRAMU RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI ZA OBDOBJE DO LETA 2030

V Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16) se v poglavju »1. UVOD« za petindvajsetim odstavkom doda nov šestindvajseti odstavek, ki se glasi:

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

Dosedanji šestindvajseti, sedemindvajseti, osemindvajseti in devetindvajseti odstavek postanejo sedemindvajseti, osemindvajseti, devetindvajseti in trideseti odstavek.

V poglavju »5. VSEBINA NACIONALNEGA PROGRAMA« se v razdelku »5.2 Železnice« za desetim odstavkom dodajo novi enajsti, dvanajsti, trinajsti in štirinajsti odstavek, ki se glasijo:

»Direkcija RS za infrastrukturo je na osnovi sprejetih strateških dokumentov že pripravila nekatere pomembne strokovne podlage za razvoj glavnih in regionalnih prog. Strokovne podlage so pokazale, da je cilje trajnostne mobilnosti mogoče doseči na način, da je železnica konkurenčen način prevoza blaga in potnikov. Za potnike je pglavitno, da so potovalni časi primerni, predvsem pa konkurenčni cestnemu prometu, ter da je frekvenca vlakov ustrezna. Oboje zahteva ustrezno javno železniško infrastrukturo ter tudi ustrezna vozna sredstva. Vzpostavitev taktnege prometa do leta 2030 se je že izkazala kot nujen in uresničljiv cilj. Za doseg tega cilja moramo prednostno umestiti v prostor tiste projekte javne železniške infrastrukture, ki so potrebni, da se vzpostavi taktni promet. To so predvsem

projekti: Tivolski lok (povezava Primorske in Gorenjske proge), nadgradnja proge št. 20 vsaj do Kranja, nadgradnje proge št. 21 do Kamnika, dodatna povezava iz Ljubljane na jedrno letališče (Letališče Jožeta Pučnika) in do Kranja, nadgradnja proge št. 80, vsaj do Ivančne Gorice oziroma naprej do Novega mesta.

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

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

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

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

V razdelku »5.3 Trajnostna mobilnost« se za četrtem odstavkom dodata nova peti in šesti odstavek, ki se glasita:

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

Na področju trajnostne mobilnosti je treba prednostno načrtovati infrastrukturne ureditve, ki bodo prispevale k zagotavljanju pogojev za večjo uporabo vseh oblik trajnostne mobilnosti in da se okrepi razvoj javnega potniškega prometa ter da se spodbujajo rešitve za oblike mobilnosti, ki bi nadomestile osebna vozila in rešitve za preostale oblike mobilnosti. Hkrati se moramo zavedati, da je prostor omejena dobrina, zato je njegovo rabo treba načrtovati smotrno, in sicer tako, da bomo ustvarjali mesta, ki bodo predvsem prijazna pešcem in kolesarjem, torej da bomo načrtovali mesta po meri človeka in ne po meri avtomobila ter tudi odgovorno do okolja, saj izvajanje dejavnosti, ki obremenjujejo okolje, svoje učinke pokaže šele po daljšem času. Ključno je spoznanje, da je cestne infrastrukture v Sloveniji dovolj in da je njeno vzdrževanje drago. Pomembna pridobitev je drugačna organiziranost prometa, ki bo ob zagotovitvi manjkajoče železniške infrastrukture kar najučinkoviteje uporabil prometno omrežje. Gradnja vedno novih cest ustvarja vse več prometa, zato tak način razmišljanja ne more prinesiti trajnostnih in učinkovitih rešitev. Seveda pa pri tem ne smemo ogroziti dostopnosti tam, kjer sta cesta in avto edina izbira oziroma omogočata dostopnost do prvih prestopnih točk javnega potniškega prometa.«.

Dosedanji peti odstavek postane sedmi odstavek.

V »Prilogi 1 – Cestni promet« se v preglednici besedilo ukrepa kode Ro.3.2 spremeni tako, da se glasi:

»

Ro.3.2	Ureditev HC in AC v okviru površin na bivših MMP		2020-2024	DARS	po 2024	DARS
--------	--	--	-----------	------	---------	------

	(Škofije, Fernetiči, Vrtojba, Karavanke, Šentilj (AC), Dolga vas in Pince)					
--	--	--	--	--	--	--

«.

Besedila ukrepov kode Ro.4.1, Ro.4.2 in Ro.4.3 se spremenijo tako, da se glasijo:

»

Ro.4.1	3. razvojna os – jug (odsek 1: NM vzhod – Maline (1. in 2. etapa))		2016-2021	DARS	2021-2023	DARS
Ro.4.2	3. razvojna os – jug (odsek 1: NM vzhod – Maline (3. in 4. etapa))		2016-2023	DARS	2024-2028	DARS
Ro.4.3	3. razvojna os – jug (odsek 2: Maline – Metlika (Črnomelj))		do 2026 Etapa Metlika do 2023	DARS	po 2028 Etapa Metlika po 2024	DARS

«.

Besedila ukrepov kode Ro.9.1, Ro.9.2, Ro.9.3 in Ro.9.4 se spremenijo tako, da se glasijo:

»

Ro.9.1	3. razvojna os sever (odsek 1: Šentrupert – Velenje)		2017-2024	DARS	2022-2027	DARS
Ro.9.2	3. razvojna os sever (odsek 2: Velenje – Slovenj Gradec)		2017-2022	DARS	2020-2026	DARS
Ro.9.3	3. razvojna os sever (odsek 3: Slovenj Gradec – Dravograd)		2016-2026	DARS	po 2027	DARS
Ro.9.4	3. razvojna os sever (odsek 4: Otiški vrh – Prevalje)		2016-2027	DARS	po 2028	DARS

«.

Besedilo ukrepa kode Ro.12.3 se spremeni tako, da se glasi:

»

Ro.12.3	Priključki					
	Šmarje Sap			DARS	2016-2018	DARS
	Dragomer (Brezovica (2))		2016-2021	DARS	2022-2024	DARS
	Obvoznica	povezava s	2018-2022	DRSI	2023-2026	DRSI

	Vnanje gorice	priključkom Dragomer (Brezovica (2))				
	Domžale (Študa)	Ro.13.2 in Ro.12.4.1	2016-2023	občina/DARS/DRSI	po 2025	DARS
	Vrhnika	Ro.43.4.1	po 2025	DARS	po 2030	DARS
	Nadaljevanje priključka Brdo		2016-2018	občina	2019-2021	občina

«.

Besedila ukrepov kode Ro.12.4.1, Ro.12.4.2 in Ro.12.4.3 se spremenijo, tako da se glasijo:

»

Ro.12.4.1	širitev AC obroča s priključnimi kraki	Ro.12.1	2020-2025	DARS	po 2025	DARS
Ro.12.4.2	razširitev AC odseka Koseze - Kozarje v 6-pasovnico		2016-2022	DARS	2023-2025	DARS
Ro.12.4.3	Šentvid – Koseze (dokončanje polnega priključka na Celovško cesto)		2016-2021	DARS	2021-2023	DARS

«.

Ukrep kode Ro.12.4.4 se črta.

Besedilo ukrepa kode Ro.13.1 se spremeni tako, da se glasi:

»

Ro.13.1	Navezava Gorenjska – Štajerska (Želodnik-Mengeš-Vodice)		do 2024 obvoznica Vodice do 2021	DARS	po 2024 obvoznica Vodice do 2022	DARS ali DRSI
---------	---	--	----------------------------------	------	----------------------------------	---------------

«.

Besedilo ukrepa kode Ro.15.3 se spremeni tako, da se glasi:

»

Ro.15.3	Navezava Gorenjska z Ljubljano (Jeprca-Stanežiče-Brod)	Ro.15.1 in Ro.15.2	po 2030	DARS ali DRSI	po 2030	DARS ali DRSI
---------	--	--------------------	---------	---------------	---------	---------------

«.

Besedili ukrepov kode Ro.17.5 in Ro.17.6 se spremenita tako, da se glasita:

»

Ro.17.5	Jagodje – Lucija		2016-2024	DARS	po 2025	DARS
Ro.17.6	Bertoška in Srminska vpadnica	Ro.17.1	2016-2022	DARS	2021-2024	DARS

«.

Besedila ukrepov kode Ro.20.1, Ro.20.1.1 in Ro.20.1.2 se spremenijo tako, da se glasijo:

»

Ro.20.1	Ptuj-Ormož					
Ro.20.1.1	Ptuj– Markovci (obvoznica Ptuj) (novogradnja)		2018-2027	DARS	po 2027	DARS
Ro.20.1.2	Markovci– Ormož (novogradnja)		2017-2021	DARS	2021-2024	DARS

«.

Ukrep kode Ro.20.2 se črta.

Za ukrepom kode Ro.43.4.48 se doda besedilo novega ukrepa kode Ro.43.5, ki se glasi:

»

Ro.43.5	Priključki na AC in HC Rekonstrukcija obstojećih priključkov (npr. Leskoškova, Letališka, Slavček (Šmarska c e s t a v Kopru), Arja vas, Vrhnika) in gradnja novih priključkov (npr. Kranj sever)			DARS		DARS
---------	--	--	--	------	--	------

«.

V »Prilogi 2 – Železniški promet« se v preglednici besedilo ukrepa kode R.1.2 spremeni tako, da se glasi:

»

R.1.2	Koper - Divača: II. tir	R.39	2021-2025	2TDK	2023-2033	2TDK
-------	----------------------------	------	-----------	------	-----------	------

«.

Besedilo ukrepa kode R.2.1 se spremeni tako, da se glasi:

»

KODA	UKREP	POVEZAVA MED UKREPI	PRIPRAVA – TERMINSKI PLAN	PRIPRAVA - NOSILEC	IZVEDBA – TERMINSKI PLAN	IZVEDBA - NOSILEC
R.2.1	Zidani most – Dobova: nadgradnja in ureditev vozlišča Zidani most	R.1.4	2021-2027	DRSI	2025-2030	DRSI

«.

Besedili ukrepov kode R.3.1 in R.3.2 se spremenita tako, da se glasita:

»

R.3.1	Ljubljana- Jesenice: nadgradnja	R.3.3, R.4.1, U.2.1, U.2.2, R.39	2016-2024	DRSI	2022-2029	DRSI
-------	---------------------------------------	--	-----------	------	-----------	------

R.3.2	Ljubljana-Jesenice: dograditev dodatnega tira	R.4, U.2.3, R.39	2016-2024	DRSI	2022-2029	DRSI
-------	---	------------------	-----------	------	-----------	------

«.

Besedilo ukrepa kode R.4.1 se spremeni tako, da se glasi:

»

R.4.1	Tivolski lok	R.3.1, R.3.2, R.3.3, U.14.4, R.39	2016-2024	DRSI	2024-2028	DRSI
-------	--------------	-----------------------------------	-----------	------	-----------	------

«.

Besedilo ukrepa kode R.6.1 se spremeni tako, da se glasi:

»

R.6.1	Divača-Sežana: nadgradnja obstoječe proge – 1. faza	R.39	2021-2022	DRSI	2023-2024	DRSI
-------	---	------	-----------	------	-----------	------

«.

Besedili ukrepov kode R.23.2 in R.23.3 se spremenita tako, da se glasita:

»

R.23.2	d.m.-Metlika-Ljubljana	R.22.2, R.23.16, U.3.1, U.3.2, R.4, R.39	do leta 2025	DRSI	do leta 2029	DRSI
R.23.3	Lj. Šiška-Kamnik Graben	R.22.2, R.23.2, U.1, R.4, R.39	2016-2025	DRSI	2023-2029	DRSI

«.

Besedilo ukrepa kode R.23.17 se spremeni tako, da se glasi:

»

R.23.17	Nove regionalne in konkurenčne proge	R.22.2, R.23.2, U, R.39	do 2030	DRSI	po 2032	DRSI
---------	--------------------------------------	-------------------------	---------	------	---------	------

«.

Za spremenjenim ukrepom kode R.23.17 se dodajo besedila novih ukrepov kode R.23.17.1, R.23.17.2 in R.23.17.3, ki se glasijo:

»

R.23.17.1	Ljubljana – Letališče JP - Kranj	R.22.2, R.23.2, U, R.39	do 2029	DRSI	do 2034	DRSI
R.23.17.2	Ljubljana – Celje –	R.22.2, R.23.2, U, R.39	do 2032	DRSI	do 2040	DRSI
R.23.17.3	Ljubljana – Divača – Sežana d.m.	R.22.2, R.23.2, U, R.39	do 2030	DRSI	po 2040	DRSI

«.

V »Prilogi 3 – Trajnostna mobilnost« se v preglednici za ukrepom kode U.41.1 dodajo besedila novih ukrepov kode U.42, U.42.1, U.42.2, U.42.3 in U.42.4, ki se glasijo:

»

U.42	Vzpostavitev zakonskih podlag in pogojev za prehod na trajnostno, zeleno in pametno mobilnost
------	---

U.42.1	Zakon o celostnem prometnem načrtovanju	U	2020	MZI	2021	MZI
U.42.2	Zakon, ki bo urejal učinkovito upravljanje javnega potniškega prometa	U 34	2020	MZI	2021	MZI
U.42.3	Zakon o infrastrukturi za alternativna goriva in spodbujanju rabe alternativnih goriv v prometu	Ro.35, Ro.45, M11, A.11	2020	MZI	2021	MZI
U.42.4	Vzpostavitev izvajalske organizacije za učinkovito izvajanje ukrepov trajnostne in pametne mobilnosti	U	2022	MZI	2023	MZI

«.

Obrazložitev

Sprejeta Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (v nadaljnjem besedilu: Strategija), ki jo je sprejela Vlada Republike Slovenije na seji 29. julija 2015 (sklep št. 37000-3/2015/8), prvič celovito obravnava prometni sistem. S pripravo in sprejetjem Strategije je bila tako presežena praksa parcialnega reševanja posameznih podsistemov prometa. Še več, poleg infrastrukture je na strateški ravni zajeto tudi celovito delovanje prometnega sistema. Na podlagi podrobnih analiz infrastrukture in delovanja sistema ter identificiranih dejanskih problemov je v Strategiji predvidenih 108 ukrepov.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (v nadaljnjem besedilu: Nacionalni program) je dokument, ki ga je sprejel Državni zbor Republike Slovenije leta 2016 in predstavlja prehod od splošnih ukrepov zapisanih v Strategiji do konkretnih aktivnosti s pripravo in izvedbo. Pri njihovi opredelitvi so določeni roki, nosilci in okvirni stroški posameznih aktivnosti oz. ukrepov ter povezave med posameznimi ukrepi.

Konstantna in stabilna vlaganja v infrastrukturo imajo pozitivne učinke na gospodarstvo in rast BDP-ja. Seveda pa cilj razvoja prometa v Republiki Sloveniji niso investicije same po sebi, temveč investicije v prometno infrastrukturo, ki uporabnikom (ljudem in gospodarskim subjektom) zagotovijo predvsem neposredne učinke oziroma neposredne koristi. S predlaganimi spremembami zagotavljamo njihovo nadaljnje nemoteno izvajanje.

Na področju cest je bilo v postopku prostorskega načrtovanja in umeščanja v prostor na podlagi strokovnih podlag ugotovljeno, da je ukrepe treba izvajati z delno spremenjenimi izhodišči od tistih, ki so bila pričakovana v fazi priprave in sprejema Nacionalnega programa. Namesto predvidenih rekonstrukcij je bila določena izvedba novogradnje kot najustreznejšega ukrepa z večine presojanih vidikov. Poleg tega je pri spremembi nosilcev izvajanja ukrepov pomembno, da je obsežnejše novogradnje treba načrtovati kot cestninske ceste, saj financiranje zgolj s proračunskimi sredstvi ne omogoča izvedbe finančno zahtevnih investicij. Poleg tega je treba zagotoviti zvezni potek in enaka izhodišča na celotnem poteku oz. na vseh odsekih novo načrtovane ceste. Tako se na primer na južnem delu 3. razvojne osi ni izkazalo za ustrezno izhodišče, da južni del 3. razvojne osi deloma načrtuje in gradi DARS, deloma pa DRSI, pri čemer bi na nekaterih odsekih bila predpisana obveznost plačevanja cestnine, na drugih odsekih pa ne. Ker se v postopkih prostorskega načrtovanja in umeščanja v prostor ustreznost poteka trase vrednoti z različnimi kriteriji, kot je vpliv na prostorski razvoj, okoljska sprejemljivost in družbena sprejemljivost, ni bilo mogoče uveljaviti vedno najustreznejše trase zgolj z vidika ekonomike, prometno tehničnih kriterijev in prometnega povpraševanja. Popravki torej samo vzpostavljajo konsistentnost med dokumentom iz leta 2016 z dejanskim stanjem. V gradivu so pri posameznih ukrepih oz. projektih navedeni tudi razlogi za posamezne spremembe.

Na področju železnic je treba pospešiti vlaganja v razvoj regionalnih prog. Te so skupaj z jedrnim omrežjem zelo pomembne za zagotavljanje trajnostnih ciljev Republike Slovenije. K zmanjševanju vplivov na okolje zaradi prometa lahko pomembno prispevamo z ustreznim omrežjem regionalnih železniških prog.

Na področju trajnostne mobilnosti je treba prednostno načrtovati infrastrukturne ureditve, ki bodo prispevale k zagotavljanju pogojev za večjo uporabo vseh oblik trajnostne mobilnosti in k okrepitvi razvoja javnega potniškega prometa ter spodbujanju rešitev za oblike mobilnosti, ki bi nadomestile osebna vozila in rešitve za ostale oblike mobilnosti. Zagotoviti je treba ustrezne zakonske podlage in vzpostaviti izvajalske organizacije za učinkovito izvajanje ukrepov trajnostne in pametne mobilnosti. V nasprotnem primeru doseganje dolgoročnih pravno zavezujočih ciljev Slovenije na področju podnebnih sprememb brez tovrstnih ukrepov na področju prometa ne bo mogoče.

Ukrepe infrastrukturnih ureditev na področju trajnostne mobilnosti na področju Ljubljanske urbane regije je potrebno izvesti prednostno in v najkrajšem možnem času.

Ob upoštevanju navedenega se spremembe in dopolnitve Nacionalnega programa, ki so podrobneje obrazložene v nadaljevanju, nanašajo na področje cestne in železniške infrastrukture ter na področje trajnostne mobilnosti.

Temeljni namen sprememb in dopolnitev Nacionalnega programa je:

- uskladitev sprememb izvajalca / nosilca pri določenih projektih z novimi dejstvi.
- vzpostavitev konsistentnosti med dokumenti z dejanskim stanjem.
- obrazložitev vzrokov za posamezne spremembe.
- prilagoditev terminskega plana priprave in izvedbe glede na stanje izdelane in predvidene izdelave projektne in investicijske dokumentacije ter pridobivanja dovoljenj za gradnjo.

V nadaljevanju so podana podrobnejša pojasnila k spremembam in dopolnitvam posameznih ukrepov na področju cestne in železniške infrastrukture ter trajnostne mobilnosti. Poleg tega so pojasnjeni razlogi za določitev nekaterih novih ukrepov.

K ukrepu kode Ro.3.2

Skladno s sklepom Vlade RS št. 22500-1/2009/6 z dne 18. 2. 2010 so mejni prehodi z Republiko Avstrijo, Republiko Italijo in Republiko Madžarsko: Škofije, Kozina, Fernetiči, Vrtojba, Rožna Dolina, Učja, Rateče, Karavanke, Korensko sedlo, Ljubelj, Holmec, Šentilj (AC), Dolga vas in Pince, na katerih je bil z vstopom Republike Slovenije v schengenski prostor ukinjen nadzor, strateškega pomena za Republiko Slovenijo, zaradi česar je treba ustrezno urediti HC in AC v okviru površin na bivših MMP. Opis ukrepa je dopolnjen z navedbo mejnih prehodov, na katerih se bodo skladno s sklepom vlade izvajale aktivnosti. Terminski plan je prilagojen glede na trenutno stanje priprave dokumentacije, priprava je predvidena v letih 2020-2024, izvedba pa po letu 2024.

K ukrepom kode Ro.4.1, Ro.4.2 in Ro.4.3

Terminski plan priprave in izvedbe je prilagojen glede na stanje izdelane in predvidene izdelave projektne in investicijske dokumentacije ter pridobivanja dovoljenj za gradnjo.

Razlogi za odstopanja so:

- na odseku Novo mesto vzhod – Maline (1. in 2. etapa): dolgotrajno usklajevanje detajlnih projektnih rešitev z mnenjedajalci in dolgotrajni postopek pridobivanja okoljevarstvenega soglasja ter nepredviden potek pridobivanja zemljišč. Terminski plan izvedbe je vezan na predvideno pridobitev gradbenega dovoljenja. Glede na finančno konstrukcijo gradnje se pripravlja vloga za pridobitev sredstev EU, ki je bila že večkrat dopolnjena, vendar še ni bila posredovana na EK. Vloga za velik projekt bo na EK posredovana po pridobitvi okoljevarstvenega soglasja. Pri usklajevanju vloge sodeluje tudi tehnična asistenca JASPERS. DARS je podal vlogo za izdajo gradbenega dovoljenja po integralnem postopku, z istočasno izdajo okoljevarstvenega soglasja, kar predstavlja odpravo določenih administrativnih ovir.
- na odseku Novo mesto vzhod – Maline (3. in 4. etapa) je bilo pred pričetkom priprave projektne dokumentacije potrebno izdelati Študijo faznosti gradnje, ki je bila podlaga za izdelavo investicijske dokumentacije ter končne odločitve o faznosti gradnje. Terminski plan izvedbe je vezan na predvideno pridobitev gradbenega dovoljenja.
- na odseku Maline – Metlika (Črnomelj) se terminski plan uskladi skladno z dejansko fazo projekta in načrtovanimi aktivnostmi. Zaradi celovitosti načrtovane čezmejne cestne povezave (Novo mesto – Metlika – vozlišče Novi grad na AC A1 Zagreb – Reka) se s predlagano spremembo nosilca tega odseka, kot celovita cestninska povezava prenese v pristojnost DARS, d. d. V terminski plan priprave in izvedbe je vključena etapa Metlika (rešitve prometnih zastojev zaradi mejne kontrole), pri čemer naj bi bila priprava projekta zaključena do konca leta 2023, gradnja cca 2,5 km dolge dvopasovne ceste od priključka Metlika - jug do priključka Metlika - sever pa naj bi se izvedla po letu 2024.
- opredelitev nosilcev (investitorjev) posameznih delov projekta 3. razvojne osi določa ReNPRP30. Opredelitev nosilca oziroma investitorja posameznega dela projekta 3. razvojne osi je na začetku uresničevanja izhajala iz takrat veljavne Resolucije o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPJA; Uradni list RS, št. 50/04, 109/10). Z ReNPJA je bil severni del (Dravograd–Arja vas) opredeljen kot »dodatni« (avtocestni) program, za katere je investicije prevzel DARS, d. d., srednji in južni del pa sta postala obveznost proračuna Republike Slovenije, za katera je bila kot nosilec/investitor določena takratna DRSC. Faza prostorskega umeščanja se

za severni del financira na podlagi 4. člena ZDARS-1, osrednji del pa na podlagi NRP 2415-07-0035 NOVO Tretja razvojna os (osrednji del: Celje-NM), južni del pa se je financiral na podlagi NRP 2415-07-0023 NOVO Tretja razvojna os (južni del). Glede na to, da se je v fazi prostorskega umeščanja in pripravi ostalih strokovnih podlag za DPN izoblikovala prometna funkcija ceste in s tem tudi vrsta ceste na posameznem delu, so se spreminjali tudi nosilci projekta oziroma investitorji. Na podlagi Zakona o cestninjenju (Uradni list RS, št. 24/15 in 41/17) so cestninske ceste državne ceste, ki so opredeljene kot avtoceste ali hitre ceste, njihova gradnja pa je na podlagi ZDARS-1 v pristojnosti DARS, d. d. Glede na to, da je tako, kot severni tudi južni del 3. razvojne osi (odsek 1; Novo mesto – Maline) načrtovan kot hitra cesta, je bil z ReNPRP30, DARS, d. d., določen kot nosilec projekta oziroma investitor gradnje DARS, d. d.

K ukrepom kode Ro.9.1, Ro.9.2, Ro.9.3 in Ro.9.4

Terminski plan priprave in izvedbe se uskladi glede na stanje izdelave projektne in investicijske dokumentacije ter pridobivanje dovoljenj za gradnjo.

Razlogi za odstopanja so:

- na odseku od Šentruperta do Velenja so bili postopki od sprejetja Uredbe o državnem prostorskem načrtu, zaradi presoje ustavnosti in zakonitosti načrtovanega posega Ustavnega sodišča do sredine leta 2019 v mirovanju.
- dolgotrajno usklajevanje podrobnih projektnih rešitev z mnenjedajalci in lokalnimi skupnostmi,
- dolgotrajni postopki pridobivanja zemljišč,
- dolgotrajni postopek pridobivanja gradbenega dovoljenja,
- dolgotrajni postopek pridobivanja okoljevarstvenega soglasja za odsek Šentrupert Velenje.

Terminski plan izvedbe je vezan na predvideno pridobitev gradbenega dovoljenja. Terminski plan priprave je podaljšan zaradi umeščanja povezovalne ceste Podgora – Letuš, ki je sestavni del tega odseka.

Na odseku od Velenja do Slovenj Gradca se terminski plan priprave in izvedbe uskladi glede na trenutno stanje izdelave projektne dokumentacije in pridobivanje dovoljenj za gradnjo.

Ukrepa Ro.9.3 in Ro.9.4 DARS, d. d., izvaja že od leta 2004 dalje, ko je bila na podlagi ReNPJA dana pobuda za pričetek postopka državnega prostorskega načrtovanja. Po začasni prekinitvi aktivnosti na projektu v letu 2012 je bil izhodiščni predlog trase hitre ceste opredeljen v Študiji posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd in Otiški Vrh – Holmec (Lineal, d. o. o., Maribor, št. projekta 1470, julij 2018). Na novo se definirata projekta kode Ro.9.3 in Ro.9.4, in sicer:

- na odseku Slovenj Gradec – Dravograd so bile izbrane rešitve, ki so prilagojene prognozam prometnih obremenitev. Na odseku je predvidena nova štiripasovna hitra (cestninska) cesta, ki naj bi bila v začetni fazi zgrajena kot dvopasovna in kasneje (po letu 2040) dograjena v štiripasovno cesto. Postopek državnega prostorskega načrtovanja za ta odsek bo zaključen v letu 2021. Dinamika začetka gradnje še ni znana,
- na odseku Otiški vrh – Holmec je na podlagi omenjene študije predvidena nova štiripasovna cesta na pododseku od Otiškega vrha do Raven na Koroškem, ki bo v 1. fazi izvedena kot dvopasovna cesta. Na pododseku Ravne na Koroškem – Poljana se načrtuje nova dvopasovna (cestninska) cesta, na pododseku Poljana – Holmec pa se obstoječa cesta rekonstruira. V postopku državnega prostorskega načrtovanja bo za odsek od Otiškega vrha do Holmca v letošnjem letu zaključena utemeljitev najustreznejše rešitve oziroma sprejeta Študija variant, v letu 2023 pa sprejet državni prostorski načrt. Dinamika začetka gradnje še ni znana.

Na podlagi »Študije upravičenosti izgradnje nove cestne povezave na koridorju severnega dela 3. razvojne osi na odseku AC A1 – Velenje – Slovenj Gradec (PNZ, svetovanje in projektiranje, d. o. o., Ljubljana, januar 2017), ki obravnava možne scenarije izgradnje nove cestne povezave ter Študije širših ekonomskih učinkov investicije za 3. razvojno os na odseku Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec (Inštitut za ekonomska raziskovanja, Ljubljana, november 2016) je ugotovljeno, da je najprimernejša izgradnja prometnice s takojšnjo izvedbo 4-pasovnice na odseku od AC A2 do Slovenj Gradca. Najprimernejšo izgradnjo prometnice po scenariju 1, kar pomeni takojšnja izvedba 4-pasovnice od AC A2 do Slovenj Gradca, je v maju 2017 potrdil tudi minister za infrastrukturo.

Presoja načrtovanega projekta skozi cilje in pogoje Alpske konvencije in njenih Protokolov (Prostorsko načrtovanje in trajnostni razvoj, Promet) je pokazala, da cestna povezava v okviru koridorja 3. razvojne osi na območju Koroške glede na njen pomen ni v nasprotju z določili Alpske konvencije. Po predvideni cestni povezavi ne bo potekal mednarodni tranzitni promet, temveč čezmejni in notranji regionalni promet, pomemben predvsem za spodbujanje čezmejnega regionalnega sodelovanja in družbeno-ekonomskega razvoja perifernih regij. Mednarodni tranzitni prometni tokovi med Avstrijo in Slovenijo so danes utečeni in usmerjeni izključno na V. in X. panevropski koridor preko mejnih prehodov Karavanke ter Šentilj. Umestitev predvidene cestne povezave na 3. razvojni osi, glede na potek v prostoru, ne konkurira omenjenima koridorjema, zato bo tranzitni promet tudi v prihodnje potekal po teh dveh koridorjih. Na 3. razvojni osi, ki poteka po območju, kjer veljajo določila Alpske konvencije, se bo z novo cestno povezavo povečal medregionalni promet z navezavo na V. koridor in medregionalni promet z avstrijsko Koroško ter Koroško regijo, kar je skladno z določilom Alpske konvencije v zvezi z izboljšanjem regionalnih in nadregionalnih povezav. Z vidika predvidenih sinergijskih učinkov, kot so izboljšanje čezmejnega regionalnega omrežja, razvoja multimodalnega transporta in uskladitve transportne politike v Avstriji, Sloveniji in na Hrvaškem, izboljšanje povezav med centralnimi in perifernimi območji ter zmanjševanje razlik v razvoju med njimi, predstavlja projekt 3. razvojne osi tudi uresničevanje ciljev Alpske konvencije.

Iz Načrta vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020-2025 ostaja v sklopu B nelikviden ukrep Ro.4.2 - 3. razvojna os - jug (odsek Osredok – Maline), ki je del odseka 1 Novo mesto vzhod – Maline in sočasno del čezmejne cestne povezave Novo mesto - Metlika – vozlišče Novi grad (RH AC A1). Vizija finančne konstrukcije tako za ta, kot tudi za odseke na severnem delu naj bi bila primerljiva odsekom, ki so že v fazi izvedbe.

Glede na opredelitve v sklopu E Načrta vlaganj sta v aktualni ReNPRP30 vsebinsko neustrezno definirani ukrepi 9.2 Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Slovenj – Gradec – Kotlje – Ravne, 9.3 Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Dravograd-Slovenj Gradec in Ro.9.4 Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Otiški Vrh-Holmec, vključno z navezavo na Črno na Koroškem. Te cestne povezave predstavljajo del necestninskega državnega cestnega omrežja, kjer DARS, d.d. nima formalne podlage za vlaganja v predvidene ukrepe in se izvajajo v okviru ukrepa Ro. 43 - Zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture, katerega nosilec je DRSI. Severni del 3. razvojne osi, ki je zasnovan kot celotna nova cestninska cesta, je razdeljen na štiri odseke, kjer sta južna dva v fazi priprave oziroma gradnje s strani DARS, d. d., severna dva odseka (Slovenj Gradec – Dravograd in Otiški vrh – Holmec) pa v fazi postopka prostorskega načrtovanja. Glede na to, da je faza izvedbe teh dveh odsekov dokaj oddaljena, bodo viri financiranja opredeljeni z nadaljnjo pripravo investicijske dokumentacije.

K ukrepu kode Ro.12.3

Terminski plan priprave in izvedbe priključka Dragomer (Brezovica (2)) se uskladi glede na stanje izdelave projektne in investicijske dokumentacije ter pridobivanje dovoljenj za gradnjo. Postopki izdelave dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja, pridobitve zemljišč za gradnjo ter upravni postopki pridobitve gradbenega dovoljenja in OVS trajajo več let.

K ukrepom kode Ro.12.4.1, Ro.12.4.2, Ro.12.4.3 in Ro.12.4.4

Terminski plan priprave in izvedbe se uskladi glede na stanje izdelave projektne in investicijske dokumentacije ter pridobivanje dovoljenj za gradnjo. Postopki izdelave dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja, pridobitve zemljišč za gradnjo ter upravni postopki pridobitve gradbenega dovoljenja in OVS trajajo več let.

Zaradi podvajanja vsebine se ukrepa kode Ro.12.4.1 in Ro.12.4.4 združita oziroma se ukrep kode Ro.12.4.1 uskladi, ukrep kode Ro.12.4.4 pa se črta.

Ukrep kode Ro.12.4.2 (Koseze – Kozarje): spremeni se termin priprave 2016 – 2022 ter termin izvedbe 2023 – 2025.

Ukrep kode Ro.12.4.3 (Šentvid – Koseze): spremeni se termin priprave 2016 – 2021 ter termin izvedbe 2021 – 2023.

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

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

Ob izpolnitvi teh pogojev bi se bilo možno izogniti širitvi AC obroča ali njeno širitev zamakniti za več let oz. jo omejiti le na najbolj nujne ukrepe. Le če se izkaže, da navedeni ukrepi na področju železnic, trajnostne mobilnosti, vključno z javnim potniškim prometom, ne bi zadoščali za zagotavljanje ustrezne ravni mobilnosti bi bilo treba preučiti izvedbo dodatnih ukrepov na vpadnih AC krakih, kot je širitev za dodatni vozni pas na štajerskem, primorskem, dolenskem in gorenjskem AC kraku. Pri tem pa bi tretji vozni pas lahko rezervirali (vsaj v času konic) za potrebe JPP, vozila z več potniki, električna vozila ipd. Enako tudi uporabo odstavnega pasu v kolikor bi bil nadgrajen za namen vožnje.

Ukrepe infrastrukturnih ureditev na področju trajnostne mobilnosti na področju razširjene Ljubljanske urbane regije je potrebno izvesti v najkrajšem možnem času. Ministrstvo za infrastrukturo si bo prizadevalo, da se načrtovanje železniških projektov v razširjeni Ljubljanski urbani regiji (med drugim Ljubljana – Jesenice, Tivolski lok, Ljubljana – Kamnik, Ljubljana – letališče JP – Kranj) zaključi pred zaključkom načrtovanja širitve AC obroča.

K ukrepu kode Ro.13.1

Cestna povezava Želodnik-Vodice je bila vključena v Spremembe in dopolnitve nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA-A) v letu 1998. V prostor je bila umeščena z uredbami o državnem lokacijskem načrtu, izdanimi s strani Vlade Republike Slovenije v letih 2004 do 2007. Kot navezovalna cesta je bila vključena tudi v Resolucijo o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPIA). Skladno z Zakonom o cestninjenju je lahko kot cestninska cesta določena tudi izbirna cestninska cesta, če gre za cesto, ki je projektirana za daljinski promet, ali cesto, na katero je lahko preusmerjen promet s cestninskih cest ali ki je v neposredni konkurenci s cestninsko cesto. Možna je tudi rešitev, da se cestnini le tovorni promet, ki je tako za okolje, kot tudi za samo infrastrukturo bolj obremenjujoč. Terminski plan se uskladi in sicer je priprava predvidena do leta 2024, za obvoznico Vodice do 2021, izvedba pa po 2024, za obvoznico Vodice do 2022. Uskladi se terminski plan izvedbe ukrepa.

K ukrepu kode Ro.15.3

Nova cestna povezava Jeprca-Stanežiče-Brod je bila kot navezovalna cesta vključena v Resolucijo o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPIA). V prostor je bila umeščena z uredbo o državnem prostorskem načrtu, izdano v letu 2011. Skladno z Zakonom o cestninjenju je lahko kot cestninska cesta določena tudi izbirna cestninska cesta, če gre za cesto, ki je projektirana za daljinski promet, ali cesto, na katero je lahko preusmerjen promet s cestninskih cest ali ki je v neposredni konkurenci s cestninsko cesto. Možna je tudi rešitev, da se cestnini le tovorni promet, ki je tako za okolje, kot tudi za samo infrastrukturo bolj obremenjujoč.

Terminski plan izvedbe se uskladi. Ukrep za izgradnjo nove cestne povezave Jeprca-Stanežiče-Brod se predvidi po letu 2030. Izvedba rekonstrukcije obstoječe ceste z morebitno dograditvijo pasov, za katero je nosilec izvedbe DRSI, ostane predvidena v obdobju 2022-2025, kar omogoča izvedbo potrebnih ukrepov za izboljšanje stanja obstoječe cestne povezave.

K ukrepoma kode Ro.17.5 in Ro.17.6

Terminski plan priprave in izvedbe se uskladi glede na stanje izdelave projektne in investicijske dokumentacije ter pridobivanje dovoljenj za gradnjo.

Terminski plan izvedbe se spremeni:

- ukrep kode Ro.17.5 (Jagodje – Lucija): spremeni se termin priprave 2016 - 2024 ter termin izvedbe po 2025.
- ukrep kode Ro.17.6 (Bertoška in Srminska vpadnica): spremeni se termin priprave 2016 - 2022 ter termin izvedbe 2021 - 2024.

Hitra cesta Jagodje-Lucija je namenjena navezavi turističnega območja Slovenske obale na avtocestno omrežje. V prostor je bila umeščena z Uredbo o državnem lokacijskem načrtu za hitro cesto na odseku Jagodje-Lucija in priključno cesto za Piran v letu 2008. Z gradnjo odseka bo zaključena gradnja obalne hitre ceste.

Terminski plan priprave in izvedbe se uskladi glede na trenutno stanje izdelave projektne dokumentacije in pridobivanje dovoljenj za gradnjo. Postopki izdelave dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja, pridobitve zemljišč za gradnjo ter upravni postopki pridobitve gradbenega dovoljenja in OVS trajajo več let.

V letu 2015 je bil za predmetni odsek sicer izdelan investicijski program za izgradnjo HC Jagodje – Lucija in priključne ceste za Piran, ki pa ni bil potrjen, in zaradi časovne oddaljenosti in spremenjenih razmer ni ustrezen. Projekt je v nadaljevanju zastal. Potrebno je dokončati projektno dokumentacijo (PZI) ter pridobiti okoljevarstveno soglasje in gradbeno dovoljenje. Vzporedno pa izdelati končni Investicijski program, ki predstavlja podlago za gradnjo in v katerem bodo upoštevani vsi stroški ter prikazane vse koristi. To pomeni, da bo mogoče oceno finančne in ekonomske upravičenosti projekta podati, ko bo izdelana novelacija investicijskega programa na osnovi projektne dokumentacije (PZI) in noveliranega poročila o vplivih na okolje.

Gradbeni stroški so za predmetni projekt ocenjeni na podlagi projektantskega predračuna iz Novelacije idejnega projekta Hitra cesta Jagodje – Lucija in priključna cesta za Piran, varianta z viaduktom preko krožišča Lucija (št. proj. 5-9/11-IDP, avgust 2013, izdelovalci Projektivni atelje – NG d.o.o., Ljubljana za glavno traso, priključke in deviacije, PROMICO, d. o. o., Ljubljana, IGIKON Projektiva in svetovanje, d. o. o., Ljubljana, PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o. Ljubljana, Inženirski biro PONTING, d. o. o. Maribor in Elea iC, d. o. o., Ljubljana za objekte).

Gradbeni stroški so v predračunu podani po cenah iz avgusta 2013 (na podlagi posameznih načrtov po različnih nivojih cen) in so na nivo cen september 2014 preračunani z indeksom cen življenjskih potrebščin 0,999 avgust 2013 - september 2014. Upoštevan je 22 % DDV. Skupni gradbeni stroški celotnega odseka HC Jagodje – Lucija in priključne ceste za Piran znašajo 162.074.967,43 EUR (stalne cene september 2014 z DDV), od tega znaša izgradnja HC Jagodje – Lucija 125.959.577,27 EUR, gradbeni stroški priključne ceste za Piran pa 36.115.390,16 EUR.

K ukrepom kode Ro.20.1, Ro.20.1.1, Ro.20.1.2 in Ro.20.2

Cestna povezava Ptuj-Ormož je načrtovana kot dvopasovna glavna cesta. Odsek Ptuj-Markovci še ni umeščen v prostor. Skladno z Zakonom o cestninjenju je lahko kot cestninska cesta določena tudi izbirna cestninska cesta, če gre za cesto, ki je projektirana za daljinski promet, ali cesto, na katero je lahko preusmerjen promet s cestninskih cest ali ki je v neposredni konkurenci s cestninsko cesto. Možna je tudi rešitev, da se cestnini le tovorni promet, ki je tako za okolje, kot tudi za samo infrastrukturo bolj obremenjujoč.

Terminski plan priprave in izvedbe se uskladi glede na trenutno stanje izdelave projektne dokumentacije in pridobivanje dovoljenj za gradnjo. Postopki izdelave dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja, pridobitve zemljišč za gradnjo ter upravni postopki pridobitve gradbenega dovoljenja in OVS trajajo več let.

Ukrep kode Ro.20.2 (Obvoznica Ptuj (povezava Ptuj–Markovci)) se črta.

K novemu ukrepu kode Ro.43.5

Dodan je nov ukrep kode Ro.43.5 Priključki na AC in HC, v okviru katerega bo DARS ob sofinanciranju DRSI in občin izvajal rekonstrukcije obstoječih priključkov na avtocestah in hitrih cestah, na katerih je zaradi preobremenjenosti prometnega omrežja in posledično neustreznega stanja obstoječe infrastrukture potrebna izvedba ukrepov z namenom, da se omogoči optimalno odvijanje prometnih tokov (npr. Leskoškova, Letališka, Slavček (Šmarska cesta v Kopru), Arja vas, Vrhnika) in izvajal gradnjo novih priključkov (npr. Kranj sever), če bo gradnja dodatnih priključkov potrebna in utemeljena s strokovnimi podlagami in preveritvami.

K ukrepu kode R.1.2

Sprememba ukrepa je potrebna zaradi uskladitve terminskega plana in spremembe nosilca za pripravo in izvedbo projekta.

Vlada RS je marca 2016 ustanovila družbo 2TDK z namenom, da izvede vse potrebne aktivnosti tako v fazi priprave kot izgradnje drugega tira in da z njim gospodari v času trajanja koncesijske pogodbe. Družba 2TDK je z uveljavitvijo zakona postala investitor projekta Drugi tir, izvedla bo pripravljala dela, finančni inženiring in vso potrebno gradnjo, po zaključeni gradnji pa bo gospodarila z infrastrukturo v koncesijskem obdobju.

K ukrepu kode R.2.1

Sprememba ukrepa je potrebna zaradi določitve terminskega plana in nosilca za pripravo in izvedbo projekta.

Z izvedbo investicije se bo bolj optimalno odvijal železniški promet, kar pripomore k njegovi večji konkurenčnosti. Zagotovljen bo kakovostnejši transport tako na koridorjih vseevropskega jedrnega omrežja v smeri zahod - vzhod kot na lokalni ravni. Po ureditvi bo omogočen tudi nemoten železniški promet na celotnem koridorju, kar hkrati pomeni možnost za spremembo oz. preusmeritev prometnih tokov v korist železnice. S preusmeritvijo prometa s ceste na železnico se bodo zmanjšale tudi okoljske obremenitve. Zmanjšali se bodo tudi izpusti NOx in CO ter toplogrednega CO₂, s čimer bodo tudi bližje cilji EU o zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov.

K ukrepoma kode R.3.1 in R.3.2

Sprememba ukrepa je potrebna zaradi uskladitve terminskega plana za pripravo in izvedbo projekta.

Z izvedbo investicije se bo bolj optimalno odvijal železniški promet, kar pripomore k njegovi večji konkurenčnosti. Po ureditvi bo omogočen tudi nemoten železniški promet na celotnem koridorju, kar hkrati pomeni možnost za spremembo oz. preusmeritev prometnih tokov v korist železnice. S preusmeritvijo prometa s ceste na železnico se bodo zmanjšale tudi okoljske obremenitve. Zmanjšali se bodo tudi izpusti NOx in CO ter toplogrednega CO₂, s čimer bodo tudi bližje cilji EU o zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov.

K ukrepu kode R.4.1

Sprememba ukrepa je potrebna zaradi uskladitve terminskega plana za pripravo in izvedbo projekta.

Projekt Tivolski lok je trenutno v prioritetnem planu umeščanja v nov državni prostorski načrt. Progo je treba zgraditi čim prej predvsem zaradi obstoječega stanja infrastrukture. Trenutna prometno-železniška ureditev onemogoča neposredno povezavo tovornih vlakov med obema železniškima povezavama. Zato se morajo tovorni vlaki, ki vozijo na relaciji Postojna–Ljubljana–Kranj (velja za obe smeri vožnje), po nepotrebnem zadrževati na Železniški postaji Ljubljana, kar vpliva na dodatno obremenitev postaje. Trenutno vsak dan skozi postajo vozi 27 problematičnih tovornih vlakov. Postopek menjave smeri vožnje je precej časovno zamuden. Tovorni vlak iz smeri Postojne mora najprej uvoziti na postajni tir železniške postaje Ljubljana. Nato sledi menjava smeri vožnje, kar pomeni, da se mora izvesti premik lokomotive, za kar je treba uporabiti dodatni postajni tir. Sledi zavorni preizkus in šele nato lahko vlak izvozi s postaje Ljubljana. Opisani postopek običajno traja okoli pol ure. Zgolj preklap vlakov vsak dan prinese okoli 12 ur zasedenosti tirov železniške postaje Ljubljana, kar bistveno vpliva na kapaciteto že tako preobremenjene postaje. Zasedenost tirov vpliva tudi na zamude vlakov tako v tovornem kot v potniškem prometu ter omejuje uvajanje dodatnih potniških linij, ki bi lahko pripomogle k razbremenitvi ljubljanskega prometnega omrežja.

Gradnja Tivolskega se mora pričeti čim prej, saj obstaja tveganje resnih posledic za prepustnost ljubljanske železniške postaje in razvoj potniškega prometa Slovenskih železnic in širitev primestnih železniških povezav, ki bi lahko bistveno pripomogle k prometni razbremenitvi Ljubljane.

K ukrepu kode R.6.1

Sprememba ukrepa je potrebna zaradi uskladitve terminskega plana za pripravo in izvedbo projekta.

Cilj nadgradnje obstoječe proge so izboljšati tehnične in hitrostne parametre na celotnem progovnem odseku za učinkovito delovanje žel. tovornega prometa in posledično tudi izboljšanje pogojev odvijanja potniškega prometa ter izboljšanje varnosti žel. prometa in potnikov. Zagotoviti je treba TEN-T standarde za jedrno omrežje.

Po Koridorski študiji je predvidena vrednost celotne investicije 60,18 mio EUR do leta 2030; za 1. fazo do leta 2025 je predvideno 5,0 mio EUR za nivojske prehode, SV naprave, za ostali del investicije je načrtovano, da se bo izvedel po letu 2025. Navedeno je skladno z Operativnim načrtom 2020-2025 oziroma Načrtom vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025, ki ga je Vlada RS potrdila na 53. seji, dne 5. 12. 2019.

K ukrepu kode R.23.2

Sprememba ukrepa je potrebna zaradi uskladitve terminskega plana za pripravo in izvedbo projekta.

K ukrepu kode R.23.3

Sprememba ukrepa je potrebna zaradi uskladitve terminskega plana za pripravo in izvedbo projekta.

Z izvedbo investicije se bo bolj optimalno odvijal železniški promet, kar pripomore k njegovi večji konkurenčnosti. Po ureditvi bo omogočen tudi nemoten železniški promet na celotnem koridorju, kar hkrati pomeni možnost za spremembo oz. preusmeritev prometnih tokov v korist železnice. S preusmeritvijo prometa s ceste na železnico se bodo zmanjšale tudi okoljske obremenitve. Zmanjšali se bodo tudi izpusti NOx in CO ter toplogrednega CO₂, s čimer bodo tudi bližje cilji EU o zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov.

K ukrepu kode R.23.17

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

K novim ukrepom kode U.42, U.42.1, U.42.2, U.42.3 in U.42.4

Za učinkovito izvajanje ukrepov za prehod na trajnostno, zeleno in pametno mobilnost je treba sprejeti ustrezne zakonske podlage in vzpostaviti izvajalsko organizacijo za njihovo izvajanje.