



Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Številka: 007-118/2016/17-00181024
Ljubljana, 2. 9. 2016
EVA 2016-2430-0031
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si
ZADEVA: Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji – predlog za obravnavo
1. Predlog sklepov vlade:
<p>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 in 65/14), 42. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US in 46/15), 13. člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15-uradno prečiščeno besedilo), 6. člena Zakona o letalstvu (Uradni list RS št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo), 33. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 120/06 – uradno prečiščeno besedilo, 88/10, 59/11 in 33/16), je Vlada Republike Slovenije na ... redni seji dne ... sprejela naslednji sklep:</p> <p>Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (EVA 2016-2430-0031) ter ga pošlje v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije.</p> <p style="text-align: right;">Mag. Darko Krašovec generalni sekretar</p>
Sklep prejmejo: <ul style="list-style-type: none">– Državni zbor Republike Slovenije,– Ministrstvo za infrastrukturo,– Ministrstvo za finance,– 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:
<ul style="list-style-type: none">– dr. Peter Gašperšič, minister,– mag. Klemen Grebenšek, državni sekretar,– mag. Klemen Potisek, državni sekretar,– mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,

<ul style="list-style-type: none"> - mag. Mirko Komac, generalni direktor Direktorata za letalski in pomorski promet, - Damir Topolko, direktor Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, - mag. Matjaž Vrčko, sekretar, Služba za mednarodne zadeve.
<p>3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Jurij Kač, generalni direktor DRI upravljanje investicij, d.o.o. - mag. Tomaž Košič, DRI upravljanje investicij, d.o.o. - Marjana Cuderman, DRI upravljanje investicij, d.o.o.
<p>4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:</p>
<ul style="list-style-type: none"> - dr. Peter Gašperšič, minister, - mag. Klemen Grebenšek, državni sekretar, - mag. Klemen Potisek, državni sekretar, - mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet, - mag. Mrko Komac, generalni direktor Direktorata za letalski in pomorski promet, - Damir Topolko, direktor Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, - mag. Zvonko Zavasnik, sekretar, Direktorat za kopenski promet, - mag. Matjaž Vrčko, sekretar, Služba za mednarodne zadeve.
<p>5. Kratak povzetek gradiva:</p>
<p>Republika Slovenija je pred leti pričela s projektom vzpostavlja ustreznega sistema celovitega načrtovanja razvoja na področju prometa in prometne infrastrukture, ki temelji na znotraj-sektorski in med-sektorsko usklajeni viziji ter presega sistem načrtovanja razvoja na področju prometa in prometne infrastrukture na podlagi omenjenih, delnih in parcialnih rešitev, ki so jih opredeljevali dosedanja strateški dokumenti. Do sedaj sta bila med dolgoročnimi razvojnimi dokumenti le nacionalna programa s področja avtocest in železnic zadovoljivo operativna, s finančno in terminsko konkretno določeno realizacijo, ki prav tako nista obravnavala slovenskega prometnega sistema kot celote, ampak le svoji ožji področji. Vsi dokumenti so bili sprejeti že pred leti, tako da glede na današnje razmere in potrebe v celoti ne ponujajo več ustreznih odgovorov in rešitev.</p> <p>Sprejeta Strategija razvoja prometa v RS (v nadaljevanju Strategija), ki jo je sprejela Vlada RS 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 dosedanja praksa parcialnega reševanja posameznih podsistemov prometa. Še več, poleg infrastrukture je tokrat 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.</p> <p>Vendar je bila Strategija, predvsem zaradi zadostitve predhodnim pogojenostim za črpanje sredstev EU, pripravljena na precej splošni ravni. Zato je Vlada RS Ministrstvu za infrastrukturo RS (v nadaljevanju Mzi) naložila pripravo Operativnega načrta za izvajanje Strategije (v nadaljevanju Operativni načrt), in sicer najkasneje v roku enega leta od sprejema Strategije na Vladi RS.</p> <p>Operativni načrt bo sestavljen iz konkretnih projektov za izvedbo Strategije, ki bodo deloma ali v celoti sovpadali s projekti, ki so načrtovani v veljavnih nacionalnih programih, sprejetih v Državnem zboru RS. Na podlagi tega dejstva je potrebno v Državnem zboru RS, še pred sprejetjem Operativnega načrta na Vladi RS, sprejeti Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa, s katerim bodo deloma ali v celoti nadomeščeni sedaj veljavni posamezni nacionalni programi.</p> <p>Pravno podlago za sprejem nacionalnega programa predstavljajo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 42. člen Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US in 46/15), - 13. člen Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo), - 33. člen Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 120/06 – uradno prečiščeno besedilo, 88/10, 59/11 in 33/16) in - Zakon o letalstvu (Uradni list RS št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, v nadaljevanju:ZLet). <p>Poleg omenjenih zakonskih določil tudi računsko sodišče v Revizijskem poročilu »Modernizacija cestne in železniške infrastrukture na 3. a razvojni osi, št. 320-1/2013/90 z dne 14. julija 2015«, vidi glavni razlog za neučinkovitost v dejstvu, da Republika Slovenija nima nacionalnega programa za področje državnih cest in prav tako ne posodobljenega nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture.</p>

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju Nacionalni program) je dokument, ki predstavlja prehod med splošnimi ukrepi iz Strategije na konkretne aktivnosti v pripravi in izvedbi. Pri njihovi opredelitvi so bili določeni roki in nosilci posameznih aktivnosti, katerim so bili dodeljeni tudi okvirni stroški, vendar so bile vrednosti za večino aktivnosti ocenjene. Te se bodo s pripravo posamezne študijske in projektne dokumentacije podrobneje konkretizirale. Zato je letna višina potrebnih sredstev za realizacijo aktivnosti v Nacionalnem programu določena le po področjih, medtem ko so same aktivnosti, roki za njihovo izvedbo in nosilci navedeni v prilogi. Dinamika navedenih aktivnosti pa bo tudi sicer odvisna od višine proračunskih sredstev, dodeljenih za te namene, vendar, če se bo gibala v okvirih, ki so navedeni v tabelah, bo lahko spoštovana tudi dinamika aktivnosti, navedena v prilogah Nacionalnega programa. V vsakem primeru pa bo potrebno vzpostaviti mehanizme za njegovo sprotno spremljanje in dopolnjevanje. Za namen podrobnejšega načrtovanja izvajanja aktivnosti v dokumentu predlagamo, da Vlada RS vsako leto sprejme 6-letni operativni načrt vlaganj v promet oz. prometno infrastrukturo, ki bo določal konkretne aktivnosti (projekte) na podlagi strokovnih prioritet, stroške za njihovo realizacijo in natančne roke izvedbe.

Nacionalni program, kot izvedbeni dokument je izdelan za obdobje 2016–2022 in 2022–2030 oz. dokler ne bodo izvedeni vsi predlagani ukrepi in aktivnosti..

Ključne usmeritve za pripravo Nacionalnega programa so rezultati strokovnih analiz (prometnih, funkcionalnih, okoljskih in socialnih ter ostalih), ki so bile izdelane v okviru procesa priprave Strategije. Njena strateška določila v največji meri temeljijo na posebnem analitičnem instrumentu t.i. nacionalnem prometnem modelu, ki upošteva sedanjo in prihodnjo ponudbo prometnih omrežij (prepustnost, dostopnost) in sedanje ter pričakovano prihodnje prometno povpraševanje (socio-ekonomski podatki). Nacionalni prometni model so eksperti Evropske komisije ocenili kot zelo kvaliteten in referenčen tudi za druge države članice EU, ki pripravljajo lastne strateške dokumente na področju razvoja prometnih sistemov.

Z nacionalnim prometnim modelom so bile poleg aktualnih glavnih težav ugotovljene tudi težave, do katerih bi prišlo v prihodnje, če bi ohranili sedanjo prometno ureditev, upošteva, da bi obstoječo prometno infrastrukturo samo vzdrževali in dokončali obstoječe investicije, in sicer:

- izbira prometnega sredstva potniškega prometa se ne bi spontano spremenila v smeri krepitve vloge javnega prometa, temveč bi ostala nespremenjena, izbira prometnega sredstva blagovnega prometa bi se spremenila v korist cestnega tovornega prometa in ne obratno,
- skoraj celotno železniško TEN-T omrežje brez dodatnih vlaganj ne bi zagotavljalo ne potrebne prepustne zmogljivosti in sprejemljive udobnosti potnikov ne minimalnih TEN-T standardov,
- kljub uveljavitvi trajnostne prometne politike bi na pomembnem delu slovenskega cestnega omrežja prišlo do prekoračitev prepustnosti, zastojev in ozkih grl, še posebej izrazito na ljubljanskem avtocestnem obroču in njegovih priključnih avtocestnih krakih,
- parkirišča za tovornjake ob avtocestnem sistemu že sedaj predstavljajo ozka grla, ki se bodo v prihodnje ob nespremenjenem stanju še zaostрила,
- sedanji javni promet ni konkurenčen osebnemu avtomobilu in njegova konkurenčnost se še slabša,
- za kolesarski promet ne obstajajo niti celoviti (državni, regionalni) niti podrobni (občinski) načrti njegove ureditve; posledično sistem kolesarskih poti ni dograjen in funkcionalno logično sklenjen, zaradi česar je manj razvit in ni v funkciji javnega potniškega prometa oz. ne omogoča zadostnega razvoja kolesarjenja za dnevne migracije,
- hitrejši razvoj pristanišča Koper omejujejo neustrezne dimenzije vplovnih kanalov in pomolov, neustrezna pristaniška infrastruktura ter ozka grla slovenskega železniškega omrežja,
- glavno težavo letališča Jožeta Pučnika Ljubljana predstavljata neustrezna potniški in tovorni terminal in neustrezne hangarske kapacitete,
- emisija toplogrednih plinov bi se v prihodnje še povečala in ne zmanjšala,
- prizadetost s čezmernim hrupom je že sedaj velika in bi se v prihodnje še povečala,
- dostopnost od nekaterih območij do regionalnih središč je nesprejemljivo slaba, tako z osebnim avtomobilom kot z javnim prometom,
- na cestnem omrežju je veliko število nevarnih mest in zgolj pasivno zavarovalnih nivojskih križanj cest in železnic, kar prispeva k večjemu številu prometnih nesreč.

Z Nacionalnim programom, ki je v prilogi, bodo zgornje težave odpravljene.

Infrastruktura v vsaki državi igra pomembno vlogo pri razvoju družbe. Služi tako posameznikom kot tudi gospodarskim subjektom. Ustrezna infrastruktura, skupaj s funkcijami celotnega prometnega sistema, omogoča ljudem zadovoljevanje mobilnostnih potreb. Primerno infrastrukturo na EU nivoju tvori vse-evropsko prometno omrežje (TEN-T omrežje), kjer je še posebej pomembno jedrno omrežje. To ključno omrežje za EU je dopolnjeno še s celovitim omrežjem. Za lažjo uresničitev zahtev so na nivoju EU oblikovani tudi koridorji jedrnega omrežja. Slovenija je del dveh takšnih koridorjev: Sredozemskega in Baltsko-jadranskega. Pri tem je potrebno poudariti, da je jedrno omrežje multimodalno, kar pomeni, da je vsak odsek takšnega omrežja sestavljen vsaj iz dveh načinov prometa: železnica in cesta, lahko pa je njegov sestavni del tudi rečni promet. Poleg tega za vsak način prometa veljajo TEN-T standardi, ki morajo biti uresničeni do leta 2030. S predlaganim Nacionalnim programom bo to tudi doseženo.

Po izkušnjah iz finančne perspektive 2007–2013 so relativno visoka vlaganja v infrastrukturo doprinesla k povišanju BDP-ja, kar izhaja tudi iz Pomladanske napovedi gospodarskih gibanj UMAR, marec 2015. V letih 2013–2015 so k temu zagotovo bistveno prispevala tudi vlaganja v prometno (železniško) infrastrukturo, ki jih ni možno nadomestiti z vlaganji v kakšno drugo področje. Zato je potrebno njihovo kontinuiteto zadržati, če želimo ohraniti gospodarsko rast. K temu bo zagotovo prispeval sprejem Nacionalnega programa z jasnim sporočilom o kontinuiteti in enakomernosti potrebnih virov sredstev za vlaganja v prometni sektor. V okviru nove finančne perspektive 2014–2020 je Sloveniji za izvajanje kohezijske politike na razpolago manj sredstev kot v predhodni, poleg tega bodo ta sredstva infrastrukturnim projektom namenjena v manjši meri kot doslej. Hkrati je v začetnem obdobju verjetno treba pričakovati zamik pri črpanju, ki je bil značilen tudi v prejšnjem programskem obdobju. Zaradi tega bi bilo priporočljivo zagotavljati kontinuiteto vlaganj v prometno infrastrukturo tako, da se vlaganja v letih 2016 oz. 2017 najprej pričnejo v obstoječo prometno infrastrukturo iz proračuna RS in nato nadaljuje z investicijami, za katere je možno črpati sredstva EU. V spomladanski napovedi UMAR marec 2016, pa le-ta kot razlog znižanja BDPja za leto 2016 navaja zmanjšanje vlaganj v prometno infrastrukturo.

Za realizacijo aktivnosti iz Nacionalnega programa je potrebno zagotoviti naslednjo višino sredstev (v mio EUR):

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016-2022	Skupaj 2023-2030
Za vlaganja v vsa področja prometa (investicije, investicijsko vzdrževanje, ...)	420,20	753,91	976,27	1.187,38	1.228,63	1.169,71	1.037,12	6.773,21	5.228,07
Za redno vzdrževanje, subvencije in kompenzacije	307,60	307,44	329,00	329,00	329,00	329,00	329,00	2.260,04	2.632,00
SKUPAJ	727,80	1.061,35	1.305,27	1.516,38	1.557,63	1.498,71	1.366,12	9.033,25	7.860,07

V navedenih sredstvih so zajeta vsa sredstva, tako proračuna RS kot DARS-a, Luke Koper in tudi nekaterih ostalih investitorjev.

V tabeli v nadaljevanju pa so prikazana samo vlaganja države.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj 2016-2022	Skupaj 2023-2030
Za vlaganja v vsa področja prometa (investicije, investicijsko vzdrževanje)	271,15	391,44	494,84	531,05	439,81	379,90	371,20	2.879,39	2.444,04
Za redno vzdrževanje, subvencije in kompenzacije	307,60	307,44	329,00	329,00	329,00	329,00	329,00	2.260,04	2.632,00
SKUPAJ	578,75	698,88	823,84	860,05	768,81	708,90	700,20	5.139,43	5.076,04

Vsa sredstva potrebna za realizacijo aktivnosti so že zagotovljena v okviru sprejetih proračunov oz. na podlagi njih ocenjene višine prihodnjih proračunov za področje prometa, razen za področje državnih cest, kjer so predvidena dodatna sredstva zagotovljena v okviru Nacionalnega reformnega programa 2016–2017, ki ga je sprejela Vlada RS 14.4.2014, sklep št. 41000-2/2016/21 (stran 7, drugi odstavek) in Programa stabilnosti 2016, ki ga je sprejela Vlada RS 20. 4. 2016, sklep št. 41003-3/2016/18 (stran 12, drugi odstavek). S temi dokumenti so dodatna sredstva zagotovljena vključno do leta 2018, od tega leta dalje pa bodo dodatna sredstva v ustreznih dokumentih opredeljena kasneje oz. bodo zagotovljena v integralnem proračunu. Vlada RS bo na ta način sledila finančnemu toku, ki je v Nacionalnem programu. V dokumentu so dodatno upoštevani tudi prilivi EU sredstev na področju železniškega prometa.

Ministrstvo, pristojno za promet bo vsako leto pripravilo tudi poročilo, s katerim bo o rezultatih izvajanja Nacionalnega programa in doseženih ciljih poročalo Vladi RS in Državnemu zboru RS.

6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	NE
c)	administrativne posledice	DA
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA
e)	socialno področje	DA
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> – nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij 	DA

7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:

Predlagani Nacionalni programom upošteva že sprejete proračune RS oz. na podlagi njih ocenjene višine prihodnjih proračunov za področje prometa, razen za področje državnih cest, kjer so predvidena dodatna sredstva zagotovljena v okviru Nacionalnega reformnega programa 2016–2017, ki ga je sprejela Vlada RS 14.4.2014, sklep št. 41000-2/2016/21 (stran 7, drugi odstavek) in Programa stabilnosti 2016, ki ga je sprejela Vlada RS 20. 4. 2016, sklep št. 41003-3/2016/18 (stran 12, drugi odstavek). S temi dokumenti so dodatna sredstva zagotovljena vključno do leta 2018, od tega leta dalje pa bo potrebno dodatna sredstva šele zagotoviti v ustreznih dokumentih oz. v integralnem proračunu. V dokumentu so dodatno upoštevani tudi prilivi EU sredstev na področju železniškega prometa.

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
Vlaganja države 2016-2017				
Ceste DRSI investicijsko vzdrževanje in gradnja cest		2016	2017	Skupaj
		87,16	152,16	239,32
Ceste MZI + DARS EU		35,92	30,93	66,85
Železnice DRSI Investicijska dejavnost na železniški infrastrukturi		132,61	184,45	317,05
Trajnostna mobilnost		10,46	16,56	27,02
Zračni promet		2,31	1,20	3,51
Vodni promet		2,70	6,15	8,85
Skupaj investicije		271,15	391,44	662,59
Redno vzdrževanje ceste		90,41	89,44	179,85
Obveznosti gospodarske javne službe - železnice		112,19	113,00	225,19
Skupaj redno vzdrževanje		202,60	202,44	405,04
Subvencije in kompenzacije (avtobusni prevozi)		60,00	60,00	120,00
Integriran sistem javnega potniškega prometa (železnice)		45,00	45,00	90,00
Skupaj subvencije in kompenzacije		105,00	105,00	210,00
Skupaj vlaganja države 2016-2017		578,75	698,88	1.277,63
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		
<p>OBRAZLOŽITEV:</p> <p>I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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:</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep, - projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in - proračunske postavke. <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
<p>7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR: Gradivo nima finančnih posledic.</p>		
<p>8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:</p>		
<p>Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pristojnosti občin, - delovanje občin, - financiranje občin. 		<p>DA/NE</p>

Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:

- Skupnosti občin Slovenije SOS: **DA/NE**
- Združenju občin Slovenije ZOS: **DA/NE**
- Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: **DA/NE**

Predlog Nacionalnega programa smo objavili na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo in e-demokracije, 19. julija 2016 in o tem po e-pošti obvestili tudi vsa tri združenja občin oz. mestnih občin. Rok za posredovanje predlogov in pripomb je bil 22.8.2016, vendar slednjih z njihove strani nismo prejeli, pač pa le pripombe posameznih občin, ki jih navajamo v točki 9.

Bistveni predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani.

9. Predstavitev sodelovanja javnosti:

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:

DA/NE

Datum objave gradiva na spletni strani je bil 19.7.2016. Rok za pripombe pa 22.8.2016.

V razpravo so bili vključeni:

- nevladne organizacije,
- predstavniki zainteresirane javnosti,
- predstavniki strokovne javnosti in
- občine.

Svoje predloge in pripombe so posredovali:

- občina Šentjur in Ravne na Koroškem, medtem ko so občine Gorenja vas – Poljane, Medvode, Škofja Loka, Železniki, Žiri in Mestna občina Kranj posredovale eno skupno pobudo;
- Mestne občine Kranj, Ljubljana, Celje, Maribor in Murska Sobota;
- Neformalna civilna iniciativa za zmanjšanje prekomernega hrupa, ki ga povzročajo Slovenske železnice z ranžirno postajo in s prometom;
- Združenje krajanov Spodnji Kašelj, Podgrad, Zalog;
- Četrtna skupnost Polje;
- Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele Krajine;
- Plan B za Slovenijo – Mreža nevladnih organizacij za trajnostni razvoj;
- Regionalna razvojna agencija Koroška;
- Svet Koroške regije
- Motiv plus, d.o.o
- Slovenska kolesarska mreža;
- 6 fizičnih oseb.

Prejete pripombe in predloge smo razvrstili na tri segmente: posredovane pripombe, ki so bile upoštevane (I), poslani predlogi, ki so po našem mnenju že ustrezno zajeti v sedanjem predlogu Nacionalnega programa (II) ter predlogi, ki jih ne moremo upoštevati (III).

- I. Skladno s prejetimi pripombami in predlogi smo v tekstu in preglednicah dopolnili naslednje:
 1. Dokument je dopolnjen v poglavju 5, prvi odstavek z navedbo o ročnosti dokumenta – 2030 oz. dokler ne bodo izvedeni vsi predvideni ukrepi.
 2. V preglednici (Dinamika in Projekti) smo dodali podaktivnost R. 4.4.1 - Protihrupna zaščita v območju ranžirne postaje Zalog.
 3. Skrajšali smo rok za dokončanje dela 3. razvojne osi - priključek NM vzhod – Revoz iz leta 2022 na 2020 in Novo mesto Maline od 2020 dalje.
 4. Dodali smo navedbo odseka Slovenj Gradec - Kotle – Ravne v okviru 3. Razvojne osi – sever.
 5. Dodali smo obvoznice, ki so zajete v predlogu proračuna za leto 2017: Ilirska Bistrica, Voljče, Dolenjske Toplice, Mira in Most na Soči.
 6. Ravno tako se v celoti strinjamo z navedbami v prispevku o potniškem prometu v Republiki Sloveniji.

- II. V nekaterih predlogih so bili navedeni / predlagani ukrepi, ki so po našem mnenju že ustrezno zajeti v Nacionalnem programu, in sicer:
1. Mnogo občin in posameznikov je poslalo predloge za vključitev konkretnih odsekov na državnem cestnem omrežju v Nacionalni program. V zvezi s tem pojasnjujemo, da je investicijsko vzdrževanje in gradnja cest na obstoječi cestni infrastrukturi vključena pod aktivnost Ro. 43.3.1. Vendar vseh cestnih odsekov, potrebnih obnove, ni možno navesti v okviru tega ukrepa. Odsekov državnega cestnega omrežja, kjer je potrebno izvesti kakšno investicijo je namreč preveč, da bi jih vse našli v Nacionalnem programu, poleg tega pa zanje tudi še niso pripravljene ustrezne študije oz. dokumentacije, da bi lahko točno določili vrsto aktivnosti. Zato se za ta namen predvideva sprejem posebnega 6-letnega načrta, kjer bodo takšni odseki vključeni (tako terminsko, kot z ustreznimi sredstvi in nosilci). V Nacionalnem programu je trenutno opisana le metodologija za določitev prioritet, ki se bo morala upoštevati pri pripravi 6-letnih planov, nekateri že pripravljene projekti in potrebna sredstva za rehabilitacijo državnega cestnega omrežja. Pri izvajanju projektov bo upoštevana tudi okoljska dimenzija.
 2. Vsem, ki so poudarjali pomen in želeli konkretnije načrte v Nacionalnem programu v zvezi s kolesarskimi povezavami, pojasnjujemo, da so aktivnosti s tega področja vključene pod aktivnosti Ro. 37.1, Ro. 45.2 in U.17.1. Nacionalni program je izvedbeni akt Strategije, zato bo morala njena določila v celoti upoštevati, torej tudi določila v zvezi s kolesarskimi potmi. Glede slednjega pa je v Strategiji navedeno, da so Osnovna načela kolesarjenja:
 - Prevoz s kolesi v mestih in predmestju namesto vožnje z avtomobili na razdalji, krajši od 10 km, kjer se pričakuje omejitve in visoki stroški parkiranja, torej kolesarski promet kot del javnega prometa.
 - Lokalna potovanja s kolesi znotraj in okoli številnih manjših naselij v Sloveniji, kjer topografske danosti to omogočajo.
 - Kratke vožnje s kolesi na železniške ali avtobusne postaje, kjer se pričakuje, da bo kombinacija z javnim potniškim in železniškim prometom postala pomembna pri dnevnem prevozu iz predmestnih in primestnih predelov (angl. bike and ride).
 - Rekreativno-turistično kolesarjenje v okolici in zaledju večjih naselij ter v turistično zanimivih predelih (zdravilišča, vinske ceste, slikoviti gradovi, vasi), počitniško-potovalno kolesarjenje ali enodnevne krožne vožnje z vrnitvijo na izhodišče.
 - Mednarodno, turistično usmerjeno kolesarjenje in priključitev državnega kolesarskega omrežja na omrežje evropskih kolesarskih poti (angl. European Cycle Routes).
 - Pri razvoju tega področja se torej ne bo upoštevalo le kolesarjenje za potrebe dnevnih migracij, ampak tudi za potrebe turizma in rekreacije.
 3. Glede pripombe, da pri 4. razvojni osi ni upoštevana obstoječa cestna povezava od Logatca do Godoviča pojasnjujemo, da je v aktivnosti Ro. 7 - Povezava Predela, Bovca, Tolmina in Cerknega z Ljubljano vključena tudi aktivnost Ro. 7.1. Ta predvideva temeljito posodobitev obstoječe cestne povezave. Vključuje pa tudi določitev prioriteten odsekov za pripravo in izvedbo - strokovne podlage (projektna in investicijska dokumentacija), preučitev navezave s smeri Logatca in smeri Škofja Loka in tudi od Logatca do Godoviča.
 4. Glede zahteve po rekonstrukciji ceste od Jeprce do Stanežič in po neposredni povezavi Škofje Loke z avtocestnim sistemom pojasnjujemo, da je povezava Jeprca – Stanežiče vključena pod aktivnost Ro. 15 - Povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano. Za predmetno cestno povezavo intenzivno tečejo aktivnosti za pripravo ustreznega projekta, tako s strani DARS d.d., kot s strani MzI, DRSI. Ko bo ta investicija realizirana bo preučeno ali še vedno obstaja potreba po izgradnji dodatne cestne navezave na avtocesto.

5. Glede zahteve, da mora 3. razvojna os potekati tudi preko Celja pojasnjujemo, da je 3. razvojna os na območju Celja vključena pod aktivnost Ro. 14.1 - Obvoznica Celja (vzhod) in Ro. 14.5 3 - razvojna os – sredina.
6. Avtocestni priključki so vključeni pod aktivnost Ro.12.3. Priključki, ki niso vključeni pod to aktivnost bodo izvedeni le, če bo izkazan kapacitetni problem, oz. potreba po izgradnji le-tega. To je del rednih aktivnosti upravljanja in vzdrževanja obstoječe avtocestne infrastrukture. To pojasnjujemo v zvezi z zahtevo po dograditvi avtocestnih priključkov za Celje.
7. Glede poglobitve železniških prog v Ljubljani: ta del omrežja je vključen v ukrep R. 4 Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV) in tu so vključene aktivnosti, ki so nujno potrebne, in sicer Tivolski lok, nadgradnja obstoječe postaje in ureditev obvoznih prog za tovorni promet in ureditev LŽV. Poglobitev ni izključena, v kolikor bo ekonomsko upravičena.
8. Glede predloga, da se v Nacionalni program vključi železniška povezava Ljubljane z letališčem pojasnjujemo, da Železniška proga Ljubljana - Brnik (letališče), v okviru do sedaj preučevane variante Ljubljana – Brnik – Jesenice, okoljsko ni bila sprejemljiva in se bo sedaj preučevala možnost navezave letališča z odcepom iz regionalne proge Ljubljana - Kamnik. Navedena preveritev je predvidena v okviru ukrepa U. 4.2.
9. Projekt potniške postaje Ljubljana je že zajet v ukrepu U.14.2. in ga torej ni potrebno še enkrat navajati.
10. Povezave P+R z železniškimi postajami in tudi drugimi načini prometa so že ustrezno opredeljene v ukrepu U. 16, na podlagi katerega bo pripravljen tudi konkretniji načrt izvedbe.
11. Ukrepi glede uskladitve in prilagoditve voznih redov med samimi prevozniki in poenotenja časovne veljavnosti voznih redov, aktualizacije in vzdrževanja nacionalnih iskalnikov voznih redov ter izvajanja ukrepov oz. projektov, ki spodbujajo opuščanja avtomobilskih razvad, so že zajeti v prilogi Nacionalnega programa v ukrepih U. 33, U. 36, U. 37, U. 38. Celotna priloga o trajnostni mobilnosti pa je namenjena spodbujanju uporabe javnega potniškega prometa.
12. Pospeševanje razvoja logističnih centrov (tako BTC v Ljubljani, kot v Celju itd.) so navedeni na več mestih in v več ukrepih, npr. Ro. 34, R. 40, M. 21 in tega zato ni potrebno še enkrat navajati.
13. Celinske plovne poti v Sloveniji so zajete v ukrepih M. 36 in M. 37 in bodo urejane v okviru teh ukrepov.

III. Glede ostalega smo pojasnili naslednje:

1. Na žalost zahteve za podaljšanje roka za pripombe ne moremo upoštevati. Sprejem Nacionalnega programa je nujen, da se lahko začnejo odvijati nujne aktivnosti in naložbe na področju prometa. Z njim bomo zagotovili dolgoročna in stabilna sredstva za vlaganja v promet in prometno infrastrukturo, zato z njim ne gre odlašati. Za Nacionalni program je že bilo izvedeno tudi medresorsko usklajevanje.
2. Iz obeh prilog (Dinamika in Projekti) izhaja, da je nosilec aktivnosti Ro. 9.1 DARS in Ro. 9.2 DRSI (in ne DRI kot je navedeno v eni izmed pripomb); skladno z navedenim menimo, da tu ni prišlo do neskladja kot nam je bilo očitano.
3. V preglednicah »Dinamika« aktivnosti niso obarvane, če nimajo finančnih posledic ali pa je njihova izvedba odvisna od izvedbe druge aktivnosti. Npr. za aktivnost Ro. 5.1 (NM zahod) bodo izvedeni nadaljnji postopki priprave in gradnje v primeru, čebo kljub izgradnji Ro. 4.1 in Ro. 4.2 (NM vzhod–Revoz), izkazana potreba po izgradnji dodatne obvozne ceste.
4. Podrobnejši opisi posameznih ukrepov ponekod manjkajo, ker zanje še niso pripravljene ustrezne študije oz. dokumentacije, da bi lahko natančneje navedli konkreten projekt. Ko bo izdelana podrobnejša dokumentacija, skladno z določili Nacionalnim programom, bo v 6-letne plane uvrščen ustrezen projekt.

5. Glede zahtev po skrajšanju rokov za izvedbo posameznih ukrepov/aktivnosti je potrebno povedati, da so bili časovni načrti priprave in izvedbe, v času priprave dokumenta, usklajeni z nosilci aktivnosti. Pri tem so upoštevani roki v katerih je možno pripraviti ustrezne študije oz. projektno dokumentacijo, izvesti postopke za umestitev v prostor (kjer je to potrebno) in izvesti javna naročila. V kolikor bo slednje pripravljeno hitreje, kot je trenutno predvideno, se lahko roki skrajšajo. Velja pa tudi obratno: v primerih kjer pri konkretni pripravi projekta ne bo izkazanih ustreznih potreb oz. ne bo izkazana ustrezna upravičenost, bo tak projekt izločen oz. odložen.
6. Glede nekaterih zahtev po izgradnji dodatnih avtocestnih odsekov je potrebno poudariti, da mora določitev prednostnih nalog na vseh področjih prometne infrastrukture temeljiti na objektivnih prometnih, tehničnih, ekonomskih in okoljskih merilih. Pri odločanju o projektu morajo biti potrebe jasno evidentirane in učinki ustrezno utemeljeni, torej morajo biti izbrani projekti, ki uporabnikom (ljudem in gospodarskim subjektom) zagotovijo predvsem neposredne učinke oziroma neposredne koristi. Investicije, ki ne izpolnjujejo kriterija ekonomičnosti, ne smejo ogroziti finančne stabilnosti DARS d.d.. Uporaba metode ekonomskega vrednotenja je nujna podlaga za odločanje o investicijah, kar določa tudi Nacionalni program.
7. Trditve, da dajemo večji poudarek cestam, ne drži. Tako Strategija kot Nacionalni program dajeta nedvomno prioriteto železniškemu prometu in trajnostni mobilnosti. Res pa je, da so določeni projekti, glede na prometne razmere, potrebni tudi na cestnem omrežju. Eden izmed njih je zagotovo širitev AC obroča okoli Ljubljane, vključno z odsekom Kozarje – Koseze. Zavedati se moramo, da imamo v Sloveniji preko 3500 naselij z manj kot 500 prebivalci, kjer je izvajanje JPP dejansko nemogoče in zato se bodo prebivalci teh naselij tudi v prihodnje vozili z osebnimi avtomobili. Mogoče bodo sicer električni, ampak tudi v tem primeru je potrebno zagotoviti ustrezno dostopnost v okviru cestnega omrežja. Zato tega področja ne gre zanemariti.
8. Precej pripomb je bilo glede izgradnje 3. razvojne osi. V zvezi z njimi je potrebno pojasniti, da osnovna usmeritev Strategije in na njej utemeljenega Nacionalnega programa prioriteto temelji na povečanju učinkovitosti in optimizaciji ter prilagajanju prometnega sistema srednje in dolgoročnim prometnim potrebam ljudi in gospodarskih subjektov na optimalen oz. trajnosten način (kako lahko čim bolj učinkovito rešimo probleme) in ne predvsem na novih velikih investicijskih projektih (kaj lahko še zgradimo). To pomeni, da je sicer prebivalcem in gospodarstvu potrebno zagotoviti primerno dostopnost, varnost, okoljsko sprejemljivost, vendar glede na predvideno količino prometa. Če je to možno zagotoviti z obnovo ali rekonstrukcijo obstoječih povezav je to toliko bolje, saj je možno takšne investicije izvesti hitreje, ker ni dolgotrajnega umeščanja v prostor in pridobivanja dovoljenj. Hkrati je projekt možno izvesti z bistveno manjšimi sredstvi, kar je še posebej pomembno v današnjih časih, ko so javna sredstva omejena. To pa nikakor ne pomeni, da zastavljeni pristop ne daje možnosti za velike razvojne projekte. Nasprotno, možnosti so, ampak morajo biti prometne potrebe jasno evidentirane in učinki (tudi ekonomski) ustrezno utemeljeni. Ker za nekatere projekte še ni pripravljena ustrezna dokumentacija, še ni možno določiti kakšno vrsto povezav bo potrebno zagotoviti, za to so v Nacionalnem programu ponekod navedene različne opcije oz. več njih. Končna odločitev bo odvisna od ustreznih strokovnih podlag in konkretnega projekta. Aktivnost Ro. 9.1 »nova, dvo ali štiri pasovna povezava Slovenj Gradec - Velenje-A1« se ne opredeljuje do nobene (lokacijske) variante, torej tudi ne do variante F2-2, temveč samo navaja potrebo po novi povezavi.
9. Prejeli smo tudi predlog, da naj se z namenom zmanjšanja cestnega prometa ukinejo vinjete. V zvezi s tem je potrebno povedati, da se je z uvedbo vinjet sicer povečal promet na avtocestah, vendar se je bistveno izboljšala varnost v cestnem prometu; npr. število smrtnih žrtev se je zelo zmanjšalo in se približalo evropskemu povprečju. Slovenija je za ta dosežek prejela tudi posebno evropsko nagrado. Zahtevati odpravo vinjet samo zaradi spodbujanja uporabe javnega potniškega prometa je zato preozko in zahteva

širšo in bolj poglobljeno razpravo.

10. Glede odločanja, kdo naj vlaga in v kakšno kategorijo ceste, naj pojasnimo, da je v RS upravljanje cest razdeljeno na naslednji način:
- DARS: avtoceste in hitre ceste,
 - DRSI: glavne in regionalne ceste in manjši del hitrih cest,
 - občine: lokalne ceste in poti - občine pri izgradnji ali investicijskem vzdrževanju državnih cest lahko sodelujejo kot sofinancerji, skladno z veljavno zakonodajo (npr. ureditev javne razsvetljave, izgradnje hodnikov za pešce, ...).
11. Glede namena 2. tira Koper – Divača: ta bo sicer prvenstveno namenjen tovornemu prometu, vendar skladno s trenutnim projektom, tudi potniški promet na njem ni izključen.
12. Železniška postaja v Kranju bo obravnavana v sklopu študije za nadgradnjo Gorenjske proge.
13. Protihrupni ukrepi se izvajajo v okviru vzdrževalnih del v javno korist. Razpoložljiva sredstva za ta namen se bodo uporabila prvenstveno za čim hitrejšo odpravo vzrokov hrupa na prizadetih območjih. Poraba sredstev za kakršenkoli drug namen ni predvidena.
14. Glede zahteve po vključitvi heliportov v Nacionalni program, ker naj bi bili vključeni tudi v Strategijo, naj pojasnimo, da se bo z dnem uveljavitve tega Nacionalnega programa sicer prenehala uporabljati Resolucija o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020 (Uradni list RS, št. 9/10), vendar le v delih, ki se nanaša na javna letališča za mednarodni promet. Torej ostala letališča, heliporti, ipd. niso predmet Nacionalnega programa, temveč za to področje še vedno velja Resolucija o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020.
15. Glede očitka, da so bile nevladne organizacije premalo vključene v proces priprave strateških dokumentov odgovarjamo, da so bile nevladne organizacije večkrat vabljene na sestanke na MzI, poleg tega pa so se tudi predstavniki MzI udeleževali njihovih sestankov in delavnic. V okviru priprave Strategije kot tudi Nacionalnega programa pa so lahko posredovale pisne prispevke oz. pripombe, zato menimo, da je bilo sodelovanje z njimi ustrezno.

Zgornja pojasnila oz. odgovore smo po e-pošti posredovali tudi vsem pošiljateljem pripomb oz. dopolnitev k predlogu Resolucije nacionalnega programa.

10. Pri pripravi gradiva so bile upoštewane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:	/
11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:	DA

dr. Peter Gašperšič
MINISTER



PRILOGA:

- predlog Resolucije o Nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji