



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

SLUŽBA ZA MEDNARODNE ZADEVE IN PROTOKOL

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

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

**Vsem pošiljateljem pripomb in predlogov
v zvezi s predlogom Resolucije o
nacionalnem programu razvoja prometa v
Republiki Sloveniji po e-pošti**

Številka: **370-77/2016/36-0081024**
Datum: 31. avgust 2016

Zadeva: **Odgovori oz. pojasnila Ministrstva za infrastrukturo na pripombe in
predloge na predlog Resolucije o nacionalnem programu razvoja
prometa v RS**

Ministrstvo za infrastrukturo je objavilo predlog Resolucije o Nacionalnem programu razvoja prometa na svoji spletni strani in spletni strani e-demokracije, 19. julija 2016. Obenem je po e-pošti o tem obvestilo tudi vsa tri združenja občin oz. mestnih občin. Rok za posredovanje predlogov in pripomb je bil 22. avgust 2016.

Svoje pripombe in predloge so poslali:

- 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 ranžimo 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.

Vsem, ki so posredovali svoje predloge in pripombe, se najlepše zahvaljujemo.

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 2018 dalje.
 4. Dodali smo navedbo odseka Slovenj Gradec - Kotlje – 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, Mirna 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 naštel 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 pričakujejo omejitve in visoki stroški parkiranja, torej kolesarski promet kot del javnega prometa.
 - Lokalna potovanja s kolesi znotraj in okoli številnih manjših naselij v Sloveniji, kjer topografske danosti to omogočajo.
 - Kratke vožnje s kolesi na železniške ali avtobusne postaje, kjer se pričakuje, da bo kombinacija z javnim potniškim in železniškim prometom postala pomembna pri dnevnem prevozu iz predmestnih in primestnih predelov (angl. bike and ride).
 - Rekreativno-turistično kolesarjenje v okolici in zaledju večjih naselij ter v turistično zanimivih predelih (zdravilišča, vinske ceste, slikoviti gradovi, vasi), počitniško-potovalno kolesarjenje ali enodnevne krožne vožnje z vrnitvijo na izhodišče.
 - Mednarodno, turistično usmerjeno kolesarjenje in priključitev državnega kolesarskega omrežja na omrežje evropskih kolesarskih poti (angl. European Cycle Routes).
 - 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 prioriternih 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 pojasnjujemo 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 dolgoročno 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, če bo 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.

S spoštovanjem,



mag. Matjaž Vrčko
Vodja delovne skupine za pripravo
Nacionalnega programa

