



Ministrstvo za infrastrukturo

Strategija razvoja prometa v RS

KLJUČNA VSEBINA STRATEGIJE

1. Izhodišča za pripravo Strategije
2. Nacionalni prometni model - analiza ter napoved prometnih tokov
3. Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje
4. Splošne usmeritve strategije
5. Splošni in posebni cilji Strategije
6. Ukrepi, ki so opredeljeni v Strategiji
7. Sodelujoči izvajalci
8. Nadaljnje delo

NAMEN

- Opredeliti celovit razvoj prometne infrastrukture do leta 2030 (in dalje, če bo to potrebno zaradi celovitosti naloge)
- Zagotoviti redno in enakomerno financiranje prometne infrastrukture
- Podlaga za črpanje EU sredstev v NFP: 2014 – 2020 (kar področje del širi, glede na prvotni namen: poleg infrastrukture še vsaj na JPP, ITS (TA), logistika, ...)

Izhodišča za pripravo strategije

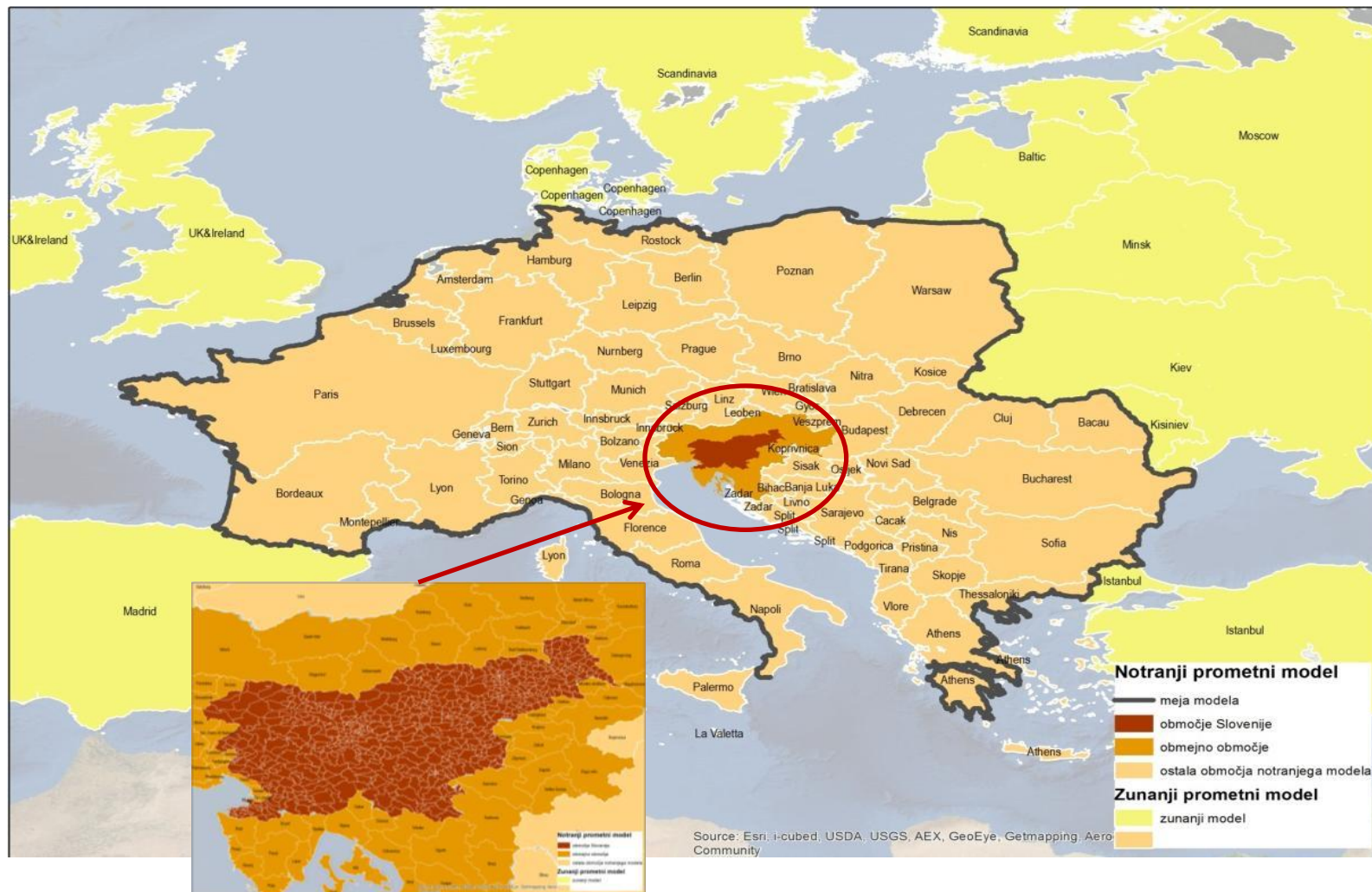
- Resolucija o prometni politiki RS
- Nova TEN-T uredba
- IPE uredba
- Strategija prostorskega razvoja RS



NACIONALNI PROMETNI MODEL

PNZ

Območje obdelave slovenskega nacionalnega prometnega modela CETRA

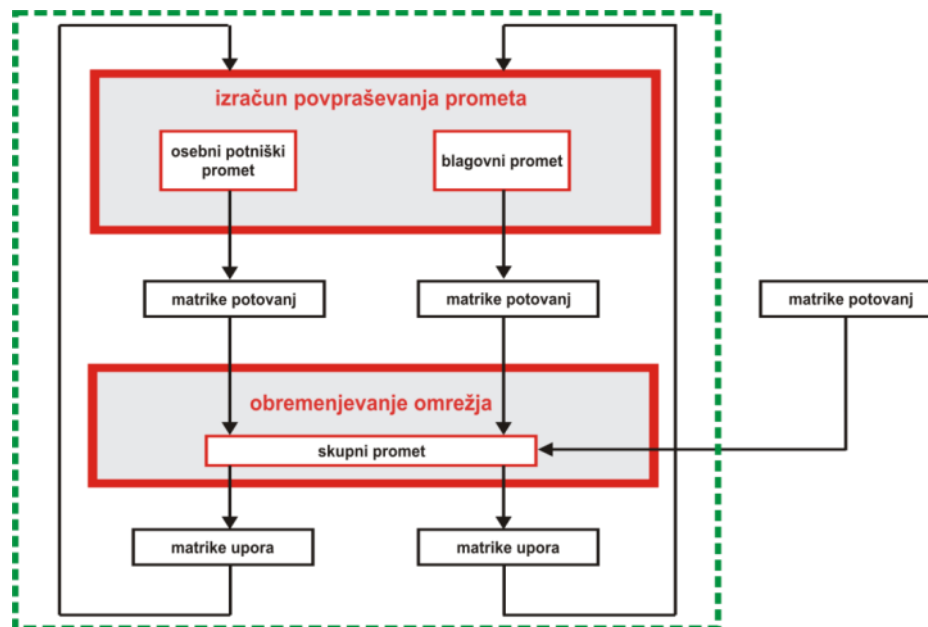


Glavni podmodeli

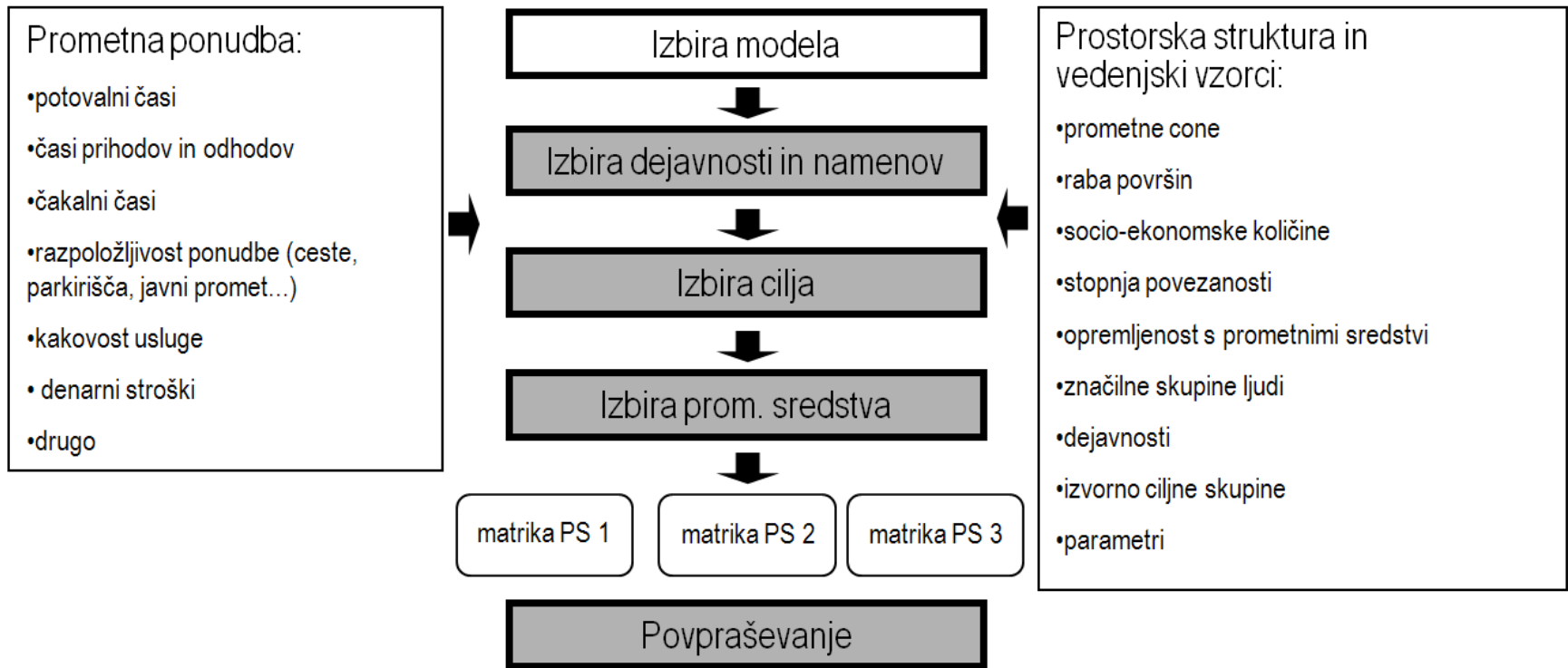
- makroskopski 4-stopenjski model za **potniški** promet
- 5-stopenjski za **blagovni** promet
- razvoj, kalibracija in validacija modela **motorizacije**
- modeli **okoljskih vplivov** (emisije plinov onesnaževanja zraka, imisija vpliva hrupa, prometne nesreče)

SPLOŠNI POSTOPEK

- coning
- modeliranje omrežja
- razvoj povpraševanja
- obremenjevanje
- kalibracija
- validacija po mednarodnih kriterijih



Metodološke osnove modeliranja potniškega prometa



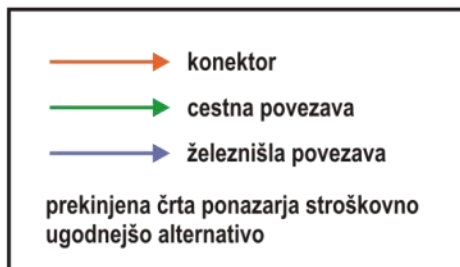
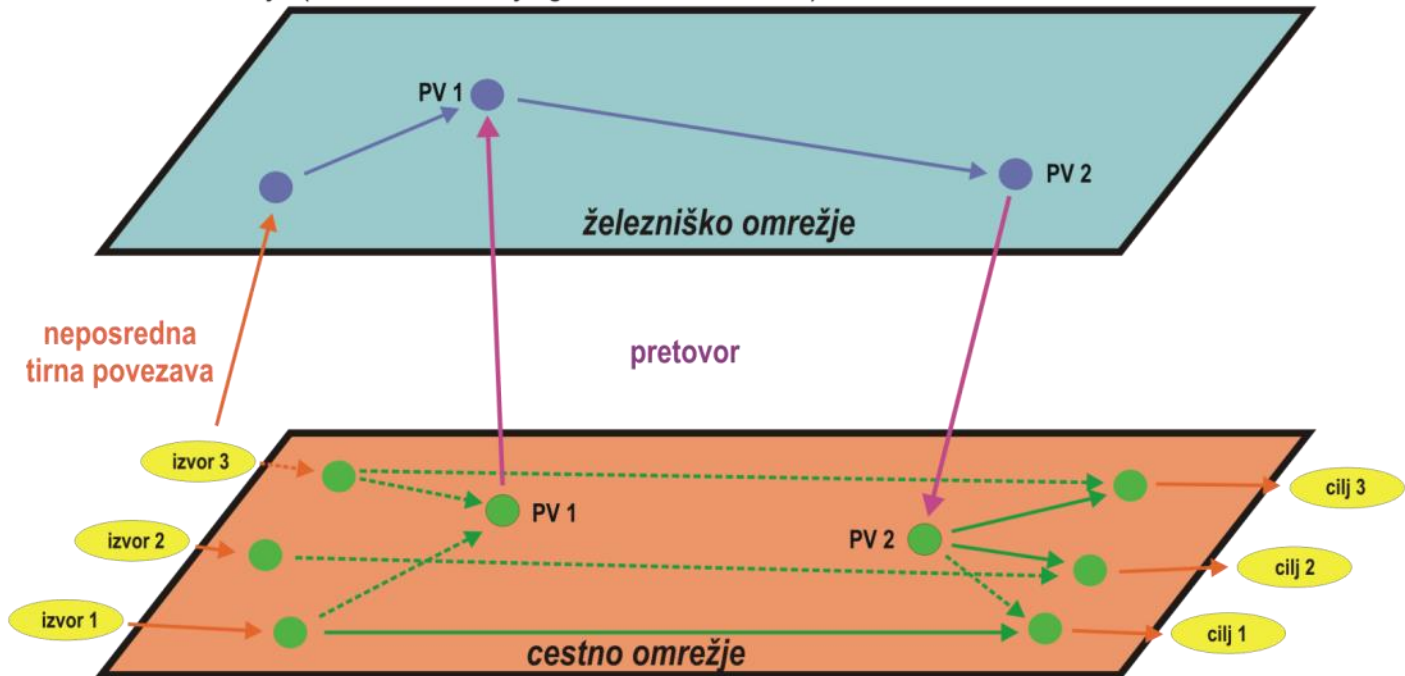
- sodoben 4-stopenjski prometni model potniškega prometa

Zasnova 5-stopenjskega prometnega modela blagovnega prometa

na osnovi komoditet - 56 blagovnih skupin in 11 logističnih sistemov

Prometno omrežje

- multimodalno omrežje s pretovornimi vozlišči (PV)
- kalibrirano omrežje (določitev funkcije generalizirane cene)



- modelirana enota neto ton/leto, dan, uro

CELOVITA PRESOJA VPLIVOV NA OKOLJE

AQUARIUS

Področja okoljske presoje

- Tla in mineralne surovine
- Zrak
- Podnebni dejavniki
- Voda
- Narava
- Zdravje ljudi (kakovost zraka, obremenitev s hrupom)
- Prebivalstvo in materialne dobrine
- Kulturna dediščina
- Krajina

Obseg presoje

- ocenjena je skladnosti ciljev Strategije glede na okoljske cilje (nobeden od ciljev Strategije v osnovi ni neskladen z okoljskimi cilji)
- presojana je skladnosti z okoljskimi cilji po posameznih skupinah ukrepov za doseganje 21. podciljev Strategije (vsi ukrepi so sprejemljivi, nesprejemljivih nismo ugotovili)
- izvedeno je vrednotenje posameznih skupin alternativnih ukrepov glede na skladnost z okoljskimi cilji (večina ukrepov je zelo ali delno skladna z okoljskimi cilji)

Primerjava alternativnih ukrepov

- z okoljskega stališča je najbolj ustrezna in sprejemljiva alternativa javnega prometa;
- železniška alternativa je pri večini podciljev ustrežnejša od cestne alternative;
- cestna alternativa je glede na večino okoljskih ciljev sicer sprejemljiva za okolje, a bo pri posegih, ki so predvideni na gosto pozidanih območjih ali potekajo po zaščitenih naravnih območjih, potrebna izvedba obsežnih omilitvenih ukrepov za zmanjšanje vplivov na okolje;
- skupina alternativnih ukrepov pomorskega prometa je v večini delno skladna z okoljskimi cilji;
- alternativa zračnega prometa je v večini le pogojno skladna z okoljskimi cilji.

Ostala izhodišča

- Socialna sprejemljivost (dostopnost - skladno s SPRS)
- Prometna varnost
- Okoljski vplivi (TGP, onesnaževala, hrup, ...)

GLAVNE USMERITVE

- JAVNI POTNIŠKI PROMET
- RAZVOJ ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE
- OSNOVA: realne potrebe

Splošni cilji / Posebni cilji

- **Splošni cilji:**

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

- **Posebni cilji:**

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

Poudarki dosedanjega dela – STRATEGIJA - VSEBINA

- UKREPI na področjih železnic, cest, letalstva, pomorstva in mestnega prometa (JPP), vključno s horizontalnimi ukrepi (varnost, vodenje prometa, ITS, usposabljanje, ...)
- UKREPI NACIONALNEGA pomena
- VSI POTREBNI UKREPI ne glede na časovni horizont in potrebna sredstva za realizacijo
- UKREPI / CILJI

PRIMER UKREPOV

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
Železnica			
Elementi železniškega omrežja			
R.1	Koper–Ljubljana		Koridor, ki povezuje Koper in Ljubljano z vzhodno Evropo, se večinoma uporablja za prevoz tovora, vendar ponuja tudi možnost za mednarodni potniški promet na odseku od Divače do Ljubljane. Je del sredozemskega in baltsko-jadranskega koridorja TEN-T. Da bi se spopadli s pričakovano rastjo potreb po prevozu tovora v pristanišču Koper in s podobno rastjo v gospodarstvu, je treba povečati zmogljivost. Poleg tega je Koper glavno slovensko pristanišče TEN-T in eno od najpomembnejših pristanišč v Jadranskem morju. Poleg povečanja zmogljivosti glede na pomembnost železniške povezave za tovorni promet bo moralo železniško omrežje izpolniti naslednja minimalna tehnična merila: 22,5 t osne obremenitve, 750 m dolge vlake, ERTMS, elektrifikacija. Osnova za projektno hitrost je 100 km/h, vendar bo treba slednjo potrditi glede na ekonomska merila v okviru študije upravičenosti (skupaj z glavnimi parametri za železniško progo, kjer bo tudi določeno, ali je potrebna dvotirna proga).
Cestni promet			
Ro.9	povezava Koroške z avtocestnim sistemom		Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnost tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jednega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture.
Mestni promet			
U.31	Uvedba integrirane vozovnice		Ena najbolj oprijemljivih koristi za uporabnike integriranih prevoznih sistemov je uvedba integriranih tarifnih sistemov. Stopnja integracije tarifnega sistema ter vrsta vozovnic in tehnologij, ki se bodo uporabljale (posamične karte in/ali elektronske vozovnice, pametne kartice ali brezkontaktno plačevanje itd.), bosta analizirani od primera do primera na podlagi pristojnosti relevantnega prometnega organa in ob upoštevanju vseh možnosti, kot je možnost uporabe pametne kartice za plačilo P+R, parkiranja na ulici, cestnin itd.
Pomorski promet			
M.1	Koprsko pristanišče - podaljšanje pomolov 1 in 2		Cilj kopskega pristanišča je doseči rast prometa nad 19 mio ton do leta 2015, nad 23,5 mio ton do leta 2020. Leta 2030 se pričakuje več kot 30 mio ton pretovora. V kolikor želimo doseči te cilje je potrebno (med drugim) podaljšati pomola 1 in pomol 2. Oba ukrepa sta opredeljena tudi v sprejetem državnem prostorskem planu.

Ukrepi / Cilji

UKREP

Ro.9	povezava Koroške z avtocestnim sistemom	Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture.
------	---	---

UKREP/CILJ

UKREP	1. Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami	2. Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije	3. Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih	4. Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema
Ro.9	povezava Koroške z avtocestnim sistemom			

Konkreten projekt prispeva k **medregionalni povezanosti** Koroške z drugimi regijami in regionalni središči ter **notranji povezanosti** koroške z njenimi pomembnimi središči

Sodelujoči izvajalci

- DRI – koordinacija, nadzor, ekonomska analiza,
...
- PNZ – prometni model
- Aquarius – CPVO
- EIB – Jaspers – svetovanje

NADALJNJE DELO

- Presečni datumi priprave Nacionalnega programa:
 - Oktober 2014 – pozitivno mnenje MKO(MOP) glede OP za CPVO
 - 15. december 2014 - začetek javne predstavitve, mednarodna predstavitev in razgovori s sosednjimi državami (zaključek 31. januar 2015)
 - februar 2015 – končno poročilo CPVO in
 - Marec 2015 dokončna potrditev s strani ministra MOP
 - Maj 2015 – sprejem na VRS – STRATEGIJA – zagotovitev predhodnih pogojenosti

 - Junij /Julij 2015 – **operativni načrt za izvajanje strategije** (predlogi projektov, prioritete, financiranje, plan izvajanja, ...) INTERNO

HVALA ZA POZORNOST

VPRAŠANJA?