

Na podlagi 109. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 35/02 in 60/04) je Državni zbor Republike Slovenije na seji dne 3. maja 2006 sprejel

RESOLUCIJO **o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS)** **(Intermodalnost: čas za sinergijo)**

1. UVOD

1.1. Izzivi časa

(1) V Republiki Sloveniji (v nadaljnjem besedilu: Slovenija) se zavedamo, da živimo v času globalizacije, ko so razdalje med nami vse manjše in se mobilnost ljudi, blaga in kapitala povečuje; meje izginjajo in integracija je v razmahu. Bela knjiga Evropske unije o prometu (Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev; Bruselj, 12. 9. 2001) odgovarja na zahteve časa z evropsko politiko modernizacije, liberalizacije in integracije obstoječih transportnih sistemov ter njihovih procesov v medsebojno povezano enotno delujočo celoto. Nacionalna prometna politika se zaveda makroekonomskega pomena prometa in nadaljuje z modernizacijo, deregulacijo ter internacionalizacijo prometa, če vsi ti dejavniki dvigujejo kakovost storitev v potniškem ali tovornem prometu. Za doseglo makroekonomskega pomena prometa si Slovenija zastavlja izziv, da bo postala logistično in distribucijsko središče za srednjo Evropo.

(2) Odločitve, ki jih sprejmemo danes, bodo določale pogoje poslovanja gospodarstva in življenja ljudi vsaj za nekaj desetletij. Pričakovani razvoj prometnih tokov je izziv, odgovornost in hkrati izjemna priložnost naše države. Zato je naša vizija: s prometno politiko odgovarjati na te izzive in omogočiti sinergijsko delovanje različnih prometnih sistemov. Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo so dokončno dozorele razmere, ko je treba zagotoviti enotno delovanje vseh prometnih sistemov, kajti le tako bo na trgu potniškega in tovornega prometa mogoče ponuditi storitve, ki bodo za Slovenijo dolgoročno sprejemljive in vzdržne.

(3) Ta dokument opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Za izvedbo tega dokumenta bo vlada pripravila izvedbene dokumente, v katerih bo določila merljive in konkretne cilje ter aktivnosti za njihovo doseganje, pristojnosti in odgovornosti, izvajalce aktivnosti in finančno časovno perspektivo.

1.2. Vloga prometne politike

(1) Promet je osnova za gospodarski razvoj države, zato je ena od temeljnih medresorskih komunikacij. Oblikovanje in razvoj prometne politike pomembno določata položaj in vlogo prometa v celotnem gospodarstvu. Izgradnja in vzdrževanje prometne infrastrukture zaposluje več kot 60% zaposlenih v gradbeništvu. Prometni sektor ustvari 7,5% prihodkov v bruto domači proizvod (BDP) in zaposluje desetino zaposlenih v državi. Zato mora biti prometna politika vsebinsko usklajena s širšo makroekonomsko politiko države. Na uspešnost uresničevanja prometne politike vpliva tudi širše družbeno okolje, zato je pri načrtovanju te politike treba upoštevati gospodarsko, socialno in kulturno okolje države ter poznati politiko drugih področij, ki mejijo ali se pokrivajo s prometnim:

- okolje in prostor,
- gospodarstvo in kmetijstvo,

- zaposlovanje in družina,
- pravosodje, policija in notranje zadeve,
- varnost in varovanje,
- obramba in sistem varstva pred naravnimi ter drugimi nesrečami
- in druga.

(2) Osnovne determinante za oblikovanje prometne politike v Evropski uniji in Sloveniji so:

- zakonodaja Republike Slovenije, mednarodni sporazumi, ki zavezujejo Republiko Slovenijo, ter direktive in uredbe Evropske unije,
- razvoj transportnih sistemov,
- tehnično-tehnološki in organizacijski razvoj in norme, zmožnost integriranja,
- stanje na trgu, povpraševanje in ponudba transportnih storitev,
- stanje in razvoj prometne infrastrukture,
- geografsko prometni potencial (položaj območja),
- kulturno, socialno in ekonomsko okolje,
- inšpekcijski in upravno strokovni nadzor prometa.

(3) Geografsko prometni položaj v okolju povezane Evrope in globalnih gospodarskih trendov je ena od prednosti Slovenije. Slovenija lahko z razvojem celovitih logističnih storitev pokrije delež povpraševanja po teh storitvah v srednji, južni in jugovzhodni Evropi. S selitvijo proizvodnje na Daljni vzhod na prometnem področju znova pridobiva pomen Sredozemsko morje, skupaj s Sueškim prekopom. Jadransko morje, ki se zajeda v osrčje Srednje Evrope, je tudi primerjalna prednost, ki omogoča razvoj pristaniških in prevoznih storitev.

2. IZHODIŠČA PROMETNE POLITIKE

2.1. Rezultati analize

(1) Analiza slabosti in prednosti ter izzivov in nevarnosti (SPIN) na področju prometa in prometne infrastrukture v Sloveniji kaže številne prednosti in izzive, ki jih velja izkoristiti, in opozarja na nekatere slabosti in nevarnosti, ki jih z ukrepi prometne politike želimo preprečiti ali vsaj zmanjšati njihove vplive in posledice. Rezultati so naslednji:

a) prednosti:

- geografska lega,
- vpetost v evropsko kopensko transportno mrežo,
- izhod na odprto morje z razvitim pristaniščem,
- relativno močan transportni sektor, predvsem cestni,
- visok delež prihodkov izvajalcev tovornega transporta na evropskem trgu,
- prevozniška tradicija.

b) slabosti:

- nepovezanost izvajalcev transportnih storitev in nepovezanost različnih vrst transportne infrastrukture (intermodalnost, multimodalnost), odsotnost logističnih centrov,
- razpršena poselitev prebivalstva in posledično draga infrastruktura, ki lahko zadovolji te potrebe,
- slabo razvit in nepovezan javni potniški promet,
- manj konkurenčno železniško omrežje in (v primerjavi s cestnim) slaba organizacija železniških prevozov,
- nedokončan sistem avtocest,
- nedokončan sistem železniške infrastrukture,

- neoptimalen sistem zaračunavanja uporabe avtocest,
 - neizvajanje zaračunavanja uporabnine za železniško infrastrukturo,
 - slabo razvit sistem državnih cest, ki prometno »napajajo« avtocestno omrežje in povezujejo regije, kjer ni avtocest,
 - slaba dostopnost letališč.
- c) priložnosti:
- poenotenje in harmonizacija delovanja prometnih sistemov,
 - razvoj novih transportnih tehnologij,
 - nadaljnja specializacija industrijske proizvodnje – povečevanje tovarnega prometa,
 - selitev proizvodnje tehnološko manj zahtevnih izdelkov v Vzhodno Azijo; Severni Jadran pridobiva veljavo,
 - poenotenje delovanja obstoječe infrastrukture; slovenski ponudniki storitev bi na trgu zagotavljali celovite in ne več parcialnih logističnih storitev,
 - nadaljnja stabilizacija Balkana in vključitev Turčije v Evropsko unijo bosta omogočili povečevanje transportnih tokov, predvsem tranzitnih na železnici,
 - z dokončanjem avtocestnega sistema bo Slovenija notranje povezana in vpeta v evropski sistem avtocestnega omrežja, kar bo spodbudilo nove povezave in razvoj,
 - razvoj sodobnih hitrih železniških porog na koridorjih, ki potekajo skozi Slovenijo,
 - V. in X. koridor, ki potekata skozi Slovenijo,
 - poleg že sprejete resolucije o nacionalnem programu izgradnje avtocest še razvoj tretje (3.), tretje a (3.a), tretje b (3.b) in četrte (4.) prometne osi, ki bodo povezovale regije v Sloveniji, Avstriji, Italiji in na Hrvaškem in ki bodo omogočile navezavo cestnega prometa teh regij na glavne prometne evropske smeri,
 - dovolj velike kapacitete in infrastruktura mednarodnih letališč v Sloveniji, ki zadoščajo za prevoz bistveno večjega števila potnikov (do 6 milijonov; leta 2005: okoli 1 milijon),
 - povečanje izkoriščenosti kapacitet na mednarodnih letališčih v Sloveniji, kapacitet posameznih objektov znotraj infrastrukturnih enot, intermodalnih sistemov (letališče-železnica-cesta),
 - ključna priložnost za slovensko infrastrukturo je njena ugodna geografska lega, ki je pomembna tudi iz evropskega zornega kota in ki se zrcali v križišču V. In X. panevropskega koridorja,
 - razvoj prevoza po morju na kratkih razdaljah.
- č) nevarnosti:
- odliv tranzitnih transportnih tokov na vzporedno mrežo skozi Italijo, Avstrijo, Madžarsko ali Hrvaško zaradi prepočasnega razvoja železniške transportne infrastrukture,
 - odliv tovarnega pristaniškega tranzita na severnomorska pristanišča zaradi nepovezanosti jadranskih pristanišč v Benetkah, Trstu, Kopru in Reki ter zaradi neustreznih, predvsem železniških zalednih povezav,
 - naraščajoči prometni zastoji in zmanjšanje varnosti v tovarnem in potniškem prometu zaradi prepočasne modernizacije omrežja in nedoslednega zaračunavanja uporabe transportne infrastrukture,
 - stopnjevanje razpršenosti poselitve prebivalstva,
 - nadaljevanje nepovezanosti izvajalcev javnega potniškega prometa,
 - nazadovanje ohranjanja in razvoja omrežja drugih državnih cest, ki ne bo sposobno prevzeti transportnih tokov,
 - družbeno nesprejemljiva degradacija (bivalnega) okolja,
 - v civilnem letalskem prometu je nevarnost v hitro razvijajoči se konkurenčni mreži letališč na obmejnih območjih Slovenije (Ronke, Benetke (Treviso), Celovec, Gradec, Zagreb, Pulj, Reka ...),
 - nepravočasna prilagoditev nacionalnega letalskega prevoznika tržnim pogojem in konkurenci,
 - neizpolnjevanje zahtev Kjotskega protokola.

2.2. Prometna infrastruktura

(1) Izvajanje te prometne politike bo učinkovito v povezavi z izvajanjem Strategije prostorskega razvoja Slovenije v smislu racionalnega in učinkovitega prostorskega razvoja. Razpršenost poselitve in proizvodnih zmogljivosti odločilno vpliva na povzročanje prometnih tokov, na njihov potek in posledično na skupne transportne stroške. V sedanjem stanju je zelo težko, na trenutke tudi nemogoče, zasnovati učinkovit sistem javnega potniškega prometa in tudi tovornega prometa, ki bi vsaj v zaključni fazi ne temeljil skoraj izključno na individualnem cestnem transportu.

(2) Na področju razvoja železniške infrastrukture je Slovenija v obdobju po osamosvojitvi uspela zgraditi le neposredno železniško povezavo z Madžarsko. To dejanje se je pokazalo kot izjemno pomembno po vstopu obeh držav v Evropsko unijo, saj je ta železniška smer postala bolj konkurenčna. Na ostalih delih železniške infrastrukture se je v glavnem ohranjalo obstoječe stanje in prevoznost. Tudi na železniški transportni infrastrukturi so se tovorni tokovi po padcu železne zavese preusmerili, po vojni na Zahodnem Balkanu pa smer sever-jug le počasi oživlja, tudi zaradi neuskklajenosti železniških uprav s tem območjem. Slovenija je izpeljala le formalno ločitev železnice na pooblaščenega upravljavca infrastrukture od prevoznika potnikov in prevoznika blaga v železniškem prometu, ki pa nikoli v resnici organizacijsko in pravno ni zaživela. To je privedlo do slabe motiviranosti izvajalcev storitev za bolj konkurenčen nastop na trgu. Takšno negotovo stanje ni privedlo do znižanja stroškov poslovanja ter izboljšanja kakovosti storitev. Pogoji za zaračunavanje uporabnine železniške infrastrukture so izpolnjeni. Potrebno je le pričeti z izvajanjem. Gradnja in vzdrževanje železniške infrastrukture predstavlja, poleg organizacijsko tehnološkega, ključen dejavnik uspeha v vse bolj odprtem, tržnem in konkurenčnem prostoru, v katerem so se znašle železnice, ki več kot 90% tovora pridobijo prek koprškega pristanišča.

(3) Na področju razvoja državnih cest je država v zadnjem desetletju dajala prednost predvsem dograjevanju cest za daljinski promet, to je avtocest na vseevropskem cestnem omrežju, ter hitrih cest. Skladno z dosedanja usmeritvijo in nacionalnim programom gradnje avtocest bo leta 2008 dograjena avtocesta na X., leta 2010 pa tudi na celotnem V. koridorju. Preostalo obstoječe omrežje državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest, pa se je predvsem vzdrževalo in ohranjalo; v glavnem so se odpravljala ozka grla s ciljem: povečati prepustnost in varnost prometa. Opisani razvoj državne cestne infrastrukture je omogočil pospešen razvoj območij ob avtocestnem križu, medtem ko se navezanost in dostopnost ostalih območij na avtocestni sistem v tem obdobju ni izboljšala. Splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest, se je v tem obdobju celo poslabšalo; trenutne razmere namreč kažejo, da je 42% omrežja teh cest v slabem oziroma zelo slabem stanju. Opisano stanje je omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja območij Slovenije, ki ne ležijo ob avtocestnem križu. Območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih transportnih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, četudi imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike (cenejša zemljišča, usposobljeno delovno silo ...).

(4) Pristaniški pretovor po osamosvojitvi Slovenije narašča; od leta 2000 do leta 2004 beležimo v povprečju 5% letno rast ladijskega pretovora, kar pomeni povprečno rast, ki je večja od pol milijona ton na leto.

(5) Danes je Slovenija povezana z okoli 20 evropskimi letališči, kar je le desetina od okoli 200 potencialno zanimivih. Vse večja je tudi konkurenca med letališči in prevozniki, kar dviguje kakovost ponudbe (trenutno opravlja edini slovenski letalski prevoznik več kot 80% letalskega potniškega prometa v Sloveniji). Pričakujemo lahko, da se bo letalski promet v desetih letih v Sloveniji kvantitativno povzpел na današnje stopnjo v Evropski uniji, kar pomeni povečati število potnikov za štirikrat in podvojitev letalskih kapacitet v Evropski uniji do leta 2015. V Sloveniji se danes prevozi 0,6 potnika na prebivalca, medtem ko je v

Evropski uniji povprečje 2,2 potnika na prebivalca. To bi pomenilo, da bi v Sloveniji letno lahko prepeljali okoli 4 do 5 milijonov potnikov.

2.3. Prometna varnost

(1) Varnost na področju železniškega prometa se je v zadnjem desetletju, tako po številu izrednih dogodkov in motenj kot po višini povzročene škode, stalno izboljševala. Žal pa to ne velja za izredne dogodke na nivojskih prehodih ceste z železnico ali za hojo ob progi. Ti so posledica razmeroma nizke prometne kulture udeležencev v prometu in relativno skromnih vlaganj v zavarovanje ali odpravljanje nivojskih prehodov. V Sloveniji imamo 972 nivojskih prehodov, od tega jih je 652 označenih le s cestnoprometnimi znaki. Nezgode, ki neposredno kažejo na prometno varnost v železniškem prometu, se v 45 odstotkih zgodijo na nivojskih križanjih cest z železniško progo, v 15 odstotkih primerov pa zaradi trčenja, naletov ali iztirjanja vlakov. Ostale nezgode, ki jih je v železniškem prometu treba obravnavati ločeno, se dogajajo zaradi neupoštevanja predpisov o varnem delu v železniškem transportu in nespoštovanja varnostnih pravil. Varnosti železniškega prometa bo treba tudi v prihodnje posvečati pozornost z večjimi naložbami v tehnično zavarovanje prometa, vzdrževanje infrastrukture in vozil, modernizacijo vozil in harmonizacijo našega prometnega sistema z evropskim.

(2) Kljub povečevanju obsega opravljenega prometnega dela na cestnem sistemu se je prometna varnost v zadnjem desetletju v povprečju izboljševala, še zlasti glede na število nesreč s smrtnim izidom. Med ključnimi razlogi za izboljševanje prometne varnosti na cestah so pospešena izgradnja avtocestnega omrežja, izboljšanje voznega parka, izobraževanje in ozaveščanje voznikov ter poostren nadzor nad kršitvami prometnih predpisov.

(3) Varnost v zračnem prometu je potrebno še naprej zagotavljati s stalnim strokovnim usposabljanjem in doslednim upravno-strokovnim nadzorom, skladno z našo in evropsko zakonodajo. V tem smislu je potrebno izboljšati delovanje pristojnega državnega organa za civilno letalstvo in vključiti inšpekcijsko dejavnost s področja letalstva. Za vsako področje dejavnosti na letalskem področju (zračni prevoz, navigacijske službe zračnega prometa, vzdrževanje, proizvodnja itd.) je treba določiti cilje vrednosti sprejemljivih stopenj tveganja, ki bodo mednarodno primerljive, in sprejeti z njimi povezane ukrepe za zagotavljanje potrebne stopnje varnosti, rednosti in nemotenosti zračnega prometa. Na tem področju imamo novoustanovljene organe pri Evropski uniji in pri ostalih mednarodnih organizacijah. Opravili bomo aplikacije na nivoju sprejetih evropskih zahtev, priporočil in predpisov.

(4) Prevoz po morju predstavlja glede na količino prevoženega tovora eno najbolj varnih oblik transporta. Slovenija bo ohranjala visoko stopnjo varnosti v pomorskem prometu z ukrepi organiziranja aktivnosti v službah, ki skrbijo za varnost pomorskega prometa, izvajanjem stalnega izobraževanja pomorščakov in vseh tistih, ki so udeleženci v pomorskem prometu, in organiziranjem aktivnosti obveščanja.

2.4. Vizija mobilnosti prebivalstva

(1) Javni interes na področju javnega potniškega prometa je povezan s socialnimi in ekološkimi razlogi. Država je v skladu s številnimi sprejetimi dokumenti dolžna zagotoviti osnovne možnosti mobilnost prebivalstva predvsem zaradi izobraževanja in dela, pa tudi zaradi dostopnosti do zdravstvenih in oskrbnih storitev. Zaradi vse večje stopnje motorizacije je uporabnikov javnega potniškega prometa vse manj, zato ta postaja vse dražji, tako za uporabnike kot za državo in lokalne skupnosti, ki ga posredno ali neposredno

subvencionirajo. Dolgoročno cenovno sprejemljiva rešitev je le v pritegnitvi večjega števila potnikov, ki sicer od javnega prometa kot lastniki osebnih avtomobilov niso življenjsko odvisni. Ti pa bodo javni promet uporabljali le v primeru ustrezne frekvence, udobnosti, hitrosti in cene. Spodbujanje javnega prometa je nujno tudi iz okoljskih razlogov. Pozitivni učinki pa se bodo pojavili le v primeru ustrezne povprečne zasedenosti vozil javnega prometa; v primeru vožnje praznih vozil javnega prometa so lahko okoljski stroški na potniški kilometer celo večji kot v primeru uporabe osebnih vozil.

(2) Glavnim nosilcem javnega potniškega prometa, avtobusnim in železniškim prevoznikom, določata pogoje izvajanja storitev dva različna zakona in dva upravljavca, ki skrbita za izvajanje gospodarske javne službe. Za opravljanje gospodarske javne službe veljajo različni pogoji in merila za njihovo izvajanje ter predvsem različni kriteriji in metodologija spremljanja stroškov in prihodkov ter izplačevanja kompenzacij oziroma subvencij cestnim in železniškemu prevozniku. Zato je nujno potrebno sprejeti zakon, ki bo urejal integriran sistem javnega potniškega prometa, in določiti rešitve o načinu integracije storitev javnega prevoza potnikov, postajališč in prestopnih točk (intermodalni terminali). Zakon bi moral kot obveznost opredeliti uvedbo usklajenega voznega reda, enotnega tarifnega sistema in enotnega informacijskega sistema za vse nosilce javnih prevoznih storitev. Prav tako bi veljalo poseben poudarek posvetiti zunanji dostopnosti javnega potniškega prometa s peš hojo ter nemotoriziranimi prevoznimi načini, kot so kolo, vozički in drugi, kot tudi z osebnimi prevoznimi sredstvi, za katera je treba na prestopnih točkah zagotoviti ustrezno število parkirnih mest. Določiti je treba vsebino posamezne storitve javnega potniškega prometa ter državne, pokrajinske in lokalne organe, ki so pristojni za zagotavljanje javnih dobrin s področja javnega potniškega prometa. Z uvedbo enotnega tarifnega sistema in enotne vozovnice je treba doseči poenostavitev uporabe javnega prevoza potnikov z vidika nakupa vozovnice, z ustreznim financiranjem pa tudi cenovno dostopnost storitev javnega potniškega prometa vsem prebivalcem Slovenije. Na podlagi navedenih ukrepov bodo zmanjšani stroški, ki so v proračunu namenjeni potrebam javnega potniškega prometa.

(3) Glede na predvideno rast povpraševanja potnikov po letalskih prevozih lahko upravičeno pričakujemo porast potniškega prometa na slovenskih javnih letališčih. Omogočena je vzpostavitev konkurence na področju zračnega potniškega prometa in zemeljske oskrbe letalskih prevoznikov. Na ta način bodo potniki deležni optimalne ponudbe zračnega potniškega prometa, ki jim bo omogočila ustrezno mobilnost v Evropski uniji in svetu. Letalski potniški promet je v nenehnem porastu; z odpiranjem Slovenije v širši evropski prostor in ob čedalje večji konkurenci letalskih prevoznikov znotraj Evropske unije pa lahko pričakujemo nadaljevanje tega trenda. Pričakuje se pojav nizkocenovnih letalskih prevoznikov in padec cen zračnih prevozov, kar bo dodatno pripomoglo k večjemu številu potnikov.

(4) Z opredelitvijo regionalnih središč in njihovega gravitacijskega zaledja kot nosilcev skladnejšega regionalnega razvoja moramo med državo in lokalnimi oblastmi razmejiti pristojnosti, pogoje in kriterije za zagotavljanje mobilnosti prebivalstva. V regionalnih središčih se bo vzpodbujal razvoj intermodalnih potniških terminalov, kjer se bodo srečevali različni sistemi javnega potniškega prometa in osebna transportna sredstva. Kjer bo mogoče, bo na vhodih v večja urbana središča treba urediti parkirišča v bližini železniških in avtobusnih postaj, ki zagotavljajo povezave z osnovnimi nosilci javnega mestnega prevoza.

(5) Po napovedih Statističnega urada Republike Slovenije (SURs) bo starejšo populacijo v letu 2020 predstavljalo 18 odstotkov vsega prebivalstva. Visoke zahteve glede varnosti, udobnosti in še posebej dostopnosti, ki jih ta populacija ima, narekujejo posebno skrb in pozornost pri spodbujanju uporabe javnih prevoznih sredstev. Pri načrtovanju in konstruiranju prevoznih sredstev in spremljajoče infrastrukture je treba upoštevati različne potrebe posameznikov, predvsem začasno ali stalno telesno in senzorno oviranih oseb

(invalidom, starejšim osebam, materam z otroki, nosečnicam), ki morajo imeti enakovredne možnosti uporabe prevoznih sredstev.

(6) Potrebna je vzgoja potnikov za ustvarjanje potniškega prometa na intermodalni način (na primer: kolo-avto-taksi-ladja-avtobus-vlak-letalo). Pri načrtovanju intermodalnih terminalov je treba upoštevati tudi potrebe začasno ali stalno telesno in senzorno oviranih oseb (invalidov, starejših oseb, mater z otroki, nosečnic), ki morajo imeti enakovredne možnosti uporabe intermodalnih terminalov. Kolesar je enakovreden udeleženec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu. Poglavitna naloga je zmanjšanje števila navzkrižnih točk med kolesarji in motornim prometom. V praksi to pomeni ločevanje kolesarskega in motornega prometa povsod tam, kjer razmere to omogočajo. Poleg tega je treba v sistemu enovitega javnega potniškega prometa zagotoviti, da bodo lahko kolesarji uporabljali javni potniški promet brez posebne doplačila za prevoz kolesa.

(7) Pri razvoju pomorskega potniškega prometa je treba poskrbeti tudi za ustrezna potniška pristanišča.

(8) Žičniški promet se v Republiki Sloveniji izvaja v okviru:

- storitev žičniškega prometa za turistične in turistično rekreativne potrebe,
- storitve žičniškega prometa kot redne storitve potniškega prometa.

Žičniški promet se v Republiki Sloveniji izvaja z več kot 280 žičnicami; od tega je 6 dostavnih žičnic, 46 sedežnic in prek 230 vlečnic. Z omenjenimi zmogljivostmi upravlja 47 operaterjev, ki so registrirani pri Gospodarski zbornici Slovenije. Med njimi je 6 športno turističnih centrov nacionalnega pomena, 10 centrov regionalnega pomena in 39 centrov lokalnega pomena. V povprečju slovenski žičniški prometni sistem prepelje prek 13 milijonov potnikov na leto. Cilj je vzpostavitev kakovostnega žičniškega sistema kot elementa turistične ponudbe Republike Slovenije.

(9) Za učinkovito spremljanje in usmerjanje migracijskih tokov prebivalstva je v okviru ministrstva, pristojnega za promet, treba vzpostaviti model zbiranja podatkov o prometnih tokovih v vseh transportnih sistemih. Tako bo mogoča kakovostnejša primerjava potniških prevozov med različnimi prometnimi sistemi in načrtovanje prometnih poti, ki imajo pri mobilnosti in razvoju regije odločujoč vpliv. Nepokritost posameznih območij z ustreznimi prometnimi potmi in prevozi onemogoča skladen gospodarski in socialni razvoj.

2.5. Vizija oskrbe gospodarstva

(1) Spremenjene razmere na trgu, velika ponudba različnih izdelkov s krajšimi življenjskimi cikli, zadovoljevanje želja in potreb kupca, koncept proizvodnje brez zalog itd. zahteva od dobaviteljev oskrbo manjših količin materiala v krajših časovnih intervalih. Kakovostna logistična storitev pomeni zanesljivost, enostavno naročanje, sledljivost blaga, prilagodljivost glede količine, pravočasnost dobave, nepoškodovanost tovora itd. Razvoj informacijskih tehnologij (IT) s svojo dvojno vlogo sicer omogoča vse učinkovitejše krmiljenje prometnih tokov in predvsem njihovo strukturiranje v intermodalni način; po drugi strani pa IT pospešujejo proces globalizacije tako, da pospešujejo pretok informacij, blaga, kapitala in mobilnost prebivalstva. Zato transportne storitve naraščajo precej hitreje od ostalih, predvsem proizvodnih gospodarskih aktivnosti.

(2) Za učinkovito spremljanje in usmerjanje blagovnih tokov je treba vzpostaviti model zbiranja podatkov o prometnih tokovih v vseh transportnih sistemih. Tako bo mogoča kakovostnejša primerjava blagovnih prevozov med različnimi prometnimi sistemi in načrtovanje ukrepov za izboljšanje logističnih storitev ter njihovo prodajo na mednarodnih

tržiščih. Predvsem pa bo to analitična podlaga za ustrezno določanje uporabnin za celotno infrastrukturo, ki bo temeljila na mejnih družbenih stroških.

(3) Zaradi boljše organizacije, tehnologije, tehnike in večje prilagodljivosti je cestni transport bistveno lažje zadovoljil potrebe trga, zato je prevzel večji delež prevozov. Tudi na področju železniškega tovornega prometa je opazen pozitiven trend, a ne v taki meri kot na cestnem. Železnice imajo po Sloveniji terminale kombiniranega transporta oziroma razkladalno-nakladalne ali prekladalne postaje, ki omogočajo različne tehnologije in bi jih lahko ponudile v okviru intermodalnega transporta. Zaradi neprilagodljivosti storitve so se v zadnjem desetletju opuščali tudi industrijski tiri, ki so v preteklosti železnico približali industrijskim obratom. Vzroke je treba iskati predvsem v prestrukturiranju gospodarstva, ukinjanju transportno intenzivnih podjetij, nenazadnje pa tudi opustitvi sofinanciranja gradnje industrijskih tirov s strani države.

(4) Z vidika cestnega transporta bodo največje pridobitve pri oskrbi gospodarstva vidne pri odpravljanju ozkih grl, ki bodo rezultat dograditve avtocestnega omrežja in njegove povezave na vseevropske transportne koridorje. Cestni transportni sistem mora povečati svojo vlogo pri prevozi na srednje in kratke razdalje, pri čemer je treba poudariti pomen razvoja intermodalnih vozlišč tako na regijski kot na medregijski ravni.

(5) Pomorsko izhodišče Slovenije je ključno za razvoj celotnega transportnega sistema, saj je koprsko pristanišče pomemben izvor ali ponor tovornih tokov. Z razvojem pristanišča in zaledne transportne infrastrukture (avtoceste, železnice) bodo na naš transportni sistem prihajali dodatni tovari, ki bodo povečali njegovo izkoriščenost in s tem tudi ekonomičnost. Z vzpostavitvijo sistema pomorskih avtocest se bodo oblikovale možnosti odprtja novih pomorskih linij med evropskimi pristanišči. Novo razvojno priložnost bo dobilo tudi koprsko tovorno pristanišče, če bo ustrezno povezano z evropsko transportno infrastrukturo. Povečanje pristaniških storitev za mednarodni trg je v koprskem tovrnem pristanišču odvisno od blagovne menjave držav v gravitacijskem območju, mednarodne blagovne menjave s Slovenijo, sposobnosti pristanišča, da trgu ponudi široko paleto dodatnih storitev (npr. v okviru distribucijskih centrov), privlačnosti celotne logistične ponudbe v Sloveniji in statusa pristanišča v sklopu pomorsko-pristaniške politike Evropske unije. Povečanje pristaniških storitev v koprskem pristanišču je povezano tudi z ustrezno kopensko transportno infrastrukturo za povezavo z zaledjem cestno, predvsem pa železniško.

(6) Zaradi sprememb v postindustrijski družbi, kot je selitev proizvodnje v države s cenejšo delovno silo, in vključevanja slovenskega gospodarstva v procese globalizacije in svetovno gospodarstvo, se je povečevalo povpraševanje po letalskem tovrnem prometu. Letalski tovorni promet bo v nenehnem porastu, še zlasti z odpiranjem Slovenije v širši evropski prostor. Za razvoj letalskega tovornega prometa je nujen razvoj logističnih in poslovnih con v sklopu slovenskih javnih letališč. Beleži se tudi visok delež prevozov letalskega tovora po cesti. V okviru razvoja celotnega prometnega sistema je treba zagotoviti možnosti razvoja letališč, predvsem z vidika povezovanja z drugimi prometnimi sistemi in vzpodbujanja razvoja novih logističnih storitev (logističnih centrov, poslovnih con, tehnoloških parkov, trgovsko logističnih con, itd). Stroškov zračnega prevoza blaga se ne da primerjati s stroški drugih transportnih sistemov, zato je najpogosteje ekonomsko upravičen le prevoz blaga večjih vrednosti (majhne teže in volumna) na daljših razdaljah.

(7) Uporabniki prevoznih storitev pri iskanju optimalnih oskrbnih verig ne iščejo zgolj prevoza z enim prevoznim sredstvom, temveč globalne logistične optime. V okviru teh danes tovor prehaja iz enega na drug transportni sistem, glede na optimalne poti tako časovno kot tudi stroškovno. Zato bo Slovenija v okviru prometne politike ustvarjala pogoje za polno delovanje logističnih centrov, kjer tovor prehaja iz enega na drug transportni sistem na primer z morskih in zračnih poti na kopenske, s cest na železnico in obratno. Država bo z ustrezno fiskalno politiko podpirala intermodalni transport. S ponudbo celovitih logističnih

storitev pri oskrbi gospodarstva in povezovanju ponudnikov teh storitev bo ob izvajanju sodobne in tudi na stroških okolja temelječe prometne politike na dolgi rok mogoče zagotoviti ekonomsko upravičenost intermodalnega transporta v okviru notranjega tovarnega prometa (cesta, železnica). Slovenija bo posebno podporo namenjala razvoju novih tehnologij, ki bodo omogočale različne oblike intermodalnega transporta, zunanjo logistiko ali globalno optimiranje oskrbnih verig in zmanjševanje škodljivih učinkov prometa na okolje.

(8) Poleg oskrbe nacionalnega gospodarstva ima Slovenija velike možnosti za razvoj storitvene dejavnosti (predvsem na področju prometa in spremljajočih logističnih storitev) tudi za oskrbo vseevropskega gospodarstva. Te možnosti izvirajo iz geografske lege, saj se kot država na zunanji meji Evropske unije, v kateri se križajo smeri TEN omrežja in pomorske avtoceste, pojavlja kot vstopno-izstopna točka v smeri Srednje in Jugovzhodne Evrope. Slovenija na tem področju zaostaja za sosednimi državami. Vizija oskrbe gospodarstva se prvenstveno opira na rešitve v smeri odpravljanja ozkih grl, selitve tovora s cest na železnice in razvoja intermodalnih tehnologij. Za to potrebujemo tovarni promet, ki bo temeljil na logistično celovitih rešitvah – na primer managementu oskrbnih verig, globalnem načrtovanju zunanje logistike ter uporabi informacijske tehnologije za spremljanje in krmiljenje blagovnih tokov.

(9) Sistem zaračunavanja uporabnin infrastrukture mora sloneti na tržni osnovi. Usklajena fiskalna politika in politika zaračunavanja uporabnin za uporabo prometne infrastrukture ob upoštevanju mejnih družbenih stroškov, povzročenih z izvajanjem prometne dejavnosti, lahko zagotovita skladnejšo obremenitev posameznih prometnih infrastruktur in skladnejši razvoj prometne dejavnosti v Sloveniji. Zaračunavanje mejnih družbenih stroškov uporabe transportne infrastrukture namreč pomeni, da uporabniki transportne infrastrukture ne pokrijejo zgolj stroškov gradnje, vzdrževanja in upravljanja transportne infrastrukture, temveč tudi stroške, ki nastanejo med uporabniki: na primer stroške nesreč, povečane stroške prevoza zaradi prometnih zastojev in stroške, ki jih utrpi družba kot celota (na primer škode v okolju, škode zaradi hrupa). Ti stroški in posledično tudi cena uporabe transportne infrastrukture se določajo dinamično, glede na razmere in zasedenost transportne infrastrukture. Zaračunavanje mejnih družbenih stroškov uporabe transportne infrastrukture je najbolj učinkovito, če se dosledno zaračunava na celotni transportni infrastrukturi, s čimer se doseže optimalna razporeditev prometnih obremenitev med posameznimi povezavami iste transportne tehnologije in med transportnimi tehnologijami.

(10) Z ohranjanjem obstoječega stanja, torej brez v nadaljevanju navedenih ukrepov, bomo v bližnji prihodnosti soočeni s preobremenjenim cestnim sistemom, posledično pa s povečanimi družbenimi stroški, povzročenimi z izvajanjem prometnih storitev (zastoji v prometu, onesnaževanje okolja, zmanjšanje varnosti v prometu itd). To stanje bo treba reševati na različnih nivojih:

- plačevanje uporabnine glede na mejne družbene stroške bo povzročilo časovno prerazporeditev prometnih tokov, s čimer bo cestna infrastruktura bolje izkoriščena (večja bo efektivna kapaciteta), prometni zastoji bodo posledično manjši,
- gradnja dodatnih prometnih površin, predvsem tistih, ki odpravljajo kritična mesta (tako imenovana »ozka grla«),
- plačevanje uporabnine glede na mejne družbene stroške bo vzpodbudilo razvoj celovitih logističnih storitev, ki bodo v večji meri uporabljale železniški transportni sistem; s tem se bodo določeni transportni tokovi preusmerili na vzporedne transportne sisteme (železnico), kjer trenutno še obstajajo presežne kapacitete.

(11) Zaračunavanje mejnih družbenih stroškov uporabe transportne infrastrukture namreč pomeni, da uporabniki transportne infrastrukture ne pokrijejo zgolj stroškov gradnje, vzdrževanja in upravljanja transportne infrastrukture, temveč tudi stroške, ki jih utrpi družba kot celota (npr. škode v okolju, škode zaradi hrupa, stroške nesreč, povečanih stroškov prevoza zaradi prometnih zastojev ...). Ti stroški in s tem tudi cena uporabe transportne

infrastrukture se določajo dinamično, glede na razmere in zasedenost transportne infrastrukture. Zaračunavanje mejnih družbenih stroškov uporabe transportne infrastrukture je najbolj učinkovito, če se dosledno zaračunava na celotni transportni infrastrukturi, s čimer se doseže optimalna razporeditev prometnih obremenitev med posameznimi povezavami iste transportne tehnologije in med transportnimi tehnologijami. Priliva od zaračunane uporabnine ni treba uporabiti za razvoj iste infrastrukture, temveč tudi za razvoj tistih segmentov infrastrukture, kjer so učinki na transport in s tem tudi donosi največji.

(12) Razvejanost slovenskega prometnega omrežja in geografske značilnosti naše države narekujejo potrebo po oblikovanju regijskih intermodalnih centrov, katerih naloga bo povezovanje transportnih sistemov in učinkovita oskrba regijskih gospodarstev z logističnimi storitvami.

(13) V Beli knjigi Evropske unije (Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitve) se med ukrepi na področju prevoznih storitev v železniškem prometu omenjajo:

- liberalizacija železniškega trga v Evropski uniji (vlakovnega osebja, mednarodnega potniškega prometa, železniškega tovornega prometa),
- kabotaža v železniškem tovornem prometu,
- interoperabilnost,
- ukrepi za zaščito kakovosti železniških storitev in pravic uporabnikov,
- poenotenje varnostnih in ekoloških kriterijev.

(14) Koprsko pristanišče je stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti in eno od vstopno-izstopnih pristanišč za države Srednje Evrope. Geografska lega koprskega pristanišča ob dveh pomembnih smereh transevropskega omrežja (TEN) in jadransko-jonski pomorski poti omogoča koncentracijo mednarodnih trgovinskih tokov, zato je ena od njegovih temeljnih konkurenčnih prednosti. Izkoriščanje logističnih prednosti koprskega pristanišča lahko prinese slovenskemu in srednjeevropskemu gospodarstvu dodatne možnosti pri osvajanju prekomorskih trgov. Pomembno vlogo bo koprsko pristanišče odigralo tudi pri povezavi zalednega gospodarstva na evropske pomorske avtoceste, za kar bo treba ustrezno vlagati v razvoj transportne infrastrukture.

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

3. CILJI PROMETNE POLITIKE

3.1. Splošni cilji

(1) Lizbonska strategija je kot osrednji cilj razvoja Evropske unije do leta 2010 postavila povečanje konkurenčnosti gospodarstva ter razvoj znanosti in tehnologije, kar povzemajo tudi strateški dokumenti gospodarskega razvoja, ki cilje ovrednotijo tudi z vidika blaginje prebivalstva Slovenije.

(2) Splošni cilji prometne politike na nacionalni ravni so prioritarno razvrščeni takole:

1. internalizacija zunanjih stroškov, ki jih povzroča promet
2. doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor
3. povečanje prometne varnosti in varovanja
4. učinkovita poraba energije in čisto okolje
5. povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa
6. prenos blaga v tranzitu na železnico

7. usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema
8. vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov
9. ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti
10. zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja
11. zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu
12. optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov
13. vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva
14. deregulacija posameznih podsistemov prometa in prodaja državnih lastniških deležev, skladno z obstoječo zakonodajo, kjer ni ogrožen javni interes, zasebni ponudniki pa z načelom tržnega gospodarstva lahko zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati
15. natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.

3.2. Področje potniškega prometa

(1) Upoštevajoč cilje posameznih sistemov je z vidika prometne politike prioritarno doseganje mobilnosti uporabnikov storitev v celovit sistem javnega potniškega prometa, katerega cenovna atraktivnost in kakovost storitev bo spodbudila preusmeritev potnikov iz osebnega v javni potniški promet. Dober sistem javnega linijskega avtobusnega in železniškega potniškega prometa je iz več razlogov (vsaj socialnih, ekoloških in gospodarskih) v javnem interesu. Zato je treba sistematično in sistemsko implementirati ukrepe za reguliranje konkurence v sistemu javnega linijskega avtobusnega in železniškega potniškega prometa.

(2) Za spremembo potovalnih navad v mestih je treba izvajati ukrepe spodbujanja pešačenja, uporabe koles in javnega potniškega prometa ter dvigovanja ekološke ozaveščenosti prebivalcev. Podpirati je treba izvajanje cenovno nezahtevnih ukrepov upravljanja in ravnanja mobilnosti. Na ravni Evropske unije je dana pobuda za razvoj mreže kolesarskih povezav po Evropi. V okviru povečanja mobilnosti prebivalstva se v internacionalne kolesarske povezave vključuje tudi Slovenija. Pozitivni ukrepi prometne politike glede kolesarskih stez in pešpoti bodo izmerljivi s povečanjem metrov neprekinjenih kolesarskih stez, povečanjem števila uporabnikov javnega potniškega prometa, zmanjšanjem onesnaženja zraka v mestnih središčih, povečanjem števila telesno aktivnih pri potovalnih navadah in zmanjšanjem števila kolesarskih prometnih nesreč. Eden od pomembnejših ciljev prometne politike je povezati kolesarske steze s postajališči javnega potniškega prometa in parkirnimi površinami za motorna vozila.

(3) Pomemben segment v razvoju turistične dejavnosti, povezane s sistemom potniškega prometa, predstavljajo tudi tri slovenske marine. V obdobju od leta 1995 do leta 2000 se je v pomorskem javnem potniškem prometu letno prepeljalo nekaj manj kot 40.000 potnikov. Promet po celinskih plovnih poteh (jezerih in rekah) se odvija na osnovi turistične ponudbe in povpraševanja. Eden od ciljev je tudi vzpostavitev potniškega pomorskega prometa v širši regiji, ki bo potekal na komercialni podlagi, in rešitev problema kabotaže s Hrvaško.

(4) Velike kapacitete slovenskih letališč in potreba po razvoju tehnoloških parkov narekujejo hiter razvoj tako prevoza potnikov v zračnem prometu kot tudi razvoja letaliških storitev in infrastrukture slovenskih javnih letališč. Zagotoviti je treba maksimalno varnost, optimalne pogoje za razvoj letalskega prometa in spremljajočih storitev, nadzirati pogoje prostega trga v civilnem letalskem prometu, ustvariti pogoje za naložbe v letalsko

infrastrukturo in storitve, zagotoviti vodenje enotne prometne politike in usklajevanje intermodalnih tehnologij. Letalski potniški promet je v nenehnem porastu, z odpiranjem Slovenije v širši evropski prostor in ob čedalje večji konkurenci letalskih prevoznikov znotraj Evropske unije pa lahko pričakujemo nadaljevanje tega trenda. Pojav nizkocenovnih letalskih prevoznikov in padec cen zračnih prevozov sta tovrstno potovanje omogočila širokemu krogu ljudi, zaradi česar se število potnikov nenehno povečuje. Ob tem pa je potrebno ohranjati specifičnost naravnih lepote in ekološkega ravnovesja, kreirati letališke cone, ki ustvarjajo prostor, v katerem živijo živali in rastline v enakih življenjskih razmerah kot drugje.

3.3. Področje tovarnega prometa

(1) Cilj na področju storitev železniškega prevoza tovora je prevzem večinskega deleža prevoza tovora v mednarodnem in tranzitnem cestnem prometu, vključno s pristaniškim tranzitom, tako na področju klasičnih kot multimodalnih prevozov in prevoza nevarnega blaga. Posebno pozornost velja posvetiti kakovosti storitev, kjer pridobiva pomen parameter zanesljivosti prevoza blaga. V notranjem in mednarodnem prometu, tudi v sodelovanju s pomorskim prometom, je treba razširiti ponudbe z novimi usklajenimi storitvami prevoza »od vrat do vrat« in cenovno konkurenčnimi prevozi.

(2) Cestni tovarni promet v Sloveniji poteka v zasebnem in javnem sektorju. Poslanstvo cestnega tovarnega prometa je v oskrbi logističnih središč, kjer blago prehaja iz ene transportne tehnologije na drugo in iz enega transportnega sistema na drugega z isto tehnologijo (intermodalni transport). Oblikovani bodo ukrepi za stabilen in trajnosten razvoj slovenskega cestnega tovarnega prometa, ki bodo poleg ostalega spodbujali podjetja k razvoju tovrstnih storitev in tehnologij ter njihovemu ustreznemu trženju ter prispevali k njihovi mednarodni konkurenčnosti.

(3) Z uresničevanjem prometne politike bo država na področju zračnega prometa še naprej krepila pogoje za razvoj učinkovite tržne strukture, odpravljala monopole oziroma regulirala tiste monopole, ki jih ni mogoče odpraviti. Cilj prometne politike je konkurenčen trg zračnega tovarnega prometa, kjer bodo lahko uporabniki izbirali med čim večjim številom različnih ponudnikov z raznovrstno ponudbo. Ob izvajanju teh ukrepov bo rast obsega prepeljanega tovora višja od zdajšnje. Posebno pozornost bo v okviru prometne politike potrebno nameniti tudi edinemu večjemu domačemu ponudniku tovrstnih storitev. Naloga države je, da ustvarja pogoje za čim bolj odprt nastop na evropskem trgu. Specifične razmere v Sloveniji, velike kapacitete letališč in potrebe po razvoju tehnoloških parkov narekujejo možnosti razvoja letalskega tovarnega prometa in s tem kreiranje poslovnih oziroma logističnih centrov pri letališčih. Cilj prometne politike na področju storitev prevoza tovora v zračnem prometu je povečati ta prevoz na stopnjo, ki je dosežena v Evropski uniji, zagotoviti maksimalno zanesljivost in ustrezne pogoje za njegov razvoj, kot tudi razvoj letaliških storitev in infrastrukture slovenskih javnih letališčih. Nadzirati je treba pogoje prostega trga v tovarnem zračnem prometu, ustvariti pogoje za naložbe v razvoj letaliških storitev, z dograditvijo ustreznih infrastrukturnih povezav pa zagotoviti intermodalne načine prevoza tovora. Pri tem je potrebno upoštevati specifičnost naravnih lepote in ekološkega ravnovesja.

4. UKREPI PROMETNE POLITIKE

4.1. Splošni ukrepi

(1) Ključni ukrep prometne politike bo uvedba sistema plačevanja uporabe prometne infrastrukture po načelu mejnih družbenih stroškov (to je stroškov, ki jih uporabnik

infrastrukture povzroči sebi, drugim uporabnikom infrastrukture in družbi kot celoti). S tem bomo na področju uporabe infrastrukture dosegli enega temeljnih ciljev prometne politike, to je družbeni optimum v delu, ki se nanaša na prometni sektor (Pareto optimum). Pareto optimum pravi, da so resursi v družbi optimalno porazdeljeni in zagotavljajo najvišjo možno skupno blaginjo. Zvišanje blaginje prebivalcev Slovenije in Evropske unije pa je naš skupni cilj.

(2) Splošni ukrepi prometne politike so:

1. izdelava celovitega prometnega modela z ustreznim izračunom virov in intermodalnosti povezav in virov,
2. izdelava državnega razvojnega načrta o optimalni usklajenosti prometnega sistema ob spoštovanju mednarodnih obveznosti Slovenije,
3. razvoj prometne infrastrukture, ki je pogoj za enotno in sinhrono delovanje sistema,
4. vključevanje zasebnega kapitala v razvoj prometne infrastrukture in prevoznih storitev povsod tam, kjer je z zasebno pobudo mogoče doseči zelene rezultate in tako razbremeniti javne finance,
5. razvoj novih transportnih tehnik in tehnologij, ki bodo za okolje manj obremenjujoče,
6. vzgoja in izobraževanje, obveščanje in trženje, s čimer bi pri ljudeh vzbudili zavest o pomenu transportnega sistema, njegovem delovanju in optimalni uporabi transportne infrastrukture,
7. fiskalni ukrepi, s katerimi bo država spodbujala nastajanje celovitih logističnih rešitev in enotnega sistema javnega potniškega prometa,
8. predpisi in drugi akti, s katerimi je potrebno urediti predvsem pogoje za razvoj kakovostne tržne strukture ter podpreti celovite logistične storitve in enotno delovanje javnega potniškega prometa,
9. spodbujanje uporabe varčnejših in ekološko sprejemljivejših vozil.

(3) Za zmanjšanje primerov, ko je stanje cestne infrastrukture vzrok nastanka prometnih nesreč, bo Slovenija izvajala naslednje ukrepe:

1. odprava črnih točk in nevarnih odsekov,
2. umirjanje prometa v naseljih,
3. postavitve sistemov za vodenje prometa in opozarjanje voznikov,
4. izgradnja poligonov za trening varne vožnje.

(4) Slovenija bo za uresničevanje ukrepov prometne politike zagotovila sistematično vrednotenje podatkov in kakovosten informacijski sistem za identifikacijo stanja cest in prometne varnosti ter ustrezne službe za ugotavljanje, spremljanje in obveščanje.

(5) Slovenija bo zagotovila nadaljevanje obstoječega trenda upadanja izrednih dogodkov v železniškem prometu. Kot varnostno nevarne točke so izpostavljena nivojska križanja železniških prog s cestami. Za izboljšanje stanja na tem področju je treba zagotoviti potrebna finančna sredstva za dosledno izvajanje Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZP) (Uradni list RS, št. 102/04 – uradno prečiščeno besedilo). Za dodatno izboljšanje varnostnega položaja je potrebno kakovostno vzdrževanje železniške infrastrukture in mobilnih sredstev, upoštevajoč evropske tehnične specifikacije po Direktivi Sveta 2001/16/ES z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti. Človeški faktor je pomemben varnostni faktor. Ustrezna strokovna usposobljenost in spoštovanje predpisov sta pomemben sestavni del varnostne politike. Za zagotovitev okvirnega cilja je treba:

1. zagotoviti razvoj in vzdrževanje prog in vozil,
2. zmanjšati število nivojskih prehodov ceste in železnice in povečati število izvennivojskih prehodov,
3. izvajati stalno obveščanje uporabnikov in vzgojo ter izobraževanje vseh sodelujočih v železniškem prometu,

4. izboljšati delovanje inšpekcijskih služb, zagotoviti popolno organizacijsko neodvisnost vseh subjektov v železniškem prometu,
5. usposobiti železnice za konkurenčni nastop na trgu,
6. v predpise s področja varnosti železniškega prometa implementirati drugi železniški paket predpisov Evropske unije.

(6) V zračnem prometu bo Slovenija sledila razvoju varnostnih zahtev, ki izhajajo iz obveznosti Slovenije kot članice mednarodnih letalskih združenj. Za zagotovitev varnosti v zračnem prometu je treba:

1. sprejeti ustrezne predpise, ki se nanašajo na varnostno tehnične pogoje, usposabljanje strokovnjake za učinkovito analizo letalskih nesreč in oblikovati učinkovite preventivne ukrepe,
2. združevanje managementa, ki bo upošteval interese uporabnikov in bo zagotavljal enotno storitev boljše organizirano in vodeno,
3. zgraditi ustrezno infrastrukturo (navigacijske naprave, postopke, kontrolni stolp in novi center območne kontrole letenja),
4. zagotoviti izvajanje upravnih in strokovnih nalog na letalskem področju v enovitem organu,
5. izvesti vključitev Slovenije v program razširitve in poenotenja evropskega neba.

(7) Slovenija bo ohranjala visoko stopnjo varnosti v pomorskem prometu. Za varnost na področju pomorskega prometa je treba:

1. definirati pristojnosti in organizirati aktivnosti v službah, ki skrbijo za varnost pomorskega prometa,
2. izvajati stalno izobraževanje pomorščakov in vseh tistih, ki so udeleženci v pomorskem prometu,
3. organizirati aktivnosti obveščanja, za spremljanje meteorološkega stanja in drugih informacij v zvezi z obalno navigacijo.

(8) Treba je zagotoviti tudi boljše pogoje za razvoj pomorstva in posledično povečanje števila slovenskih pomorščakov in s tem slovenskim pomorščakom in ladjarjem ustvariti pogoje za konkurenčen nastop na svetovnem trgu. Ta namen bo dosežen s spremembo davčne zakonodaje, z uveljavitvijo davka na tonažo kot vzpodbude ladjarjem za plutje pod slovensko zastavo in spremembo dohodninske zakonodaje za pomorščake.

4.2. Ukrepi na področju potniškega prometa

(1) Javni potniški promet (javni prevoz potnikov v cestnem in železniškem prometu) predstavlja izvajanje storitev skupinskega prevoza za potrebe širše javnosti med določenimi lokacijami v določenem času, ne glede na pravni status ali lastništvo upravljavca prevoznih sredstev. Razvoj družbe vzpodbuja razvoj sodobnega javnega potniškega prometa v oblikovanje zasebne storitve skupinskega prevoza, to je storitve, ki jo izvaja posameznik ali pravna oseba v okviru enotnega javnega prometnega sistema. V tem sistemu je nujen poudarek na izboljšani povezanosti med posameznimi vrstami prevoza, predvsem prek prestopnih točk, oblikovanju skupnega informacijskega sistema ter uveljavitvi skupne vozovnice za celotno prevozno storitev. V sklopu storitev javnega potniškega prometa je treba zagotavljati tudi javne storitve skupinskega prevoza, ki so javnega interesa. To so vse tiste prevozne storitve, ki jih posamezen izvajalec zaradi tržnega interesa sicer ne bi izvajal, jih pa izvaja zaradi interesa lokalne skupnosti ali države. To so storitve, ki jih je lokalna skupnost ali država opredelila kot storitve v javnem interesu in jih kot takšne podpira prek ekskluzivne pravice, koncesijske pogodbe ali pogodbe za javne storitve.

(2) Zadovoljivo stopnjo mobilnosti prebivalstva, ki mora temeljiti na uporabi v danih razmerah najbolj primernega transportnega sistema, bo Slovenija zagotavljala z naslednjimi ukrepi:

1. z učinkovitim in atraktivnim sistemom javnega potniškega prometa, ki bo zmanjševal potrebo po uporabi osebnih avtomobilov,
2. z intermodalnostjo javnega potniškega prometa, ki prek dostopnih intermodalnih terminalov potniškega prometa zagotavlja povezovanje različnih sistemov,
3. z ustrezno cenovno in fiskalno politiko, s katerima je z ekonomskega vidika mogoče zagotoviti sorazmerno enakopravne pogoje mobilnosti,
4. z zagotavljanjem zadovoljive stopnje varnosti prometa in varovanja okolja ter preprečevanja terorističnih aktivnosti,
5. z določanjem kakovosti z vidika koristnosti storitve za uporabnika in izvajanja kontrole kakovosti,
6. s povezovanjem storitev na vseh možnih ravneh (fizično, logistično, cenovno itd.),
7. z zagotavljanjem primernih poti za prevozna sredstva v javnem potniškem prometu,
8. z ustreznimi količinskimi in kakovostnimi standardi na področju potniškega prometa,
9. z izboljšano stroškovno učinkovitostjo, ki bo dosežena predvsem z vpeljavo postopka konkurenčnega razpisa za opravljanje storitev,
10. s povečano dostopnostjo in zanesljivostjo javnega prometnega omrežja – tako s primernim načrtovanjem smeri in obsega storitev kakor tudi z aktivnim informacijskim sistemom,
11. s povečano uporabo inteligentnih transportnih sistemov (ITS),
12. z enotno vozovnico za celoten sistem javnega potniškega prometa,
13. z uvajanjem parkirišč, prostorov za vstopanje in izstopanje potnikov, izposojevalnic koles, taksi služb in storitev obveščanja potnikov na vozliščih sistema javnega potniškega prometa, s čimer bodo osebna vozila vključena v sistem javnega transporta,
14. z zagotavljanjem mobilnosti tudi socialno šibkim z ustrezno cenovno politiko transporta,
15. urediti dostopnost javnega potniškega prometa gibalno in senzorno oviranim invalidom, kar bo zmanjšalo potrebo po uporabi osebnih avtomobilov in zagotovilo večjo mobilnost ter enake možnosti za to skupino prebivalstva,
16. s povezovanjem izvajalcev storitev pri načrtovanju dnevnih aktivnosti (ustvarjanje skupnih podatkovnih baz in sistemov komuniciranja),
17. z izdelavo skupnih informacijskih dokumentov za osebje in uporabnike javnega potniškega prometa,
18. s ponudbo zanesljivih in stalnih informacij za uporabnike storitev potniškega prometa,
19. s celostnim pedagoškim in andragoškim izobraževanjem in vzgojo o prometu,
20. z integriranjem posebnih linijskih prevozov potnikov v enotni sistem javnega prevoza potnikov,
21. z vzpodbujanjem in razvijanjem ponudbe čezmejnega javnega potniškega prometa skozi razvojne in kohezijske sklade.

(3) V okviru javnega potniškega prometa bo ministrstvo, pristojno za promet, vzpostavilo učinkovit enoten sistem pogodbenih odnosov za izvajanje storitev javnega potniškega prometa, ki jih je mogoče izvajati le ob ustreznem sofinanciranju s strani javnih financ. Pri tem bo poudarek na enotnem sistemu, ki v okviru prometne politike omogoča dogovarjanje, urejanje in nadziranje celovitega sistema javnega potniškega prometa. Z uresničevanjem prometne politike želimo doseči pozitivne učinke, da se ob povečanju povpraševanja po storitvah javnega potniškega prometa povečuje število linij, kar povečuje kakovost in prilagodljivost javnega sistema čedalje večjim potrebam, posledično pa se povečuje tudi število uporabnikov javnega potniškega prometa (Mohringov efekt).

4.3. Ukrepi na področju tovarnega prometa

(1) Slovenija bo ustvarila pogoje za kakovostno izvajanje logističnih storitev, da bi se obdržala koncentracija blagovnih tokov in posledično ustvarjala višja dodana vrednost ter dosegala višja stopnja zaposlenosti na tem področju gospodarstva. Učinkovita oskrba gospodarstva se bo izvajala z naslednjimi ukrepi:

1. dosledna ureditev razmerij med državo in gospodarstvom na področju upravljanja javne infrastrukture,
2. usposobitev železniškega prevoznika za kakovosten in agresiven nastop na transportnem trgu bomo dosegli učinkovito prestrukturiranje prometnega sektorja,
3. učinkovito izvajanje železniških prometnih storitev v pogojih liberaliziranega železniškega tovornega prometa,
4. odpiranje domačega transportnega trga tujim prevoznikom (ob poostrenem nadzoru pogojev poslovanja in spoštovanju načela vzajemnosti),
5. zagotavljanje zadovoljive stopnje tehnične varnosti prometa in varovanja,
6. učinkovito povezovanje prometnega sektorja in spodbujanje kakovostnih storitev, s čimer bo mogoče zagotoviti učinkovito izvajanje skupnih ciljev za kakovostno oskrbo gospodarstva,
7. ukrepi fiskalne politike ter ostali ukrepi za vzpodbujanje intermodalnosti in usmerjanje prometnega sistema k sodobnim rešitvam v oskrbovalnih verigah, pri čemer morajo biti tovrstni državni ukrepi ekonomsko upravičeni,
8. vzpodbujanje razvoja logističnih centrov, pretovornih terminalov in intermodalnih vozlišč, kjer se bo s skupnimi vlaganji gospodarstva in države zagotavljala ponudba kakovostnih logističnih storitev in management oskrbnih verig,
9. oblikovanje modela vlaganja zasebnega kapitala za posodobitev in izgradnjo sodobnih pretovornih terminalov v pristaniščih in na letališčih v Sloveniji, s čimer bomo dosegli učinkovitejšo povezavo kopenskega prometa s pomorskim in zračnim prometom,
10. sistem medsebojno primerljivih uporabnin prometne infrastrukture, s čimer se zagotavlja učinkovita izraba celotne prometne infrastrukture ob upoštevanju mejnih družbenih stroškov, povzročenih s strani posameznega transportnega sistema in uporabnika,
11. dosledno spoštovanje in izvajanje mednarodnih sporazumov o prevozu nevarnih snovi v vseh prometnih sistemih, s čimer bo zaradi nadzora in urejanja prevoza nevarnih snovi zmanjšana nevarnost onesnaževanja okolja v tem segmentu tovornega prometa,
12. zagotavljanje pogojev za konkurenco na transportnem trgu in vzpodbujanje celovitih logističnih storitev v smislu načrtovanja globalne zunanje logistike, sodelovanja industrije in prevoznikov ter managementu oskrbnih verig; s tem bo dosežena učinkovita oskrba gospodarstva, možnost zaposlovanja ljudi v transportnem sektorju in večja konkurenčnost slovenskega gospodarstva na svetovnem trgu,
13. vzpodbujanje raziskav in vpeljevanje inovativnih, okolju prijaznejših storitev pri oskrbi gospodarstva, s čimer bo dosežen prispevek transportnega sektorja pri implementaciji Kjotskega protokola,
14. oblikovanje ustreznega pravnega reda, standardov in primerov dobre prakse, multilateralnega ali bilateralnega dogovarjanja in učinkovitega nadzora nad izvajanjem navedenega, kar bo zagotavljalo pogoje za učinkovito vključevanje slovenskih ponudnikov logističnih storitev na mednarodnem trgu,
15. razvijanje ustreznega izobraževalnega sistema na področju prometa.

4.4. Ukrepi na področju prometne infrastrukture

(1) Slovenija bo skozi razvojne vzpodbude ter strukturne, kohezijske in druge evropske sklade ter programe v največji možni meri financirala izgradnjo nujno potrebne infrastrukture in uvajanje novih logističnih storitev. Intenziviranje aktivnosti je nujno za realizacijo zastavljenih ciljev v bližnji prihodnosti.

(2) Ukrepi prometne politike na področju oskrbe gospodarstva se v prvi vrsti nanašajo na pospešeno posodabljanje prometne infrastrukture, notranjo prometno

povezanost v državi in povezanost v mednarodne prometne tokove, še posebej v transevropsko omrežje (TEN). Pri tem je treba upoštevati tudi izgradnjo potrebnih priključkov na logistično distribucijske centre in terminale intermodalnega tovornega prometa.

- (3) Cilji na področju prometne infrastrukture bodo doseženi z naslednjimi ukrepi:
1. učinkovito prostorsko načrtovanje, ki dolgoročno zagotavlja učinkovito infrastrukturno povezanost med kraji,
 2. usposobitev javne železniške infrastrukture, ki bo omogočala izvajanje kakovostnih, zanesljivih in cenovno ugodnih storitev prevoza potnikov tako v primestnem in medmestnem kot tudi mednarodnem potniškem prometu ter storitev klasičnega in multimodalnega transporta tovora,
 3. dograjevanje in vzdrževanje avtocestnega sistema in drugih državnih cest kot razvojnih osi, s katerimi bodo slovenska razvojna središča ustrezno medsebojno povezana in navezana na avtocestni sistem,
 4. gradnja in vzdrževanje letališke infrastrukture in spremljajočih objektov za potrebe spremljajočih aktivnosti,
 5. gradnja in vzdrževanje ustrezne pristaniške infrastrukture,
 6. ustrezno vzdrževanje in posodobitev obstoječe prometne infrastrukture ter razvoj novih prometnih povezav,
 7. vzpodbujanje revitalizacije industrijskih železniških tirov povsod tam, kjer ekonomski in javni interes to opravičuje,
 8. vlaganja v prometno infrastrukturo, ki zagotavljajo enakopravne pogoje za dostopnost začasno ali stalno telesno in senzorno oviranim osebam (invalidom, starejšim osebam, materam z otroki, nosečnicam ...),
 9. izgradnja in vzdrževanje prometne infrastrukture za nemotorizirani promet, s katero se vzpodbujata uporaba koles in hoja na ustreznih relacijah,
 10. zagotavljanje stalnega systemskega vira za financiranje tiste javne prometne infrastrukture, ki ji tržni poslovni učinki ne omogočajo zagotavljanja zelenega delovanja in sodobnega razvoja (železniška infrastruktura, državne ceste ...).

(4) Z zagotavljanjem ustrezne prometne infrastrukture in vzpodbudami pri odpiranju prometnih povezav ter podpori pri vstopanju na nova tržišča bomo prometnim sistemom omogočili konkurenčnejši nastop na transportnem tržišču Evropske unije.

5. NOSILCI PROMETNE POLITIKE

(1) Vloga nosilcev prometne politike je zagotavljanje enakopravnih pogojev dostopa na slovenski transportni trg in zagotavljanje enakopravnih pogojev gospodarjenja vsem udeležencem transportnega trga. Nosilci prometne politike se delijo na ustvarjalce prometne politike in izvajalce prometne politike. Ustvarjalci te prometne politike so:

- državni zbor,
- vlada in pristojna ministrstva,
- lokalne skupnosti,
- gospodarske družbe in združenja, znanstvene in raziskovalne institucije.

(2) Skladno z opredeljenimi cilji in usmeritvami te prometne politike ministrstvo, pristojno za promet, pripravi ustrezne predpise, nacionalne programe in druge akte za realizacijo te prometne politike.

(3) Ministrstvo, pristojno za promet, je nosilec in glavni izvajalec te prometne politike. Skrbi za medsebojno koordinacijo ostalih izvajalcev ter preko vzvodov, ki mu jih daje ta prometna politika, vpliva na transportne tokove, njihov potek in razmestitev. Zato bo:

- v predlogih priprave državnega proračuna zasledovalo cilje, ki so postavljeni v tej prometni politiki, in pripravilo sistem spodbujanja ostalih izvajalcev prometne politike, ki

bo nagrajeval tiste izvajalce, ki bodo sledili usmeritvam iz te prometne politike; skrbelo bo tudi za pripravo ustreznih predpisov in drugih aktov, kjer bo opredeljen tudi razvoj prometne infrastrukture,

- v okviru svojih pristojnosti in možnosti bo preko vlade skrbelo za usklajenost državne politike na področjih, ki sicer niso neposredno povezana s prevozom ljudi ali blaga, vplivajo pa na povzročanje transportnih tokov.

(4) Organi v sestavi ministrstva, pristojnega za promet, nosilci javnih pooblastil in izvajalci gospodarskih javnih služb na področju prometa delujejo v skladu s to prometno politiko in v okviru sprejetih načrtov ter danih možnosti skrbijo za izvajanje nalog na podlagi predstavljene prometne politike.

(5) Predvsem na področju zagotavljanja varnosti in varovanja, nadzora nad prevozom blaga in nevarnih snovi ter izpolnjevanja zahtev zakonodaje bo potrebno tvorno sodelovanje z ministrstvom, pristojnim za notranje zadeve.

(6) Za uresničevanja strateških politik na področju prometa bo potrebno usklajevanje z ministrstvom, pristojnim za okolje in prostor, zaradi zagotavljanja:

- skladnega regionalnega razvoja z vidika ustrezne alokacije gospodarskih subjektov in glavnih oskrbovalnih centrov s primerno prometno povezanostjo,
- racionalne rabe prostora in povečanja obvladovanja negativnih učinkov transporta na okolje,
- ustrezne umestitve prometne infrastrukture v prostor zaradi zagotavljanja sonaravnega razvoja,
- pravičnejše razporeditve negativnih učinkov na okolje na različne prometne podsisteme,
- ustreznih virov financiranja vzdrževanja in posodobitve prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji,
- zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, saj se je Slovenija zavezala, da bo v obdobju od 2008 do 2012 emisije toplogrednih plinov zmanjšala za 8 odstotkov glede na izhodiščno leto 1986.

(7) Sodelovanje z ministrstvom, pristojnim za gospodarstvo, bo potekalo predvsem na ravni zagotavljanja pogojev za nastanek učinkovite tržne strukture in poštene konkurence na področju transporta.

(8) Sodelovanje z ministrstvom, pristojnim za finance, bo potekalo predvsem na ravni zagotavljanja ukrepov fiskalne politike, ki bodo zagotavljali intermodalni transport in uresničevanje drugih ukrepov te prometne politike.

(9) Lokalne skupnosti skrbijo za občinske oziroma mestne transportne infrastrukture (lokalne ceste, kolesarske steze, parkirna mesta ...). Lokalne skupnosti sodelujejo z državno upravo pri izobraževanju uporabnikov lokalne transportne infrastrukture, razvoju učinkovitega sistema javnega potniškega prometa in razvoju con za gospodarsko dejavnost, ki morajo biti ustrezno priključene na transportni sistem.

(10) Na gospodarstvo bo ministrstvo, pristojno za promet, vplivalo preko normativnih ukrepov in pogodbenih razmerij med državo in drugimi subjekti. Pogodbena razmerja bo država postavila tako, da se bodo gospodarske družbe in združenja, znanstvene in raziskovalne institucije ter civilna družba lahko konstruktivno aktivno vključevali v uresničevanje te prometne politike. Politika se bo odražala tako v predpisih in drugih pravnih aktih kot iskanju optimalnih rešitev za razvoj tržne strukture, krepitvi konkurenčnega položaja transportnega sektorja v Sloveniji in v Evropski uniji. Zagotavljala bo tudi podporo tistim dejavnostim, ki jim zgolj z delovanjem na prostem trgu ni mogoče zagotoviti eksistence.

6. ZAKLJUČEK

Prometna politika je namenjena zagotavljanju pogojev za optimalno mobilnost v Sloveniji in njeno povezovanje z evropskim prostorom. Posebno pozornost namenja transportu kot gospodarski panogi in doseganju družbenega optimuma. Z usklajenimi ukrepi na področju prevoznih storitev bo omogočila zagotovitev učinkovitega, zanesljivega, varnega in cenovno ugodnega prevoza potnikov in blaga. Z ukrepi na področju javne transportne infrastrukture bo zagotovila njen skladen razvoj. Na ta način bo dosežen cilj, da se ob zagotovitvi ustrezne prometne ureditve v državi zmanjšajo negativni vplivi prometa tako na okolje kot na prebivalstvo Slovenije.

Št. 326-01/91-2/120
Ljubljana, dne 3. maja 2006
EPA 375-IV

Predsednik
Državnega zbora
Republike Slovenije
France Cukjati, dr. med., l.r.