



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**DRŽAVNI ZBOR**

Poslanska skupina Slovenske demokratske stranke

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 95 30, f: 01 478 98 77, e: ps-sds@dz-rs.si, www.dz-rs.si



**DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE**  
**SKUPINA POSLANK IN POSLANCEV**

**DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE**

Prejeto:	10-03-2016		
Šifra:	326-05/16-1/2		
Povezava:			
EPA:	1101-VII	EU:	
Sign. zn.:			
Kratica:			

Ljubljana, 10. marec 2016

Na podlagi 88. člena Ustave Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97, 66/00, 24/03 69/04, 68/06 in 47/13), 19. člena Zakona o poslancih (Uradni list RS, št. 112/05 - uradno prečiščeno besedilo, 20/06 - ZNOJF-1, 109/08, 39/11 in 48/12) in 114. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 92/07 - uradno prečiščeno besedilo, 105/10 in 80/13) vlagamo spodaj podpisane poslanke in poslanci

**PREDLOG ZAKONA O GRADITVI PROMETNE INFRASTRUKTURE  
V REPUBLIKI SLOVENIJI,**

ki vam ga pošiljamo v obravnavo na podlagi 114. in 115. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije.

Na sejah Državnega zbora in na sejah matičnega delovnega telesa bosta v imenu predlagateljev sodelovala Ljubo Žnidar in Danijel Krivec.

Priloga:

- Predlog Zakona o graditvi prometne infrastrukture v republiki Sloveniji
- Podpisi poslank in poslancev:

Jože Tanko

Anja Bah Žibert  
Franc Breznik  
Nada Brinovšek  
Andrej Čuš  
Jelka Godec  
dr. Vinko Gorenak  
mag. Branko Grims  
Eva Irgl  
Janez Janša  
Danijel Krivec  
Zvone Lah  
Suzana Lep Šimenko  
Tomaž Lisec  
Anže Logar  
Žan Mahnič  
Bojan Podkrajšek  
mag. Marko Pogačnik  
Marjan Pojbič  
mag. Andrej Šircelj  
Ljubo Žnidar

# **PREDLOG ZAKONA O GRADITVI PROMETNE INFRASTRUKTURE V REPUBLIKI SLOVENIJI**

## **I. UVOD**

Konec leta 2015 se je zaključilo financiranje infrastrukturnih projektov s področja prometne infrastrukture z evropskimi sredstvi v okviru finančne perspektive 2007 - 2013. Vlada RS se je v letu 2012 soočila s slabo pripravljenimi projekti na področju razvoja prometne infrastrukture, posledično tudi z nizko absorpcijo koriščenja sredstev. Eden od razlogov je bil tudi v tem, da na področju nadaljnega razvoja prometne infrastrukture ni bilo celovitega pregleda, strategije oz. operativnega večletnega načrta vlaganj po posameznih področjih. Vlada je zato jeseni 2012 sprejela odločitev o pripravi dolgoročne strategije razvoja prometne infrastrukture v vseh segmentih prometa (železnice, ceste, letališča, pristanišča). Za pripravo strategije je bilo zadolženo ministrstvo, pristojno za promet. Z delom sta nadaljevali tudi prihodnji vladi in po slabih treh letih je bila Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju Strategija) na vladi 29.7.2015 tudi sprejeta. Strategiji naj bi sledil operativni načrt, ki bi predstavljal podlago za izvedbo posameznih projektov na področju razvoja prometne infrastrukture in prometa v Republiki Sloveniji.

Sprejemanje teh dokumentov se je precej zavleklo, s tem pa se tudi odmika operativna izvedba posameznih strateških projektov. Iz tega razloga je edini način za pospešitev aktivnosti sprejem zakona, ki opredeljuje v Strategiji izpostavljene strateške projekte na področju razvoja prometne infrastrukture ter določa končno časovnico za njihovo dokončanje. Operativni načrt naj na predlog ministrstva, pristojnega za promet, sprejme Vlada RS, ki je dolžna o realizaciji vsaj enkrat letno poročati Državnemu zboru.

Ker je v novi finančni perspektivi 2014 - 2020 za področje prometne infrastrukture (predvsem na področju železniškega omrežja) predvidenih manj kot 400 milijonov evrov sredstev, se z dodatnimi viri, ki jih določa ta zakon, zagotavljajo sredstva za nemoten potek modernizacije in gradnje nove prometne infrastrukture.

## 1. Ocena stanja in razlogi za sprejem zakona

Ocena stanja na področju prometne infrastrukture je podrobno predstavljena v Strategiji.

Slovensko železniško omrežje ima 875 km enotirnih in 333 km dvotirnih prog. Enotirne proge, ki ne omogočajo normalnih prepustnosti, so tudi na koridornem omrežju. Vzdrževanje je oteženo, saj se mora odsek v celoti zapreti. Na nekaterih odsekih osne obremenitve ne omogočajo prevozov večjih tovorov, zaradi tega so ozka grla tudi na omrežju koridorjev. Slovenske železnice (SŽ) na teh odsekih ne morejo voziti z 32 novjšimi in učinkovitejšimi lokomotivami SŽ-731, kar predstavlja večjo operativno oviro.

Tabela: Vrste prog po številu tirov



Tabela: Kategorije prog



V Sloveniji je elektrificiranih 475 km prog, medtem, ko je neelektrificiranih 752 km. V dokončanju je elektrifikacija 109 km proge med Pragerskim in Hodošom. Električna vleka je tudi do štirikrat cenejša od toplotne oz. dizelske. V SŽ se v elektro-napajalnem omrežju uporablja enosmerna napetost 3kV. Enosmerna napetost (DC) v energetskih omrežjih ni najbolj primerna, saj se težko transformira, povzroča velike padce napetosti in s tem električne izgube, zahteva debelejšše vodnike, ne omogoča učinkovitega vračanja energije v omrežje, povzroča blodeče tokove. Ocenjuje se, da so električne izgube v napajalnem omrežju SŽ cca 16 %, kar zneso na letnem nivoju cca 1 mio EUR. Večina evropskih držav uporablja izmenično (AC) napetost 25 (15) kV. Vse novejšje proge in proge s hitrimi vlaki se gradijo za napetost 25 kV AC zato je potrebno v okviru vseh modernizacij in novogradenj železniškega omrežja zagotoviti prehod na napetost 25kV.

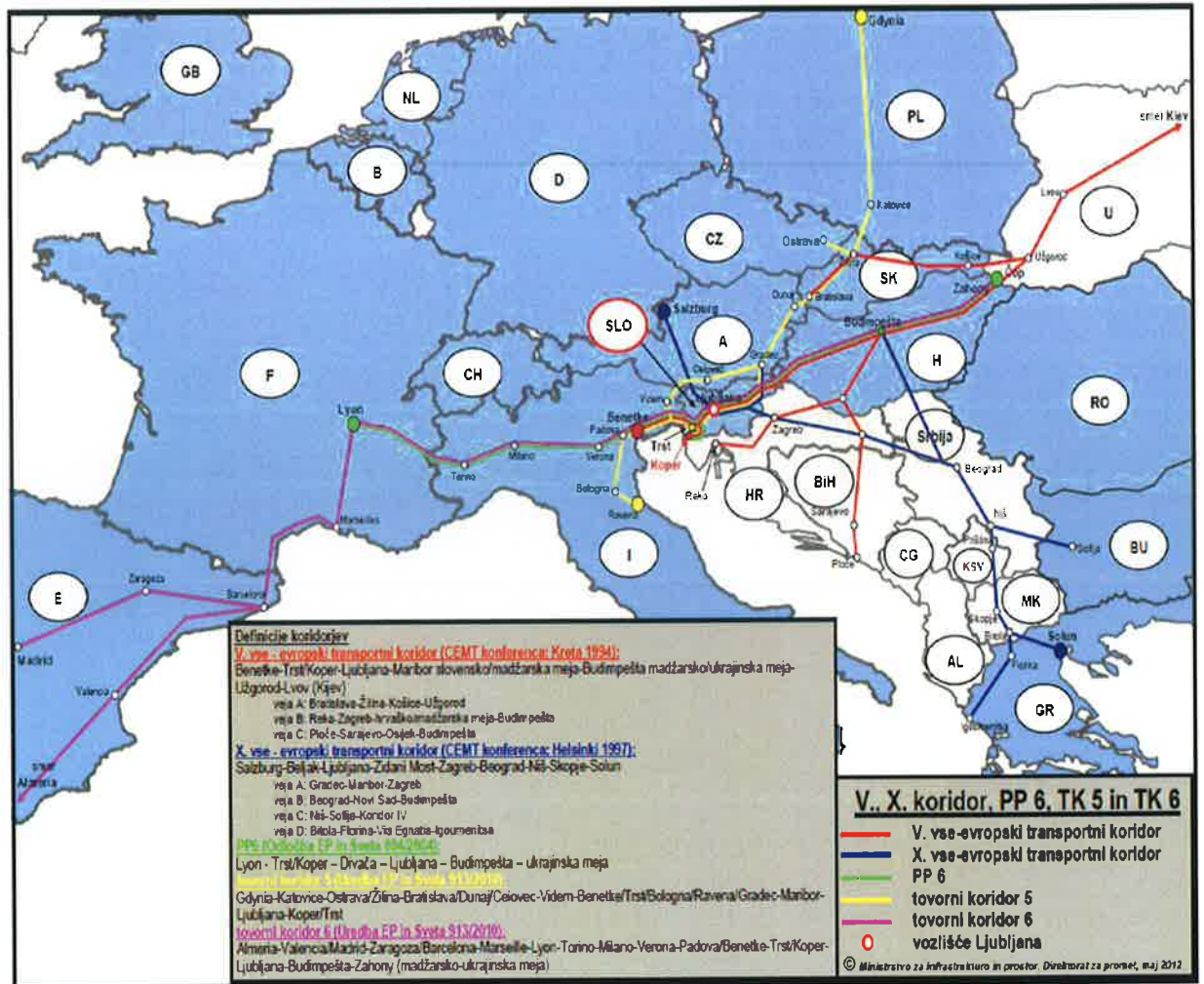
Za ohranitev strateške lege v prometnih tokovih vseevropskih omrežij mora Republika Slovenija pospešiti modernizacijo in novogradnje na posameznih elementih prometne infrastrukture. Predvsem mora izpolniti pogoje glede tehničnih karakteristik železniške proge na t.i. V. koridorju, zgraditi novo progo Divača - Koper, manjkajoči odsek avtocestne povezave Draženci - Gruškovje - meja z Republiko Hrvaško (ki je že v gradnji) in manjkajočo povezavo na obalnem področju do meje z Republiko Hrvaško (kjer je potrebno sprejeti odločitev o nadaljevanju gradnje po dveh ali po eni trasi), zagotoviti boljše notranje cestne in železniške povezave s posameznimi regijami ter vzporedno bolje izkoristiti logistične možnosti ob glavnih prometnih oseh. Ker sredstev za vse projekte ni dovolj, je potrebno takoj določiti prioritete in pospešiti aktivnosti za njihovo izvedbo.

Geografska lega Slovenije in zgodovinske okoliščine zaznamujejo našo državo kot križišče dveh največjih vseevropskih koridorjev, in sicer V. in X., kot sta bila določena na konferenci ministrov za promet na Kreti 1994 in v Helsinkih leta 1997 (CEMT – Conférence Européenne des Ministres de Transport). Ta delitev je v Sloveniji najbolj poznana.

Osnovni potek omenjenih koridorjev:

- V. koridor: Benetke–Trst/Koper–Ljubljana–Maribor–Budimpešta–Uzhhorod–Lvov–Kijev,
- X. koridor: Salzburg–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Niš–Skopje–Veles–Solun.
  
- Poleg tega poteka čez Slovenijo tudi koridor Xa Gradec–Maribor–Zagreb.
  
- Vsak od omenjenih vseevropskih koridorjev ima tudi svoje veje, in sicer:
  - o na V. koridorju:
    - veja A: Bratislava–Žilina–Košice–Užgorod,
    - veja B: Reka–Zagreb–Budimpešta,
    - veja C: Ploče–Sarajevo–Osijek–Budimpešta;
  
  - o • na X. koridorju pa poleg že omenjene veje Xa še:
    - veja B: Budimpešta–Novi Sad–Beograd,
    - veja C: Niš–Sofija–Plovdiv–Dimitrovgrad–Carigrad (po koridorju IV),
    - veja D: Veles–Prilep–Bitola–Florina–Igoumenitsa.

Slika: Potek V. in X. vseevropskega koridorja



Opomba: slika je iz leta 2012, zato Hrvaška še ni prikazana kot članica EU.

Vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, 29. julij 2015

V Sloveniji po istih poteh kakor omenjeni vseevropski koridorji poteka tudi vseevropsko prometno omrežje (TEN-T). Le ta se deli na celovito in jedrno omrežje. Za izvajanje jedrnega omrežja TEN-T v finančni perspektivi 2014 – 2020 je Evropska komisija oblikovala, Svet EU in Evropski parlament pa uskladila in potrdila koridorje tega omrežja. V njih je Slovenija zajeta v sredozemskem in baltsko-jadranskem koridorju. Oba potekata skozi Slovenijo v smeri JZ – SV, pri čemer se prvi na zahodni strani nadaljuje od Pragerskega na Madžarsko oz. od Zidanega Mosta do Hrvaške in drugi skozi Šentilj v Avstrijo.

Poleg ohranitve strateške prometne lege, je razvoj prometne infrastrukture pomemben tudi zaradi multiplikativnih učinkov, ki jih prinaša v času upada investicijske aktivnosti države po zaključku Finančne perspektive 2007 - 2013.

Ta čas je potrebno izkoristiti za posodobitev in novogradnjo prometne infrastrukture, ki bo pomembno vplivala tudi na gospodarsko rast, dolgoročno pa omogočila ohranitev strateške lege RS v mednarodnih prometnih tokovih. Promet in gospodarska rast sta medsebojno povezana. Iz razvojnega vidika prometna infrastruktura omogoča tako mobilnost prebivalcev, kakor tudi spodbuja razvoj gospodarskih dejavnosti.

Eden izmed temeljnih ciljev evropske prometne politike je preusmeritev blagovnih tokov iz cestnega na železniško omrežje. Z uredbo 913/2010 so vzpostavljeni pogoji za nastanek 9 evropskih tovornih železniških koridorjev, od katerih dva potekata preko slovenskega ozemlja. Ker so železniški sistemi po evropskih državah tehnično različni, je njihova povezava (interoperabilnost) nujna, da se vzpostavi enotno evropsko železniško omrežje. Osnovni namen RFC koridorjev je izboljšanje konkurenčnosti, preusmeritev prevozov blaga iz cest na železnice, poenotenje tehničnih sistemov, naročanje na enem mestu OSS, odprava ozkih grl, liberalizacija železnic.

Skozi Slovenijo potekata dva prednostna evropska železniška koridorja. Baltsko-Jadranski koridor oz. RFC5 je bil vzpostavljen novembra 2015. Poteka od Poljske preko Češke, Slovaške, Avstrije, Slovenije in Italije. Mediteranski koridor, ki poteka od Španije preko Francije, Italije, Slovenije, Hrvaške in Madžarske je bil ustanovljen novembra 2013. Preoblikoval se je iz ERTMS D koridorja. Zaradi velike sive lise v karti evropskih tovornih koridorjev, na ozemlju bivše Jugoslavije, se je pojavila iniciativa po novem koridorju, ki bi omogočal oživeti prometne tokove na tem delu. Ideja je, da se poveže južni del Nemčije, preko Avstrije, Slovenije, Hrvaške, Srbije in Bolgarije pa vse do Turčije. Prve zagonske aktivnosti upravljavcev že potekajo, pismo o nameri je v večini teh držav že podpisano. Infrastrukturni železniški upravljavci iz Avstrije, Slovenije, Hrvaške, Srbije in Bolgarije so ustanovili združenje Korridor X PLUS za ponovno podporo in uveljavitev te pomembne prometne osi. V tem zakonu zaradi lažjega razumevanja govorimo o železniški infrastrukturi na V. in X. koridorju.

Slika: Potek prednostnih tovornih koridorjev skozi Slovenijo



Glede na to, da je bilo za vzdrževanje, nadgradnjo in novogradnjo našega železniškega prometnega podsistema v zadnjih desetletjih namenjeno bistveno premalo sredstev, je v dokaj slabem stanju. Proračunska sredstva za redno in investicijsko vzdrževanje v javno železniško infrastrukturo se iz leta v leto zmanjšujejo. Zaradi tega je javna železniška infrastruktura iz leta v leto bolj dotrajana, kar povečuje stroške, zmanjšuje zanesljivost in varnost, povečuje čase prevozov, ustvarja dodatne zastoje in ozka grla ter s tem zmanjšuje konkurenčnost železniškega prometa.

Tabela: Redno in investicijsko vzdrževanje javne železniške infrastrukture

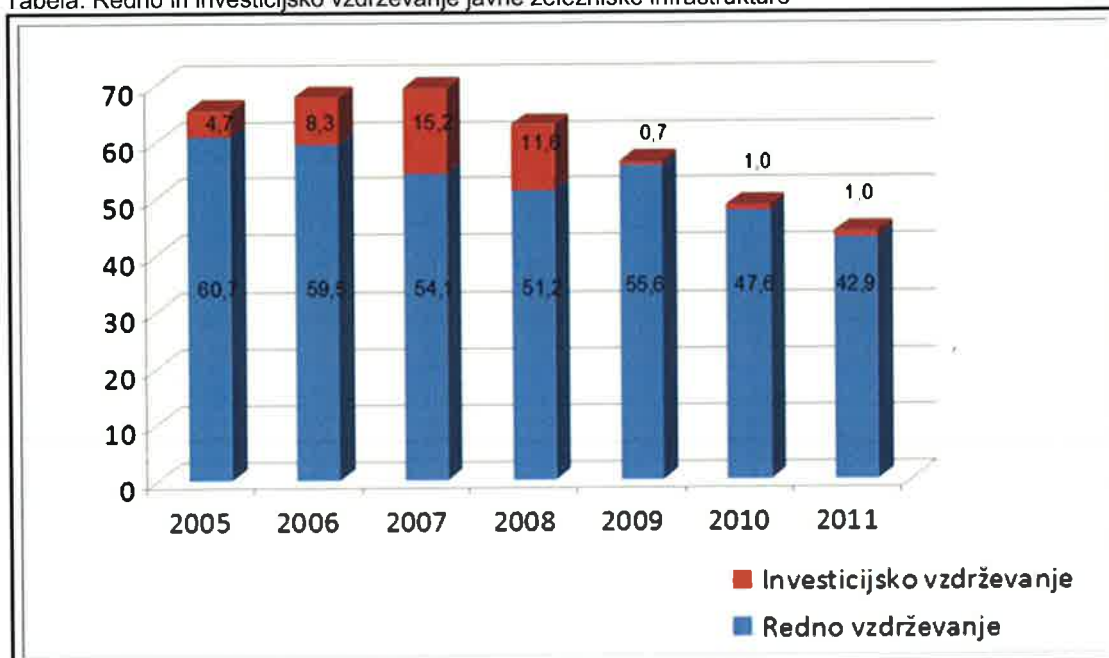
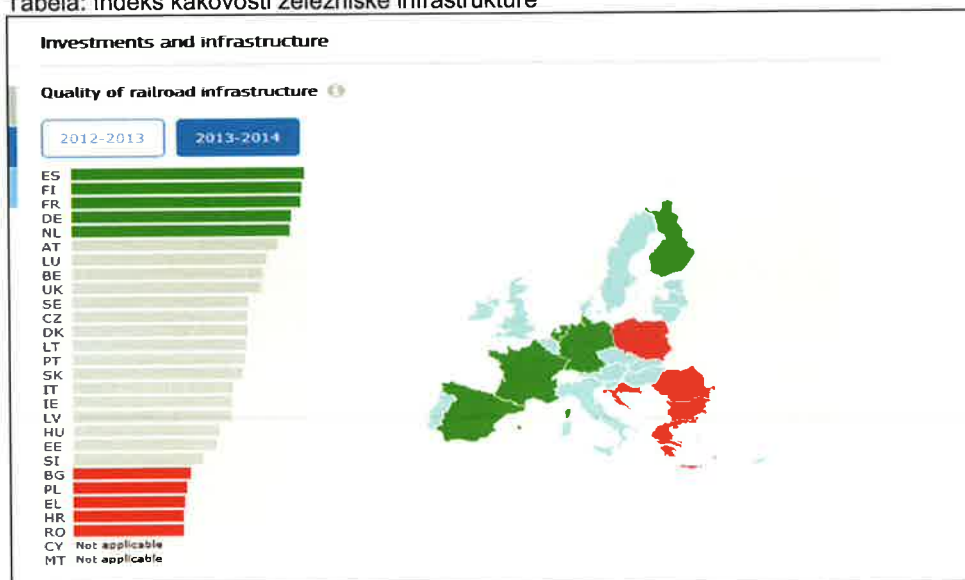


Tabela: Elektrificiranost mreže prog



Dotrajana infrastruktura pomeni visoke stroške in veliko zastojev, kar povzroča zamude in zmanjšuje konkurenčnost železniškega prometa. Slovenija je z indeksom kakovosti železniške infrastrukture tako na 21 mestu med državami članicami EU. Za nami so le še Bolgarija, Poljska, Grčija, Hrvaška in Romunija.

Tabela: Indeks kakovosti železniške infrastrukture



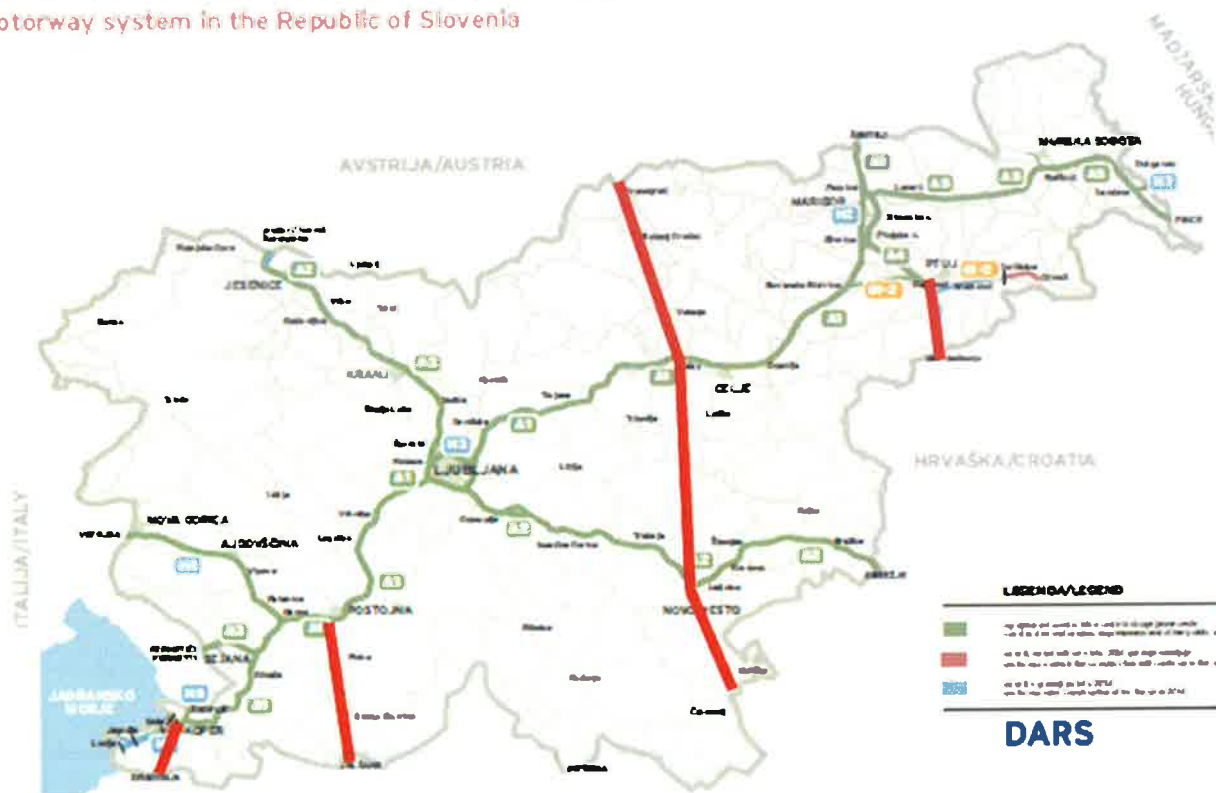
Vir: [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compareinvestments-infrastructure/quality-rail-infrastructure/2013\\_2014/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compareinvestments-infrastructure/quality-rail-infrastructure/2013_2014/index_en.htm)

V Sloveniji javni cestni sistem obsega preko 38.900 km, od tega je 6.542 km državnih cest, ostalo pa predstavljajo lokalne ceste in javne poti.

Pri razvoju državnih cest je država v zadnjih dveh desetletjih dajala prednost predvsem gradnji avtocest na vseevropskem cestnem omrežju in hitrih cest.

## Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji

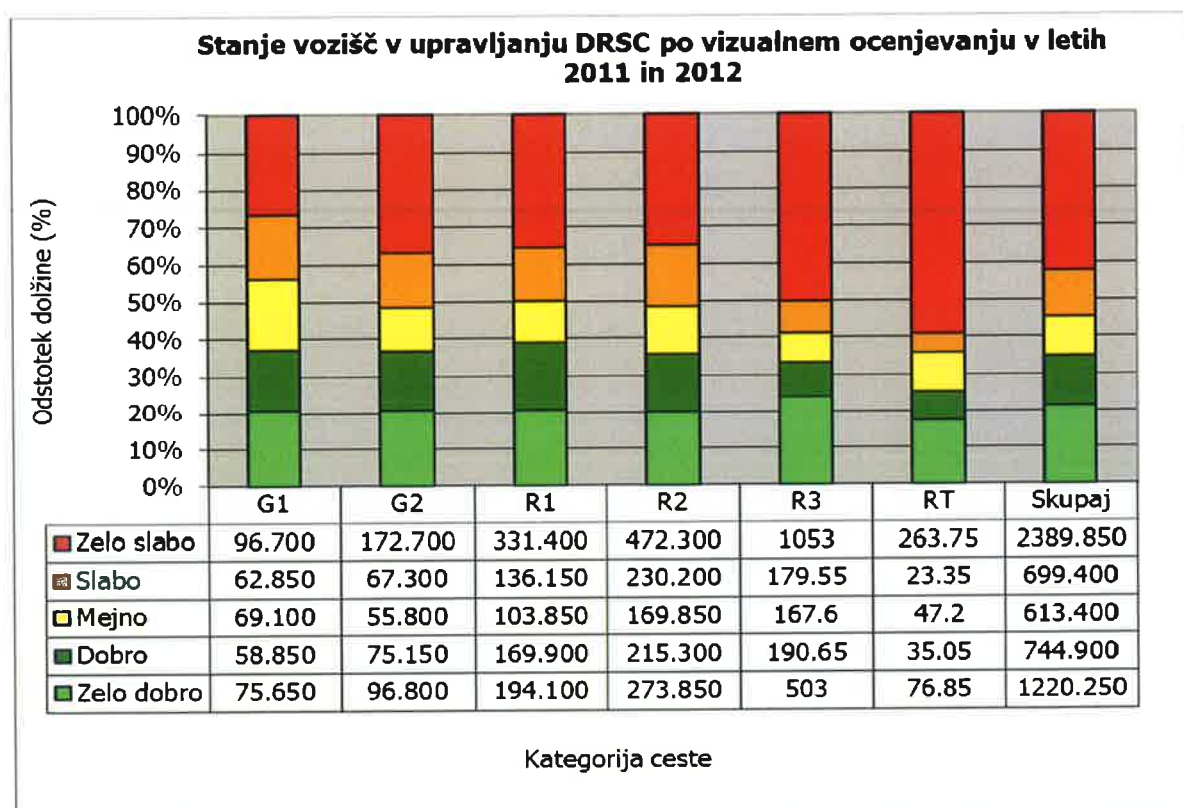
Motorway system in the Republic of Slovenia



Vir: DARS, d.d.

Preostalo omrežje državnih cest, tako glavnih kot regionalnih, pa se je predvsem vzdrževalo in ohranjalo. Tako so se v glavnem odpravljali slabše prepustni odseki s ciljem povečati prepustnost in varnost prometa. Takšen razvoj državne cestne infrastrukture pa je omogočil pospešen razvoj območij ob avtocestnem križu, medtem ko se navezanost in dostopnost preostalih območij na avtocestni sistem ni izboljšala. Splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest se je v tem obdobju celo poslabšalo. Razloge za takšno stanje je iskati med večimi dejavniki: povečal se je blagovni promet, število registriranih vozil v Sloveniji je naraslo, tovorni promet »utruja« voziščno konstrukcijo, elementarni dogodki,...

Slika: Stanje vozišč v upravljanju DRSC po vizualnem ocenjevanju v letih 2011 in 2012



Vir: Poškodbe na omrežju državnih cest in vzdrževalna potreba, mag. G. Ficko, j. Jamnik (prezentacija)

Slabe ceste predstavljajo omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja, predvsem območij, ki ne ležijo ob avtocestnem križu. Ta območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih prevoznih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, četudi imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike (cenejša zemljišča, usposobljeno delovno silo ...).

Poleg prioritet, ki nam jih narekuje strateška prometna lega v evropskem prostoru, je potrebno v okviru prioritet na področju modernizacije in novogradenj državnega cestnega omrežja zgraditi nove manjkajoče povezave (npr. 3. razvojna os) in modernizirati obstoječe povezave, ki ne omogočajo normalne pretočnosti prometa.

Na drugi strani pa je potrebno povezati javni potniški promet, določiti njegovega upravljavca in s tem uporabnikom omogočiti višjo kakovost javnega prometa.

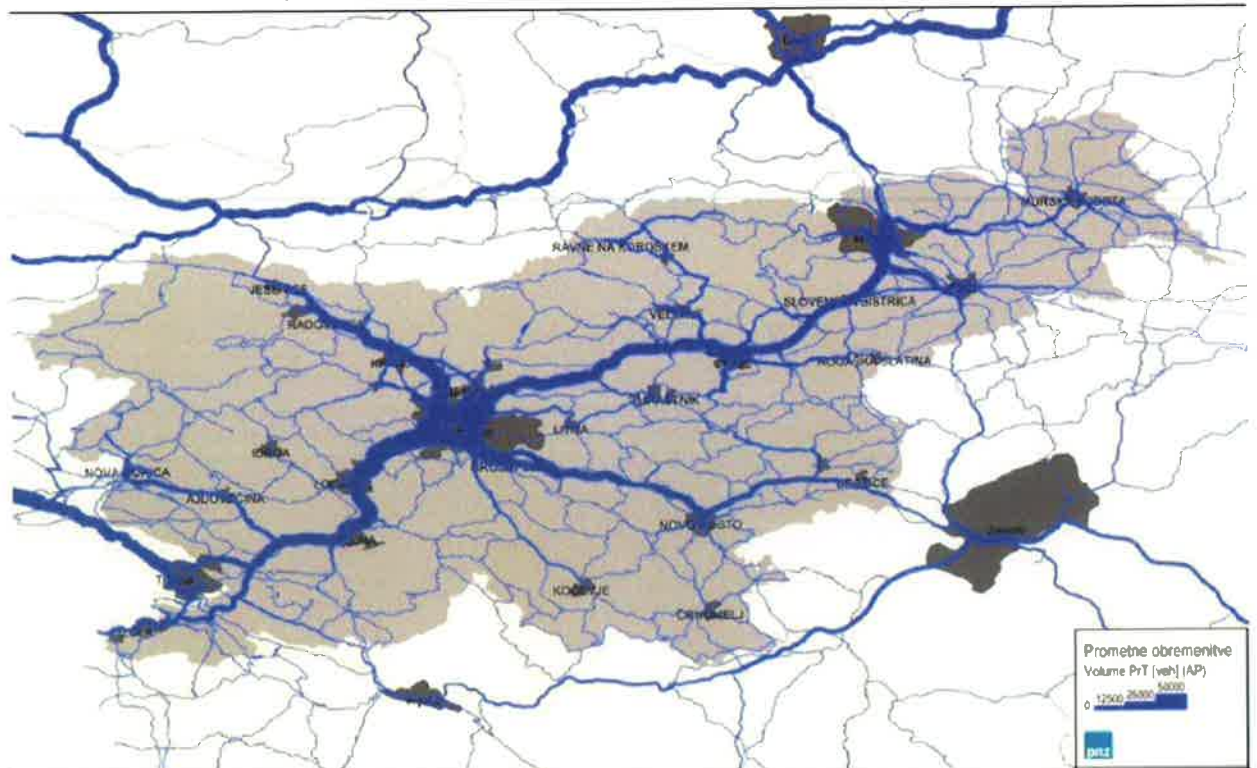
Tabela: Število vozil/leto na posameznih avtocestnih odsekih v RS v letih 2009 in 2010

Zap. št.	Odsek	2009			2030		
		tovorni promet – število tovornih vozil	potniški promet – štev. osebnih vozil	število vozil skupaj	tovorni promet – štev. tovor. vozil	potniški promet – štev. osebnih vozil	število vozil skupaj
1.	Beltinci–Pince/ Tomyiszentmiklos	1.340.000	1.533.000	2.873.000	2.152.656	2.462.703	4.615.359
2.	Divača–Koper	1.330.000	6.480.575	7.810.575	2.136.592	10.410.784	12.547.376
3.	Draženci–Donji Macelj (d. m.)/ Gruškovje	311.345	8.183	319.528	460.995	12.090	473.085
4.	Fernetiči/Trst– Divača	1.660.000	3.200.685	4.860.685	2.666.723	5.141.772	7.808.495
5.	Hrastje–Lešnica	1.200.000	5.845.475	7.045.475	1.927.752	9.390.521	11.318.273
6.	Karavanke–Vrba	790.000	2.938.250	3.728.250	1.269.103	4.720.181	5.989.284
7.	Kronovo– Obrežje/Bregana (d. m.)	820.000	3.970.105	4.790.105	1.317.297	6.377.815	7.695.112
8.	Lešnica–Kronovo	1.230.000	5.657.500	6.887.500	1.975.946	9.088.547	11.064.493
9.	Ljubljana Koseze– Ljubljana Kozarje	4.690.000	22.734.025	27.424.025	7.534.297	36.521.300	44.055.597
10.	Ljubljana Kozarje– Ljubljana Malence	3.850.000	18.625.220	22.475.220	6.184.871	29.920.669	36.105.540
11.	Ljubljana Kozarje– Postojna	4.100.000	15.680.035	19.780.035	6.586.486	25.189.348	31.775.834
12.	Ljubljana Malence– Pluska	1.900.000	11.107.680	13.007.680	3.052.274	17.844.043	20.896.317
13.	Ljubljana Sentvid– Ljubljana Koseze	1.820.000	11.834.760	13.654.760	2.923.757	19.012.068	21.935.825
14.	Maribor Pesnica– Maribor Slivnica	2.500.000	6.908.355	9.408.355	4.016.150	11.097.995	15.114.145
15.	Maribor Pesnica– Vučja vas	2.010.000	3.559.115	5.569.115	3.228.984	5.717.576	8.946.560
16.	Maribor Slivnica– Draženci	890.000	4.599.730	5.489.730	1.429.749	7.389.282	8.819.031
17.	Maribor Slivnica– Ljubljana Malence	3.380.000	11.021.540	14.401.540	5.429.835	17.705.662	23.135.497
18.	Pluska–Hrastje	1.226.400	6.548.100	7.774.500	1.970.162	10.519.260	12.489.422
19.	Podtabor–Ljubljana Šentvid	1.400.000	12.910.415	14.310.415	2.249.044	20.740.064	22.989.108
20.	Postojna–Divača	2.640.000	8.215.785	10.855.785	4.241.054	13.198.329	17.439.383
21.	Postojna–Rupa (d. m.)/Jelšane	111.325	5.520	116.845	363.905	14.390	378.295
22.	Sentilj–Maribor Pesnica	1.200.000	3.984.340	5.184.340	1.927.752	6.400.683	8.328.435
23.	Vrba–Podtabor	1.220.000	8.077.815	9.297.815	1.959.881	12.976.686	14.936.567
24.	Vučja vas–Beltinci	1.710.000	2.741.150	4.451.150	2.747.046	4.403.548	7.150.594

Vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, 29. julij 2015

Iz preglednice je razvidno, da se bo na vseh avtocestnih odsekih povečeval tako promet tovornih vozil kot osebnih avtomobilov. Zato bo potrebno vzpodbujati preusmeritev tovornega prometa tako na železnice in kot javni potniški promet.

Slika: Obremenitve cestnega prometa (vozil/delovni dan), leto 2011

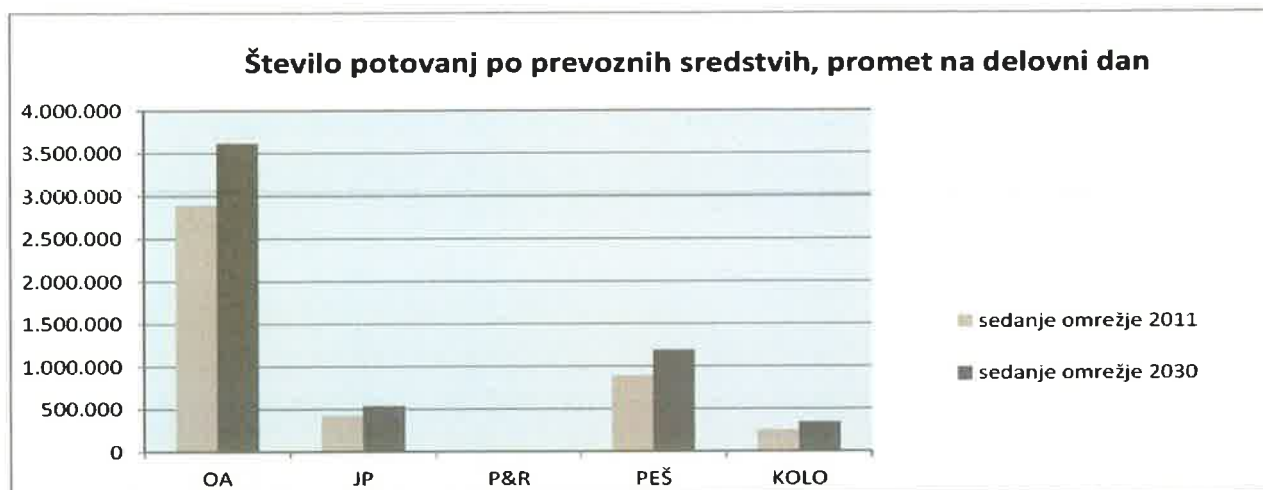


Vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, 29. julij 2015

Prometne obremenitve na avtocestnem omrežju so bile narejene na podlagi števnih podatkov (leto 2011). Največ prometa je na slovenskem avtocestnem križu. Pri tem je v ospredju območje Ljubljane z avtocestnim obročem s priključnimi kraki, delno pa tudi območje Maribora. Na priključnih avtocestnih krakih okoli Ljubljane je zdaj od 55.000 do 60.000 vozil na dan, kar je že blizu meje prepustnosti. Tudi na avtocestnem križu je najbolj obremenjena smer jugozahod - severovzhod.

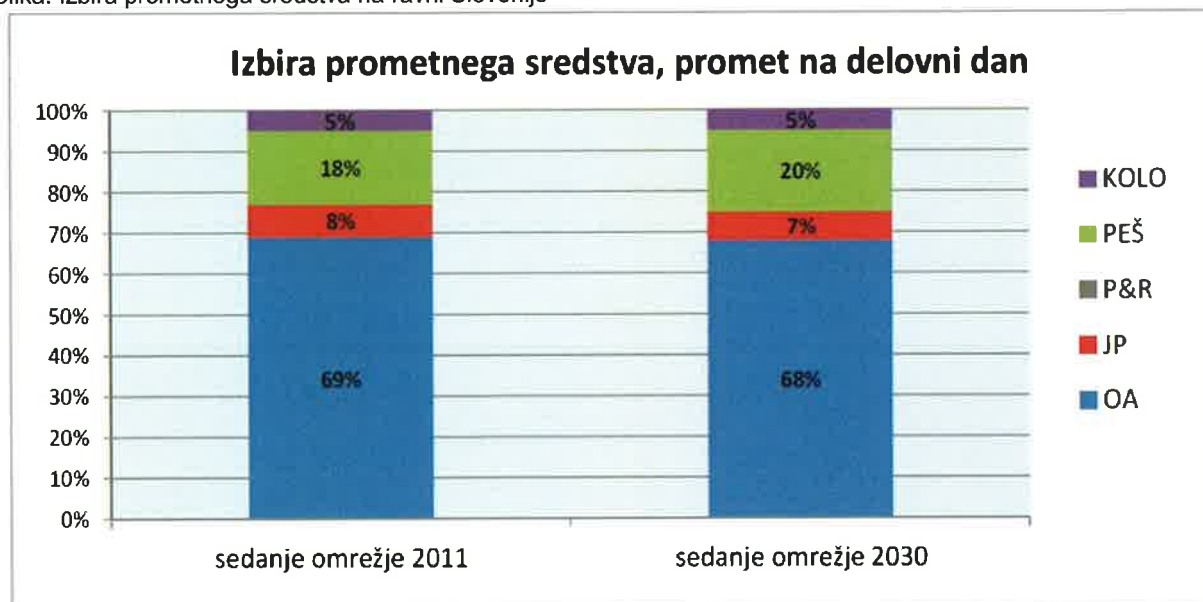
V Sloveniji kot prevozno sredstvo prevladuje osebni avtomobil: kar 69 % vseh potovanj opravimo z osebnimi avtomobili, 8 % z javnim potniškim prometom, 5 % s kolesom in 18 % peš. Število potovanj v prihodnosti se bo povečevalo, toda približno enakovredno v vseh prometnih sredstvih, kot je razvidno iz predstavljene grafike. Če v prihodnje ne bomo spremenili prometne ureditve in povečali kakovost javnega prometa, se bo do leta 2030 z osebnim avtomobilom opravilo še vedno 68 % potovanj, z javnim potniškim prometom 7 %, s kolesom 5 % in peš 20 % . .

Slika: Število potovanj v letih 2011 in 2030 na ravni Slovenije



Vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, 29. julij 2015

Slika: Izbira prometnega sredstva na ravni Slovenije



Vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, 29. julij 2015

V vsakem primeru je modernizacija cestnega omrežja nujna, predvsem pa je nujno zgraditi oz. prenoviti prometno infrastrukturo na območjih, ki so slabo povezana z avtocestnim omrežjem v Republiki Sloveniji.

## **2. Cilji, načela in pogloblitve rešitve zakona**

Cilj zakona je pospešitev modernizacije in gradnje prometne infrastrukture, ki je strateškega pomena za Republiko Slovenijo ter prometne infrastrukture, ki zagotavlja ustrezno prometno povezanost posameznih regij ter sledi okoljskim ciljem. Po zaključku finančne perspektive 2007 - 2013 in ob pomanjkanju državnih investicijskih projektov, je cilj zakona tudi pospešitev državnih investicij na področju infrastrukture in s tem izboljšanje pogojev za povečanje gospodarske rasti, kar vse ima multiplikativne učinke na vse ostale sektorje.

Vlada RS je sicer 29.7.2015 sprejela Strategijo, ki ji bo sledil operativni načrt. Samo sprejetje teh dokumentov pa ne predstavlja nobenega zagotovila, da bodo projekti na področju modernizacije in gradnje prometne infrastrukture, ki so strateškega pomena za državo, tudi pravočasno izvedeni. Državni zbor je v preteklih letih že večkrat razpravljal o razvoju prometne infrastrukture, še posebej intenzivno v zadnjem letu dni. Pri tem pa se je večina razprav gibala okrog 2. tira in slabega stanja državnega cestnega omrežja. Slovenija mora poleg nove proge Divača - Koper do leta 2023 modernizirati celotno progo na t.i. V. železniškem koridorju, vzpostaviti mora nove oz. obnoviti obstoječe povezave s posameznimi območji (predvsem Koroška in Bela krajina), dokončati manjkajoči del Pyrnske avtoceste (Draženci – Gruškovje - meja z Republiko Hrvaško), ki se že gradi, zgraditi drugo cev predora Karavanke in obnoviti obstoječo, izbrati najbolj optimalno povezavo od Jagodja do meje z Republiko Hrvaško oz. do istrskega ipsilona in vzporedno zagotoviti obnove oz. nadgradnje železniškega in cestnega omrežja, ki je že v gradnji, zmanjkuje pa finančnih virov za njegovo dokončanje (obvoznici Bled, Ptuj - Ormož, železniška proga do Kočevja in še nekateri drugi). V kolikor za te projekte ne določimo operativnega načrta, nad izvajanjem katerega bo bdel Državni zbor, je velika nevarnost, da se bo uresničitev vlekla še nekaj naslednjih let ali celo desetletje. Slovenijo bodo v takem primeru prometni tokovi obšli. Namen tega zakona je torej pospešiti izvedbo projektov na področju prometne infrastrukture, ki so pomembni za ohranitev strateške prometne lege Republike Slovenije in ki omogočajo razvoj posameznih območij v naši državi, ki trenutno nimajo ustreznih prometnih povezav.

Zakon sledi načelom gospodarnosti pri uporabi proračunskih sredstev, transparentnosti, odgovorni porabi javnih namenskih sredstev in stabilnosti ter dolgoročnosti financiranja razvoja prometne infrastrukture v Republici Sloveniji.

Pogloblitva rešitev zakona je v jasni opredelitvi prioritet na področju modernizacije in

razvoja prometne infrastrukture, skupaj s spremembami Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo pa tudi zagotovitev dodatnih virov financiranja razvoja in modernizacije prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji, saj se poleg obstoječih virov (letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu in koncesijska dajatev Luke Koper) za namene zagotavljanja sredstev razvoja prometne infrastrukture opredelijo še sledeči viri:

- del letnega dobička vseh gospodarskih družb, ki so v večinski lasti države in svojo dejavnost opravljajo pretežno na področju prometa in logistike oz. so uporabniki državne prometne infrastrukture,
- plačila za obstoječe, nove ali prevzete koncesije na področju prometne infrastrukture,
- uporabnina za uporabo javne železniške infrastrukture,
- nadomestilo za stvarno služnost oz. stavbno pravico na glavnih in regionalnih cestah,
- sredstva od prodaje nepremičnin s področja prometne infrastrukture,
- povračila za izredne prevoze,
- kazni za prometne prekrške od 1.1.2018 dalje,
- del trošarine od porabe energentov, ki se uporabljajo kot pogonsko gorivo v prometu, ki se v okviru obstoječih stopenj trošarine na pogonska goriva v višini 10% pobranih trošarin predvidi kot namenski vir za modernizacijo in gradnjo infrastrukture od 1.1.2018 dalje.

### **3. Ocena finančnih posledic za državni proračun in druga javno finančna sredstva**

Okvirna ocena finančnih sredstev potrebnih za izvedbo tega zakona znaša 500 milijonov evrov letno in se zagotavljajo iz evropskih skladov in evropskega proračuna, sredstev, ki jih DARS, d.d. namenja za modernizacijo in novogradnjo avtocestnega omrežja, obveznic za vlaganja v modernizacijo in razvoj prometne infrastrukture, namenskih sredstev proračuna Republike Slovenije na podlagi Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo in na podlagi javno-zasebnih partnerstev.

Natančna ocena vrednosti projektov in finančna konstrukcija se določita v programu razvoja prometa in v izvedbenem načrtu, ki ga sprejme Vlada RS na predlog ministra, pristojnega za promet.

Glede na to, da se kazni za prometne prekrške in del trošarine od porabe energentov, ki se uporabljajo kot pogonsko gorivo v prometu, ki se v okviru obstoječih stopenj trošarine na pogonska goriva v višini 10% pobranih trošarin predvidi kot namenski vir za modernizacijo in gradnjo infrastrukture kot vira za izvedbo investicij začneta uporabljati od 1.1.2018 dalje, ni finančnih posledic za že sprejeta proračuna.

Predlog zakona nima finančnih posledic za druga javna finančna sredstva.

## 4. Prikaz ureditve v drugih pravnih sistemih in prilagojenost ureditve pravu EU

### 4.1. Nemčija

#### Železniška infrastruktura

Zvezna vlada je pristojna za izdelavo infrastrukturnega načrta, o katerem odloča parlament. Država oziroma nemška zvezna vlada je v celoti pristojna za odločanje samo v zadevah, ki so definirane in našteje v ustavi/temeljnem zakonu, vse ostalo pa se odloča s sodelovanjem nižjih nivojev oblasti. Popolno odgovornost na zvezni ravni ima država torej samo za zvezne ceste (avtoceste, glavne cestne povezave), notranje vodne poti ter zvezne železnice (infrastruktura državnega podjetja za železniško infrastrukturo Deutsche Bahn AG - v nadaljevanju: DB). Letališča in pristanišča v to niso vključena in posledično niso neposredno obravnavana v zveznem glavnem infrastrukturnem načrtu, obravnavane pa so prometne povezave, ki vodijo do njih.

Pristojna politična telesa na nižjem nivoju lahko predlagajo projekte ter deloma priskrbijo podatke v procesu ocenjevanja projektov. Zvezne dežele in lokalne skupnosti v procesu sodelujejo do te mere, da nadzirajo dele zakonskih postopkov in fazo izvajanja. Za izvedbo projekta mora biti pridobljeno njihovo soglasje, da je projekt brez večjih problemov lahko integriran v njihovo prostorsko ureditev (določilo Zakona o prostorskem planiranju - *Raumordnungsgesetz*). Prav tako sodelujejo (predvsem lokalne skupnosti) tudi pri končnem določanju načrta tras, ki je kasneje zakonska podlaga za razlastitve, ki jih je treba izvesti (Zakon o lokalni specifikaciji in končni definiciji načrta - *Planfeststellung*).

V procesu imajo nekaj vpliva tudi nevladne organizacije, še posebej podjetja javnega prevoza. Pri tem velja izpostaviti državno podjetje za železniško infrastrukturo DB, ki predloži predloge projektov in tudi priskrbi podatke za postopke evalvacije.

Načrtovanje in financiranje gradnje železniške infrastrukture v Nemčiji se je spremenilo predvsem po reformi iz leta 1994 ter po sprejetju zakona iz leta 2003, ki je določil ustanovitev javnega podjetja (pravna oseba zasebnega prava v lasti države) za financiranje prometne infrastrukture (*Verkehrinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen*, v nadaljevanju: VIFG). Vendar pa ustanovitev VIFG na spremembe pri izgradnji železniške infrastrukture ni imela tako velikega vpliva: medtem ko se gradnja cestnih in vodnih poti, odobrenih v načrtu, izvaja z javno-zasebnimi partnerstvi z različnimi podjetji, je pri gradnji železniške infrastrukture še vedno podlaga dogovor med državo in DB. To je nenazadnje razvidno tudi iz deleža, ki ga v financiranju nove železniške strukture predstavljajo sredstva iz zveznega proračuna, sredstva od pobranih cestnin pa predstavljajo le manjši delež.

Lastniki zemljišča so v primeru razlastitve upravičeni do odškodnine (99. člen Zakona o gradnjah - *Baugesetzbuch*, v nadaljevanju: BauGB). Pravica do odškodnine pa ne izhaja zgolj iz BauGB, temveč že neposredno iz tretjega odstavka 14. člena nemške ustave (oz. temeljnega zakona - *Grundgesetz*), ki določa, da je treba odškodnino izplačati za vsako izgubo pravice z razlastitvijo ali drugo premoženjsko škodo, nastalo zaradi razlastitve. Kot izguba pravice je tukaj mišljena tudi izguba vrednosti zemljišča. V konkretnem primeru so tako do odškodnine upravičeni tudi lastniki zemljišča, ki leži

tik ob poteku železniške trase. Ob tem zakon poudarja, da je pomen vrednosti zemljišča subjektivna kategorija, saj je lahko za osebo, ki je bila razlaščenca, odvisen od njenih osebnih okoliščin. Vendar pa je subjektivne okoliščine nemogoče v celoti upoštevati pri določanju vrednosti zemljišča. Postopki razlastitve sodijo v pristojnost občine (nem.: *Gemeinde*), na področju katere se zemljišče nahaja (*Enteignung und Enteignungsentschädigung*).

Odškodnine zaradi razlastitve so v večini primerov razlaščenecem ali delnim razlaščenecem izplačane v denarju (99. člen BauGB). Višina odškodnine se sicer določi na osnovi prodajne vrednosti, tako da ustreza vrednosti, ki bi jo nepremičnina sicer imela na trgu nepremičnin, ne glede na neobičajne ali morebitne subjektivne okoliščine lastnika (npr. navezanost na nepremičnino). Kljub temu pa je določitev vrednosti zemljišča za razlastitev lahko težavna. V prvi fazi jo določijo izvedenci oz. avtorji ekspertize, ki ceno določijo na podlagi nakupnih oz. prodajnih cen podobnih nepremičnin, pri čemer je upoštevano razmerje na trgu nepremičnin in stanje nepremičnine (*Enteignung und Enteignungsentschädigung*).

Po datumu določitve vrednosti nepremičnine nanjo ne morejo več vplivati morebitne spremembe, ki bi nepremičnini na trgu sicer zvišale ali znižale ceno. Razlaščenec mora biti dana možnost, da si že pred razlastitvijo kupi primerno nepremičnino v istem kvalitetnem rangju. Možno je tudi izplačilo odškodnine v zemljišču (100. člen BauGB), ki je mogoče le izjemoma, v primeru, da ga razlaščenec potrebuje zaradi svojega poklica ali zaradi nadaljevanja sprejetih obveznosti. Takšna oblika odškodnine pa je vezana še na nekatere dodatne pogoje glede lokacije zemljišča in njegove vrednosti. Nenazadnje pa je možna še odškodnina v obliki dodelitve kakšnih drugih pravic (101. člen BauGB).

V preteklosti je bila običajna metoda financiranja gradnje transportne infrastrukture iz zveznega proračuna, saj se je financirala izključno s sredstvi, ki jih je država v določenem letu dejansko zbrala z davki. Danes pa že približno polovico sredstev za investicije v transportno infrastrukturo država financira s krediti na račun povečanja javnega dolga. Z drugimi besedami, državne (zvezne) investicije, vključno s tistimi za transportno infrastrukturo, se praktično financirajo s krediti. Ker je stopnja nemškega javnega dolga že preseгла evrski kriterij, se za nove načrte izgradnje že razmišlja o novih, dodatnih metodah financiranja, predvsem skozi javno zasebno partnerstvo, tudi pri železniški infrastrukturi.

Tudi podatki iz zadnjega načrta transportne infrastrukture (nem.: *Bundesverkehrswegeplan*, v nadaljevanju: BVWP) za obdobje 2001- 2015 kažejo, da je skupni investicijski proračun za celotno transportno infrastrukturo znašal 250 milijard evrov, od česar je približno 200 milijard evrov predvideno z neposrednim financiranjem iz javnih sredstev.

Tako se investicije v železniško infrastrukturo še vedno financirajo predvsem iz državnega proračuna. Če DB oceni, da projekti predlagani v investicijskem načrtu niso finančno izvedljivi, mora dati država podjetju finančno subvencijo, ki je predmet pogajanj. Delež subvencije je lahko kakršenkoli, med 0 in 100 odstotki vrednosti projekta. Dejansko je v zadnjih letih vse nove investicijske projekte za medregionalni železniški transport v celoti financirala država, za nekaj glavnih investicij v izgradnjo

prog za hitre vlake in mestni tranzit pa sta zvezna vlada in DB sklenila dogovor o pogodbi za fiksno ceno, tveganje presežnih stroškov pa je v celoti prevzel DB. V podjetju je to povzročilo precej finančnih težav, kajti presežni stroški za nekatere največje projekte (npr. železniška odseka Köln-Ren/Majna - dolžine 180 km ter Nürnberg-Ingolstadt-München - dolžine 170,8 km) so nanesti blizu 3 milijarde evrov, zaradi česar je DB moralo odložiti nekatere nove investicije, pa tudi popravila in vzdrževanje obstoječe infrastrukture. Posledično se je zmanjšala zanesljivost delovanja javnega železniškega prometa. Zato je država prevzela tudi financiranje (s subvencijami) vzdrževanja in obnove obstoječe infrastrukture.

O financiranju predvidenih gradenj je po 9. členu BSWAG (*Bundesschienenwegeausbaugesetz* - Zakon o gradnji zveznih železnic) sklenjen dogovor o financiranju med državo in DB. Sredstva za izgradnjo železnic so predvidena v zveznem proračunu v postavki oz. poglavju 1222 - Eisenbahnen des Bundes, del sredstev pa tudi iz sredstev, zbranih iz cestnin, kar predstavlja približno 30% razpoložljivih sredstev, zbranih s cestninjenjem.

### **Cestna infrastruktura**

Planiranje, financiranje, gradnja in upravljanje zveznih cest je v Nemčiji v pristojnosti Podjetja za financiranje prometne infrastrukture (*Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft* - v nad: VIFG). Edini družbenik podjetja je zvezna država, ki jo zastopa zvezno prometno ministrstvo. Družba v obliki d.o.o. je bila ustanovljena na podlagi zakona iz leta 2003. VIFG pa ni odgovorna le za zvezne ceste, temveč tudi za vodne poti in železniške proge. Sprva je bilo predvideno, da bi bilo za vsako od navedenih vrst infrastrukture ustanovljeno posebno podjetje, a je v Bundestagu prevladala odločitev, da bo ustanovljeno le eno podjetje.

Zakon o zveznih cestah za daljinski promet (*Bundesfernstraßengesetz*) deli ceste, ki so v lasti zvezne države (v nad.: Zveze), na zvezne avtoceste (*Bundesautobahnen*) in na zvezne ceste (*Bundesstraßen*) s cestami znotraj naselja (*Ortsdurchfahrten*). Po podatkih VIFG (Družba za financiranje prometne infrastrukture) za leto 2007 je zveznih avtocest 12.531 km in zveznih cest 40.711 km. Izgradnja teh cest je praviloma v pristojnosti Zveze, izjema velja za tranzitne ceste, če potekajo skozi občine, ki imajo več kot 80.000 prebivalcev. Izgradnja (*Strassenbaulast*) v smislu zakona pomeni naloge, ki so povezane z gradnjo in vzdrževanjem teh cest. Po pooblastilu Zveze pa so dežele pristojne za njihovo upravljanje.

Sredstva za izgradnjo avtocest in zveznih cest (skupno ime za oboje je *Bundesfernstrassen* - zvezne ceste za daljinski promet) zagotavlja Zveza iz sredstev proračuna Zveznega ministrstva za promet, gradbeništvo in urbanizem. Izdatki se trošijo v skladu z letnim načrtom izgradnje cest, ki je priloga zadevnega proračunskega poglavja (t.i. Kapitel 1210). Poleg tega proračun za investicije v zvezne ceste namenja še sredstva, ki se pridobijo iz naslova cestnin za tovornjake.

Zakon o gradnji avtocest in zveznih cest (*Fernstraßenausbaugesetz*) v prilogi vsebuje tudi Načrt potreb za obe vrsti zveznih cest (*Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen*

(BPL)) z veljavnostjo od 1.1.2001. Vsebuje smernice za prihodnjo strategijo investicij, katerih cilji so:

- izgradnja 1900 km novih avtocest (vrednost okoli 15 milijard EUR),
- razširitev 2200 km avtocest na šest ali več pasov (vrednost okoli 13 milijard EUR),
- preureditev ali novogradnja 5500 km zveznih cest (skoraj 19 milijard EUR), od tega samo okoli 11 milijard za okoli 850 obvoznic (*Ortsumgehung*).

V omrežje avtocest in zveznih cest Nemčija letno investira okoli 5 milijard EUR.

Zakon o gradnji avtocest in zveznih cest določa, da za uresničitev plana potreb (BPL) ministrstvo za promet, gradbeništvo in urbanizem sprejme petletne načrte, ki so hkrati osnova za izdelavo letnih načrtov za izgradnjo cest. Minister je tak načrt (FLP - Fünfjahresplan) prvič sprejel maja 2007, zajema pa načrt celotne izgradnje zvezne infrastrukture (IRP). FLP določa najvažnejše investicije, a ni finančni plan.

Petletni načrt je skoraj v celoti sledil nujnim projektom BPL in za zvezne ceste in avtoceste namenja okoli 22,9 milijard EUR, od tega okoli 2,3 milijarde za refinanciranje projektov, ki so bili zasebno predfinancirani.

Zakon o zveznih cestah (*Bundesfernstraßengesetz*) predvideva predčasno izročitev nepremičnine v posest nosilcu projekta (*vorzeitige Besitzeinweisung* - člen 18f) in pa razlastitev (člen 19).

Predčasna izročitev nepremičnine v posest: če je potrebno takoj začeti z gradbenimi deli in če lastnik ali posestnik nepremičnine, ki se za poseg potrebuje, te nepremičnine noče sporazumno in ob pridržku vseh odškodninskih zahtevkov prepustiti, ima organ, pristojen za razlastitev, pravico, da nepremičnino nosilcu (to je po zakonu praviloma Zveza - *Träger der Strassenbaulast*) predčasno izroči v posest. Sklep o določitvi načrta (*Planfeststellungsbeschluss*) ali dovoljenje o načrtu (*Plangenehmigung*) pa morata biti izvršljiva. Drugi pogoji niso potrebni. Pristojni organ mora najkasneje v šestih tednih od prejema zahteve opraviti ustno obravnavo, na katero povabi organ, pristojen za graditev (*Strassenbaubehorde*) in prizadete, katere se pri tem seznanijo z zahtevkom. Rok za pošiljanje vabil je tri tedne. Z vabilom so prizadeti pozvani, da po možnosti še pred obravnavo predložijo morebitne ugovore. Opozori pa se jih tudi, da bo o zahtevku odločeno, tudi če se obravnave ne udeležijo. Če je pomembno stanje nepremičnine, se to zapisniško ugotovi, ali pa se postavi izvedenca. Odločba o odvzemu posesti se vroči najkasneje v dveh tednih po ustni obravnavi. Odvzem posesti začne učinkovati z dnem, ki ga določi organ za razlastitev, to pa je lahko najkasneje dva tedna po vročitvi odredbe o predčasnem odvzemu posesti. S tem se dosedanjemu posestniku posest odvzame in se jo prenese na nosilca gradbenih del. Slednji lahko začne z izvajanjem del, ki so bila navedena v zahtevku in za to sprejme potrebne ukrepe. Plačati pa mora premoženjsko škodo, ki nastane zaradi odvzema posesti, če ta ni krita z obrestmi denarnega nadomestila, ki ga prejme upravičenec, ali kako drugače.

Zveza, ki je praviloma odgovorna za gradnjo zveznih cest (t.i. *Träger der Strassenbaulast*), ima za izpolnitev svojih nalog pravico zahtevati razlastitev. Razlastitev je dopustna, če je potrebna za izvedbo del, ki so bila določena s potrjenim planom ali z dovoljenim gradbenim načrtom. Dodatno ugotavljanje

dopustnosti razlastitve ni potrebno. Tak plan ali načrt je osnova za razlastitveni postopek in je zavezujoč za organ, ko v njem odloča. Če se udeleženec s prenosom lastnine ali omejitvijo lastninske ali kakšne druge pravice pisno strinja, se lahko takoj izvede postopek za določitev odškodnine. Vse povedano velja tudi za vse naprave ali objekte, ki so potrebni za varnost in red na zveznih cestah, kot so: policijske postaje, objekti za pomoč pri nesrečah itd. Drugih določb o razlastitvi ta zvezni zakon (*Bundesfernstraßengesetz*) nima, pač pa napotuje na vsakokratni deželni zakon, ki velja za razlastitev, ko gre za javne ceste.

Zvezni zakon (*Bundesfernstraßengesetz*) glede odškodnine še določa, da če je nosilec gradnje dolžan izplačati odškodnino, o višini katere ni sporazuma, o zahtevku odloči po deželnem pravu določen organ, za postopek pa veljajo deželni zakoni o razlastitvi.

## 4.2. Avstrija

### *Železniška infrastruktura*

Železniška infrastruktura v Avstriji je večinoma v lasti države in avstrijska železnica (*Österreichische Bundesbahnen - ÖBB*) je eno od najpomembnejših infrastrukturnih podjetij v državi. Za načrtovanje, financiranje in vodenje projektov vzdrževanja in gradnje železniške infrastrukture je odgovorno podjetje *ÖBB-Infrastrukture Bau AG*, ki je del skupine *ÖBB*. Skupina *ÖBB* je začela delovati 1. januarja 2005, na osnovi zveznega zakona o železnicah iz 2003 leta (*Bundesbahnstrukturgesetz 2003*).

*ÖBB* - okvirni načrt (*ÖBB-Rahmenplan*) predstavlja podlago za zagotavljanje naložb v železniško infrastrukturo oziroma je osnova za izgradnjo železniškega programa. Okvirni načrt je do leta 2012 predvideval letno med 1,5 in 1,8 milijard evrov državnih sredstev. Financiranje se izvaja s posredovanjem Zveznega ministrstva za promet, inovacije in tehnologije (*BMVIT*) in Zveznega ministrstva za finance (*BMF*).

Načrtovani infrastrukturni projekti morajo biti v skladu z gospodarskimi potrebami. Podjetje *ÖBB-Infrastrukture Bau* je samo odgovorno za poslovni izid. Na osnovi zakona o gospodarskih družbah in korporacijah pa je država vključena v primeru zadolženosti oziroma lastnine družbe.

Iz evropskih sredstev se je v okviru programa za vseevropska prometna omrežja (*TEN-T*) za obdobje 2007-2013 financiral tudi avstrijski projekt, in sicer dela na odseku med mestoma *Kundl/Radfeld* in *Baumkirchen* v vrednosti 58 300 000 EUR.

Za širitev tega 40 km dolgega dvotirnega odseka (80 % je v predorih, galerijah itd.) je predvidenih 2 milijardi evrov. Projekt je tehnično zasnovan za hitrost do 250 km/h.

Na donavski zahodni osi (*Donauachse/Westbahn*) je bila predvidena razširitev odseka *Dunaj - Bratislava*, izgradnja nove proge *Dunaj - St. Pölten* (44 km), rekonstrukcija postaje *St. Pölten*, obnova in povečanje zmogljivosti na odseku *Ybbs - Amstetten* (16,7 km, za hitrost do 250 km/h) ter obnova in razširitev glavne postaje v *Salzburgu*.

Na južni osi (*Pontebbanaachse/Südbahn*) je bila predvidena sanacija odseka Sammering (42 km, 16 viaduktov, 15 predorov itd.), rekonstrukcija postaje v Gradcu in gradnja proge Gradec - Celovec (130 km, 33 km predorov, konstrukcijsko določena hitrost 200 km/h. Predvidena so tudi dela na Pyhrn-Schober osi, Arlberg osi in na Tauern osi.

V avstrijskem ustavnem zakonu je opredeljena možnost razlastitve ob plačilu ustrezne odškodnine v primerih, ko obstaja velik javni interes. Razlastitev oziroma plačilo pristojbine za uporabo zemljišča za potrebe gradnje železniške infrastrukture predpisuje zakon o železniški razlastitvi (*Eisenbahnteilungsgesetz*). Z zakonom so določeni pogoji, pod katerimi lahko pride do začasne ali stalne razlastitve ter je predpisan postopek razlastitve in določitve nadomestila lastnikom.

Tako se v postopku razlastitve imenuje komisija, ki je sestavljena iz predstavnikov zveznega ministrstva za promet in deželnega glavarstva. Lokalni upravni organi imajo pravico, da sodelujejo v postopku. Zvezno ministrstvo za promet lahko komisijo razširi, če obstaja javni interes. Pri tem postopku so vabljeni tudi predstavniki železniškega podjetja.

### ***Cestna infrastruktura***

Avstrijska mreža zveznih cest je sestavljena iz zveznih avtocest A (*Bundesautobahnen*) in zveznih hitrih cest S (*Bundesschnellstrassen*). Natančno so navedene v zakonu o zveznih cestah (*Bundesstrassengesetz*).

V Avstriji gradnjo in vzdrževanje avtocest in hitrih cest načrtuje in financira družba ASFINAG. S temi cestami upravlja in pobira tudi cestnine. Ta mreža cest je dolga skoraj 2100 km, od tega je 160 km tunelov in skoraj 210 km mostov. Družba je bila ustanovljena leta 1982 in je v lasti Zveze.

V letu 2002 je bil sprejet Splošni prometni načrt (*der Österreichische Generalverkehrsplan (GVP-Ö)*), ki zajema dolgoročni strateški program izgradnje zvezne prometne infrastrukture: poleg avtocest in hitrih cest še železniškega omrežja in rečne poti po Donavi. Projekti so bili določeni in definirani skupaj z deželami in družbami, kot so ASFINAG (*Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft*, družba za cestno infrastrukturo v 100% lasti Republike Avstrije) in ÖBB (*Österreichische Bundesbahnen*), skupni obseg sredstev za vse investicije znaša 54,1 milijard EUR. Operativno izvedbo infrastrukturnih investicij na temelju Splošnega prometnega načrta zagotavljajo navedene infrastrukturne družbe, ki so tudi zadolžene za financiranje projektov: tako ASFINAG izdelava večletni program izgradnje avtocest in hitrih cest. Strateško usmeritev Splošnega prometnega načrta se preverja vsakih pet let. Do konca leta 2009 naj bi bilo za izgradnjo omrežja avtocest in hitrih cest, za katere je zadolžen ASFINAG, namenjenih okoli 6,5 milijard EUR (novogradnje) in čez 1,7 milijard EUR za vzdrževanje in podobno. Po letu 2010 so bile predvidene nadaljnje 4,5 milijarde za novogradnje in 0,5 milijard EUR za vzdrževanje. ASFINAG te investicije financira iz kreditov, ki se večinoma odplačujejo iz prihodkov od cestnin za tovornjake, vinjet za osebna vozila in posebnih cestnin.

Avstrija oz. ASFINAG avtoceste in hitre ceste gradi tudi po modelu javno zasebnega partnerstva. Odločitev za to je bila sprejeta decembra 2003, ko se je lastnik ASFINAG (Zveza) odločil, da po tem modelu odda izgradnjo avtocest na vzhodu t.i. Ostregion (ceste A5, S1 in S2). Oblikovan je bil interdisciplinarni team, ki je dela oddal zasebnemu koncesionarju. Gre za izgradnjo okoli 113 km novih cest, ki so razdeljene v 4 sklope: t.i. Ypsilon, A5 Sever, Ölhafen in A22. Cilji projekta so:

- nove konkurenčne strukture na avstrijskem trgu gradnje in upravljanja osnovnega cestnega omrežja,
- optimizacija stroškov z optimalnim tveganjem, prenesenim na zasebnega partnerja.

Planiranje, gradnja in vzdrževanje zveznih cest se praviloma financirajo iz zveznih sredstev. Pred gradnjo nove zvezne ceste ali njenega dela ali preden se doda nov vozni pas mora zvezni minister za promet na zahtevo zvezne države (v nadaljevanju: Zveze) z odločbo, upoštevajoč gospodarnost gradbenega projekta, njegove vplive na okolje, potrebe prometa in funkcionalno pomembnost objektov na obeh straneh ceste, odločiti o poteku ceste z določitvijo cestne osi. Če gre za preureditev ceste, pa o tem odloči na podlagi opisa del. V obeh primerih odloča upoštevajoč konkretni projekt. Z odločbo lahko določi razne pogoje in roke. Odločba preneha veljati, če v desetih letih niso začeti bistveni gradbeni projekti. Šest tednov pred izdajo odločbe je treba v prizadetih občinah javno objaviti planske in projektne dokumente, kakor tudi študije o okoljskih vplivih. Kraj in čas razgrnitve načrta se objavi tudi v javnem glasilu in v deželnem vodilnem časopisu.

Planiranje, gradnja in vzdrževanje zveznih cest se praviloma financirajo iz zveznih sredstev. Dežele, občine in druge pravne osebe lahko prispevajo k planiranju, gradnji in vzdrževanju zveznih cest.

Za zagotovitev gradnje zvezne ceste lahko zvezni minister za promet še pred določitvijo poteka ceste v situacijskem načrtu označeno zemljišče, ki pride v poštev za poznejši potek oz. rabo zvezne ceste, z odlokom razglasi za t.i. območje planiranja zvezne ceste (*Bundesstrassenplanungsgebiet*). Takšen odlok pa se lahko izda le, če je na podlagi načrtov in gradbenih pripravljanih del v kratkem pričakovati določitev poteka ceste in če se je bati, da bi z gradbenimi spremembami na tem zemljišču načrtovana gradnja bila bistveno otežena ali dražja. Šest tednov pred izdajo takega odloka je treba v zadevnih občinah javno predložiti potrebne dokumente. Poleg tega je treba pridobiti mnenja prizadetih dežel in občin. V takem, z odlokom zajetim območjem *Bundesstrassenplanungsgebiet*, se ne sme graditi novogradenj, dograditev ali rekonstrukcij, prav tako se ne sme graditi ali spreminjati kakršnihkoli objektov. Odškodninski zahtevki ni možen. Izjemoma smejo organi tako gradnjo dopustiti, če s tem planirana gradnja ceste ni bistveno otežena ali podražena ali če je to potrebno zaradi varovanja življenja in zdravja. V takem postopku je Zveza stranka v smislu splošnega zakona o upravnem postopku. Povedano pa ne vpliva na pravno dovoljene gradnje, ki so bile začete še pred sprejemom tovrstnega odloka. Vsake gradnje, začete v nasprotju s takim odlokom, se na zahtevo Zveze odstranijo na stroške kršitelja. Tak odlok ima veljavnost do 5 let oziroma do določitve poteka ceste.

Gradnje na prizadetih nepremičninah in gradnja ali sprememba objektov pa niso dovoljene tudi po določitvi poteka ceste - gre za pasove zemljišč, ki ležijo ob osi bodoče ceste (*Bundesstrassenbaugebiet*). Njihova širina je določena z odlokom, a ne sme presegati skupaj 150 oz. 75 metrov.

Zveza pa ima tudi pravico, da od pristojnega organa zahteva, da se ji izda dovoljenje, da zaradi izvajanja preiskav in pripravljanih del ter presojanja okoljske situacije proti odškodnini vstopa na tuja zemljišča, da jih pregleda ali izvaja tehnične predpriprave. Pristojni organ odloča upoštevajoč potrebnost posameznega posega, varovanje zemljišča in njegovo namensko rabo.

Glede razlastitve zakon določa, da je zaradi izgradnje, vzdrževanja in rekonstrukcije zveznih cest in pripadajočih objektov, kakor tudi iz prometnih razlogov, možna razlastitev, s katero se omeji ali ukine tudi druge stvarne ali obligacijske pravice. Enako velja tudi za stavbe in druge objekte, ki jih je treba zaradi prometne varnosti odstraniti. Z razlastitvijo se lahko pridobi tudi potrebna zemljišča za konstrukcijo odlagališč, dovozov in drugih zgradb.

Razlaščenemu pripada odškodnina za premoženjskopravno škodo, pri čemer pa se ne upošteva t.i. vrednost posebne priljubljenosti in zvišanje vrednosti zemljišča zaradi cestnih gradbenih del. Upošteva pa se zmanjšanje vrednosti morebitnega preostalega zemljišča. Če takšno zemljišče upoštevajoč dotedanjo rabo ni več smotrno uporabno, se na zahtevo lastnika izplača vrednost celotnega zemljišča. Če se razlaščenemu z razlastitvijo odvzame nepremičnino, ki je njegovo stalno prebivališče, se odškodnina odmeri vsaj tako, da se mu omogoči nakup po velikosti in opremljenosti stanovanje. Na podoben način se zagotovi tudi stanovanje najemnikom in drugim uporabnikom.

Postopek za razlastitev se začne pred deželnim glavarjem s predložitvijo potrebnih načrtov in drugih pripomočkov, še posebej popisa parcel, imen in prebivališč razlaščenec, mere zahtevanih nepremičnin in zemljiškoknjižne izpiske. O potrebnosti, predmetu in obsegu razlastitve odloča deželni glavar po smiselni uporabi zakona o odškodninskih postopkih pri razlastitvah na področju železnic (*Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz - EisbEG*), pri tem pa se upošteva tudi gospodarnost gradbene izvedbe oz. variante. Odločba o razlastitvi mora vsebovati tudi višino odškodnine, ki se določi na podlagi cenitve nepristranskega zapriseženega izvedenca, upoštevajoč načela, ki jih določa omenjeni zakon o razlastitvah s področja železnic. O pritožbi zoper odločbo deželnega glavarja o potrebnosti, predmetu in obsegu razlastitve odloča zvezno ministrstvo za promet. Zoper priznani višino odškodnine ni pritožbe, lahko pa v treh mesecih po pravnomočnosti obe strani sprožita postopek pred krajevno pristojnim deželnim sodiščem. S tem upravna odločba o odškodnini preneha veljati. Zahteve za sodno določitev odškodnine ni mogoče umakniti brez soglasja nasprotne stranke. Glede sodnega postopka o določanju odškodnine, sporazuma o njej in glede zahtevkov tretjih se smiselno uporablja zakon o odškodninah za razlastitve na področju železniškega prometa.

Če se predmet razlastitve v celoti ali v delu ne porabi za njen namen, lahko nekdanji lastnik v treh letih od pravnomočnosti odločbe zahteva vrnitev te nepremičnine ali njenega dela. Pristojni organ odloča ob smiselni uporabi postopka o razlastitvi.

Zahtevek za vračilo se lahko podeduje ali odsvoji, ugasne pa najkasneje v desetih letih po pravnomočnosti odločbe o razlastitvi. Organ lahko izvajalcu naloži ustrezen rok, če ta verjetno izkaže, da bo v kratkem uporabil nepremičnino za določeni namen ali pa če izkaže, da to začasno ni bilo mogoče iz razlogov, za katere ni bil odgovoren. Če se odloči o vrnitvi nepremičnine, mora taka odločba vsebovati tudi dolžnost povrnitve prejete odškodnine.

### 4.3. Italija

#### *Železniška infrastruktura*

Po spremembi ustave leta 2001 ima italijanska železniška dejavnost dva nivoja: nacionalni in deželni. Z reformo železniške dejavnosti v Italiji sta nastali najpomembnejši podjetji - Rete Ferroviaria Italiana (RFI) upravljavec z železniško infrastrukturo in Trenitalia, železniški prevoznik.

RFI je ustanovilo Ministrstvo za infrastrukturo in promet leta 2001 in je v popolni lasti države. RFI ima koncesijo za oblikovanje, konstrukcijo, instalacijo, upravljanje in vzdrževanje nacionalne železniške infrastrukture, vključujoč železniške postaje, sisteme za prevažanje blaga, upravljanje s sistemi varnosti in nadzora, vključujoč železniške proge za visoke hitrosti ter morske povezave s Sicilijo in Sardinijo. Koncesija je podjetju dana do leta 2060.

Osnovne naloge RFI so:

- razvoj in izboljšava učinkovitosti železniške infrastrukture;
- razvoj in izboljšava tehnoloških sistemov;
- izdaja certifikatov varnosti drugim podjetjem (operating companies);
- zagotavljanje nediskriminatornega dostopa do železniškega omrežja vsem prevoznikom;
- izdaja predpisov glede uporabe železniške infrastrukture in tehniških standardov;
- določa kapaciteto železniške infrastrukture ter njeno razdelitev med zainteresiranimi prevozniki;
- varuje in izboljšuje vso drugo posestvo FS skupine (*Ferrovie dello Stato, Italian State Railways group*).

Ločeno od koncesije je razmerje med RFI in državo (pristojnim ministrstvom) urejeno s sporazumom, ki traja 5 let. Sporazum med drugim ureja tudi financiranje, redno in izredno vzdrževanje ter razvoj prog za visoke hitrosti.

Ministrstvo za infrastrukturo in promet v sodelovanju z RFI določa višino nadomestila za uporabo železniške infrastrukture, ki jo plačajo mednarodne skupine železniških podjetij. Višina nadomestila se določa glede na kakovost železniške infrastrukture, obliko in zmogljivost vlaka, ki vpliva na obrabo ter glede na porabo energije.

Leta 2002 so investicije v omrežje visokih hitrosti znašale 2,5 milijard evrov. Dela na teh omrežjih so se hitro večala, tako da se investicije iz leta v leto povečujejo.

Način vlaganj je bil spremenjen leta 2002, ko je bilo ustanovljeno novo podjetje Infrastructure SpA (ISPA), ki je v 100 % državni lasti. Prej so bili programi financirani 40 % iz javnih sredstev in 60 % iz zasebnega sektorja. Tako od leta 2003 država prek podjetja ISPA financira celoten program, vključujoč državne garancije, v primeru da se pokaže, da je projekt težje izvedljiv oziroma če stroški uidejo izpod nadzora. Državna garancija pokriva delež dolga, ki ne bi bil pokrit s prihodki podjetja do konca koncesije leta 2061. Na ta način je zagotovljena stabilnost projekta. ISPA zbira denar z izdajo obveznic in posojil. Donos pa je namenjen podjetju RFI in TAV (*Treno Alte Velocitr*, posebno podjetje znotraj RFI, zadolženo za omrežje visokih hitrosti) za financiranje omrežja visokih hitrosti. Tako bo proga za visoke hitrosti med Torinom, Milanom, Bolonjo, Firencami, Rimom in Neapljem v celoti financirana s strani ISPA v skupnem znesku 25 milijard evrov.

Z zakonom iz 2006 leta (*State law of 2006*) je ISPA del podjetja Cassa Depositi e Prestiti, ki po novem upravlja z vso lastnino, aktivo, pravicami in drugimi pravnimi posli. Z istim zakonom je FS skupina (*Ferrovie dello Stato*) dobila subvencijo za dobo 15 let; 85 milijonov evrov od leta 2006 in 100 milijonov evrov začeni od 2007 leta.

Projekt izdelave proge Lyon - Torino kot dela V. panevropskega koridorja, je zunaj obsega financiranja državnega podjetja RFI.

Iz evropskih sredstev so v okviru programa za vseevropska prometna omrežja (TEN-T) za obdobje 2007-2013 bili financirani naslednji italijanski projekti (v celoti ali delno):

- železniška linija Lyon–Torino: dostop do baznega predora v Franciji (4 700 000 EUR),
- železniška linija Lyon–Torino: študije o čezmejnem odseku in dela na njem (671 800 000 EUR),
- projektne raziskave za odsek med južnim delom naselja Ronke (Ronchi dei Legionari) in Trstom (24 000 000 EUR),
- projektiranje in študije za čezmejni odsek med Trstom in Divačo (50 700 000 EUR),
- študije oziroma dela za južni dostop do predora Brenner med mestoma Fortezza in Verona (58 810 000 EUR),
- dela na baznem predoru Brenner (592 650 000 EUR),
- dela na baznem predoru Brenner (193 350 000 EUR),
- železniško vozlišče Genova: študije o posodobitvi linije Genova Voltri–Genova Brignole (5 050 000 EUR).

Postopek razlastitve je na novo oblikovan s sprejetjem posebnega zakona (Consolidation Act, n. 327) iz leta 2001, ki določa enoten postopek za vse javne službe ter za vse kategorije nepremičnin. Izjeme v postopku razlastitve pa so predvidene pri strateških gradnjah oziroma tistih, ki imajo prioriteto na nacionalnem nivoju ter so določene v normativnih aktih iz 2001 in 2002 leta (Objective Law, n. 443/2001; Legislative Decree n. 190 - 2002; Law n. 166/2002; Legislative Decree n. 302/2002). Zakon 166/2002 predvideva izjeme v postopku razlastitve na področju prometne infrastrukture, zakon 443/2001 definira strateško pomembno infrastrukturo, vključujoč proge velikih hitrosti in druge glavne železniške proge. Za te strateške proge so

določeni poenostavljeni postopki razlastitve glede na splošne predpise. V primerih strateških gradenj se zagotovijo hitri postopki, pospešeni vpis lastništva in hitre razlastitve (Legislative Decree n. 302/2002). Tako se ta hiter postopek lahko uporabi v primerih, ko "običajen" postopek razlastitve ogroža javni interes (npr, če predvideno delo po preteku določenega časa ne bi bilo smiselno) ter pri infrastrukturi, ki je strateškega in zelo pomembnega nacionalnega interesa, od katere je odvisna modernizacija in razvoj države. Hiter postopek se uporablja tudi, ko se v postopek razlastitve vključuje več kot 50 strank/primerov.

### ***Cestna infrastruktura***

Za razvoj prometne infrastrukture je pristojno ministrstvo za infrastrukturo in transport (*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*), v njegovi sestavi pa deluje tudi Generalna direkcija za cestno infrastrukturo (*Direzione Generale per le infrastrutture stradali*), ki v postopkih gradnje cestne infrastrukture strukture sodeluje zgolj na strokovnem nivoju. Postopek gradnje in upravljanja cestne infrastrukture je v pristojnosti družbe ANAS (*Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali*), ki je delniška družba v 100% lasti italijanske republike oziroma ministrstva za gospodarstvo in finance (*Ministero dell'Economia e delle Finanze*), operativni nadzor nad njenim delom pa izvaja ministrstvo za infrastrukturo in transport (*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*).

Od celotne mreže italijanskih avtocest ANAS neposredno upravlja le majhen delež, večino pa daje v upravljanje zasebnim avtocestnim podjetjem za obdobje 30 - 50 let. Med njimi je največja družba Autostrade per l'Italia (v nadaljevanju: Autostrade). Autostrade oziroma njeno predhodnico je leta 1950 ustanovila italijanska vlada, leta 1956 pa je bila sklenjena prva pogodba med Autostrade in ANAS za gradnjo in upravljanje severno-južne prometne povezave na Apeninskem polotoku (Autostrada del Sole od Milana do Neaplja). Leta 2000 je bila Autostrade privatizirana in leta 2003 združena v holding Atlantia SpA (spletna stran Autostrade).

Proračunska sredstva za financiranje avtocestne infrastrukture so omejena, saj se predpostavlja, da bodo podjetja s koncesijo oz. pogodbami o partnerstvu večino sredstev za investicije sredstva pridobila s pobiranjem cestnine. Letne investicije v cestno infrastrukturo znašajo okoli 12 milijard evrov, od česar približno 11 milijard investira Autostrade, na podlagi pogodbe z ANAS iz leta 1997 in dodatne pogodbe iz leta 2004 (*Atto Aggiuntivo*).

Postopek razlastitve je bil na novo oblikovan s sprejetjem posebnega zakona iz leta 2001 (*Consolidation Act, n. 327*), ki določa enoten postopek za vse javne službe ter za vse kategorije nepremičnin. Izjeme v postopku razlastitve so predvidene pri strateških gradnjah oziroma tistih, ki imajo prioriteto na nacionalnem nivoju ter so določene v normativnih aktih iz 2001 in 2002 leta. Zakon št. 166/2002 predvideva izjeme v postopku razlastitve na področju prometne infrastrukture. Za strateške proge so določeni poenostavljeni postopki razlastitve glede na splošne predpise. V primerih strateških gradenj se zagotovijo hitri postopki, pospešeni vpis lastništva in hitre razlastitve (Legislative Decree n. 302/2002). Ta postopek se lahko uporabi v primerih, ko običajen postopek razlastitve ogroža javni interes ter pri infrastrukturi, ki je

strateškega in zelo pomembnega nacionalnega interesa, od katere je odvisna modernizacija in razvoj države. Hiter postopek se uporablja tudi, ko se v postopek razlastitve vključuje več kot 50 strank/primerov.

Vsebina predloga zakona ni predmet usklajevanja s pravnim redom EU.

#### **5. Druge posledice, ki jih bo imelo sprejetje zakona**

Zakon bo imel pozitivne posledice za urejenost prometne infrastrukture na območju Republike Slovenije. Po izteku finančne perspektive 2007 - 2013 bo pospešitev državnih vlaganj v prometno infrastrukturo imela pozitivne učinke na gospodarsko rast, neposredne učinke na sektor gradbeništvo in multiplikativne učinke na ostale sektorje.

## II. BESEDILO ČLENOV

### 1. člen

(vsebina in namen zakona)

(1) S tem zakonom se določa železniško in cestno infrastrukturo katere modernizacija in novogradnja predstavljata prioriteto nacionalnega pomena za ohranitev prometne umestitve Republike Slovenije v mednarodne prometne tokove tudi po letu 2023 oziroma po letu 2030.

(2) S tem zakonom se določa način za sprejem operativnega načrta (Programa razvoja prometa v Republiki Sloveniji), ki določa razvoj prometa v Republiki Sloveniji, predvsem pa modernizacijo in novogradnjo ostale prometne infrastrukture, ki jo je potrebno zgraditi oziroma modernizirati do leta 2023 oziroma do leta 2030 in po njem zaradi zagotavljanja pogojev za gospodarski razvoj posameznih območij oz. zaradi doseganja okoljskih ciljev.

(2) S tem zakonom se določa tudi skrajni rok za dokončanje modernizacije oziroma gradnje prometne infrastrukture iz prvega odstavka tega člena ter vire financiranja.

### 2. člen

(Program razvoja prometa v Republiki Sloveniji)

(1) Za namen izvajanja tega zakona in z namenom izvajanja vseh ostalih nalog na področju razvoja prometa v Republiki Sloveniji, Vlada Republike Slovenije sprejme Program razvoja prometa v Republiki Sloveniji in ga najkasneje v dveh mesecih po uveljavitvi tega zakona posreduje v sprejem Državnemu zboru Republike Slovenije.

(2) Program razvoja prometa v Republiki Sloveniji predstavlja operativni načrt za izvedbo posameznih projektov na področju prometne infrastrukture in prometa.

### 3. člen

(opredelitev železniške in cestne infrastrukture - prioritete)

Železniško in cestno infrastrukturo iz prvega odstavka 1. člena tega zakona predstavljajo odseki železnic in cest, ki jih določata Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji in Program razvoja prometa v Republiki Sloveniji, kot prioritetni v smislu določb tega zakona pa se opredelijo:

- železniška infrastruktura na V. koridorju vključno z novo progo Divača – Koper,
- železniška povezava Maribor - Šentilj - meja z Republiko Avstrijo,
- železniška infrastruktura na X. koridorju,
- potniška postaja Ljubljana in Tivolski lok,
- dokončanje železniške proge do Kočevja,
- dograditev nove cevi avtocestnega predora Karavanke in obnova obstoječega,
- nova cestna povezava Koroške z obstoječo avtocesto Ljubljana - Celje (severni del 3. razvojne osi),
- nova cestna povezava Bele Krajine na obstoječo avtocesto pri Novem mestu (južni del 3. razvojne osi),
- osrednji del 3. razvojne osi od AC Ljubljana - Celje do AC Ljubljana - Novo Mesto,
- hitra cesta od Jagodja do meje z Republiko Hrvaško z navezavo na avtocesto v Istri,
- dokončanje avtoceste Draženci - Gruškovje - meja z Republiko Hrvaško,
- povezava Gorenjske in Štajerske AC: Vodice – Mengeš - Želodnik,
- Šenčur (izvoz iz AC) - Kranj,
- Stanežiče – Brod – Ježica - Šentjakob,
- Ljubljana – Škofljica – Ribnica – Kočevje - Petrina,
- Ptuj - Ormož,
- Dramlje - Šentjur in Šentjur - Dobovec,
- Celje - Laško - Zidani most - Novo mesto,
- posodobitev ceste od AC - Unec - Žlebič - Ribnica - Kočevje - Novo mesto - AC,
- Jesenice - Kranjska Gora - Bovec (s predorom Vršič),
- dokončanje obvoznic, ki so v gradnji (Bled, Krško, Brežice,...) in izgradnja obvoznic naselij (prioritete po prometni obremenitvi).

### 4. člen

(izvedbeni načrt)

(1) Vlada Republike Slovenije na predlog ministrstva, pristojnega za promet, z uredbo določi izvedbeni načrt modernizacije in gradnje železniške, cestne in ostale infrastrukture, ki jo določa ta zakon in Program razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

(2) Izvedbeni načrt iz prejšnjega odstavka tega člena po posameznih projektih iz 3. člena tega zakona vsebuje:

- naziv projekta,
- vrednost projekta,
- finančno konstrukcijo,
- stanje pripravljenosti projekta,
- časovnico izvedbe po letih,
- nosilca projekta.

5. člen

(način gradnje)

(1) Vsa dela povezana z modernizacijo obstoječe cestne in železniške infrastrukture na odsekih, ki jih določa 3. člen tega zakona, se izvajajo kot dela v javno korist na podlagi ustrezne področne zakonodaje. Pri pridobivanju vse potrebne dokumentacije, pridobivanju nepremičnin, potrebnih za graditev železniške in cestne infrastrukture iz 3. člena tega zakona, vseh potrebnih dovoljenj ter gradnji se smiselno uporabljajo določbe zakonov, ki urejajo ta področja, vendar pa morajo biti vsi terminski plani načrtovani tako, da rok predaje odsekov železniške in cestne infrastrukture v redni promet, ne bo presegel rokov, določenih v 6. členu tega zakona.

(2) Vlada Republike Slovenije, ministrstva, vsi udeleženci umeščanja v prostor in pridobivanja soglasij in dovoljenj zagotovijo prednostno obravnavo v vseh primerih, kjer je potrebno za gradnjo nove cestne in železniške infrastrukture, ki jo določa ta zakon, sprejeti Državne prostorske načrte oz. gradbena dovoljenja.

(3) Ministrstvo, pristojno za prostor, na predlog ministrstva, pristojnega za promet, v 30 dneh po uveljavitvi tega zakona, pripravi in v zakonodajni postopek vloži ustrezne spremembe zakonodaje s področja umeščanja v prostor, v kolikor je to v primeru posameznih projektov iz 3. člena tega zakona to potrebno za zagotovitev izvedbe do roka, ki je določen v 6. členu tega zakona.

6. člen  
(rok za izgradnjo )

Rok za modernizacijo in gradnjo prometne infrastrukture se po posameznih projektih iz 3. člena tega zakona določi v Programu razvoja prometa v Republike Slovenije in izvedbenem načrtu, pri čemer je skrajni rok za dokončanje in predajo v promet 31.12.2023 za modernizacijo prometne infrastrukture in gradnje v primerih, ko je umestitev v prostor s sprejemom prostorskega načrta že določena, v primerih, ko je potrebno po uveljavitvi tega zakona sprejeti umestitev prometne infrastrukture v prostor, pa je skrajni rok za dokončanje in predajo v promet 31.12.2030.

7. člen  
(viri financiranja)

(1) Sredstva za modernizacijo in izgradnjo prometne infrastrukture iz tega zakona predstavljajo:

- sredstva iz evropskih skladov in evropskega proračuna,
- finančna sredstva, ki jih DARS, d.d. namenja za modernizacijo in novogradnjo avtocestnega omrežja,
- obveznice za vlaganja v modernizacijo in razvoj prometne infrastrukture,
- namenska sredstva proračuna Republike Slovenije na podlagi Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo
- sredstva na podlagi javno-zasebnih partnerstev.

(2) V Programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji in v uredbi iz 4. člena tega zakona se določi tudi način financiranja posameznih projektov prometne infrastrukture.

8. člen  
(poročanje o izvajanju zakona)

Letna poročila o izvajanju tega zakona in uresničevanju Programa razvoja prometa v Republiki Sloveniji sprejme vlada na predlog ministra, pristojnega za promet, in o tem

najkasneje do konca marca vsakega koledarskega leta poroča Državnemu zboru Republike Slovenije.

## **PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA**

### **9. člen**

(rok za izdajo podzakonskega akta)

Vlada Republike Slovenije na predlog ministra, pristojnega za promet, sprejme uredbo iz 4. člena tega zakona v enem mesecu po sprejemu Programa razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

### **10. člen**

(začetek veljavnosti)

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

### **III.OBRAZLOŽITEV**

#### ***K 1. členu***

Prvi člen določa železniško in cestno infrastrukturo katere modernizacija in novogradnja predstavljata prioriteto nacionalnega pomena za ohranitev prometne umestitve Republike Slovenije v mednarodne prometne tokove tudi po letu 2023 oz. po letu 2030 ter železniško in cestno infrastrukturo v Republiki Sloveniji, ki jo je potrebno zgraditi oz. modernizirati do leta 2023 zaradi zagotavljanja pogojev za gospodarski razvoj posameznih območij oz. zaradi doseganja okoljskih ciljev, prav tako pa tudi skrajni rok za dokončanje modernizacije oz. gradnje prometne infrastrukture.

Ta člen določa tudi način za sprejem operativnega načrta (Programa razvoja prometa v Republiki Sloveniji), ki določa razvoj prometa v Republiki Sloveniji, predvsem pa modernizacijo in novogradnjo ostale prometne infrastrukture.

#### ***K 2. členu***

Ta člen določa Program razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki ga sprejme Vlada Republike Slovenije in ga najkasneje v dveh mesecih po uveljavitvi tega zakona posreduje v sprejem Državnemu zboru Republike Slovenije. Program razvoja prometa v Republiki Sloveniji predstavlja operativni načrt za izvedbo posameznih projektov na področju prometne infrastrukture in prometa.

#### ***K 3. členu***

Tretji člen določa prioritete pri modernizaciji in novogradnjah železniške in cestne infrastrukture, ki jih določata Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je sprejela Vlada Republike Slovenije 29. julija 2015 in Program razvoja prometa v Republiki Sloveniji, z zakonom pa se kot prioritetni opredelijo:

- železniška infrastruktura na V. koridorju vključno z novo progo Divača – Koper,
- železniška povezava Maribor - Šentilj - meja z Republiko Avstrijo,
- železniška infrastruktura na X. koridorju,
- potniška postaja Ljubljana in Tivolski lok,
- dokončanje železniške proge do Kočevja,
- dograditev nove cevi avtocestnega predora Karavanke in obnova obstoječega,

- nova cestna povezava Koroške z obstoječo avtocesto Ljubljana - Celje (severni del 3. razvojne osi),
- nova cestna povezava Bele Krajine na obstoječo avtocesto pri Novem mestu (južni del 3. razvojne osi),
- osrednji del 3. razvojne osi od AC Ljubljana - Celje do AC Ljubljana - Novo Mesto,
- hitra cesta od Jagodja do meje z Republiko Hrvaško z navezavo na avtocesto v Istri,
- dokončanje avtoceste Draženci - Gruškovje - meja z Republiko Hrvaško,
- povezava Gorenjske in Štajerske AC: Vodice – Mengeš - Želodnik,
- Šenčur (izvoz iz AC) - Kranj,
- Stanežiče – Brod – Ježica - Šentjakob,
- Ljubljana – Škofljica – Ribnica – Kočevje - Petrina,
- Ptuj - Ormož,
- Dramlje - Šentjur in Šentjur - Dobovec,
- Celje - Laško - Zidani most - Novo mesto,
- posodobitev ceste AC - Unec - Cerknica - Ribnica - Kočevje - Novo mesto - AC,
- Jesenice - Kranjska Gora - Bovec (s predorom Vršič),
- dokončanje obvoznic, ki so v gradnji (Bled, Krško, Brežice,...) in izgradnja obvoznic naselij (prioritete po prometni obremenitvi).

#### **K 4. členu**

Četrty člen določa izvedbeni načrt, ki ga sprejme Vlada RS najkasneje v enem mesecu po sprejemu Programa razvoja prometa v RS na predlog ministrstva, pristojnega za promet, z uredbo s katero določi načrt modernizacije in gradnje železniške in cestne infrastrukture, ki jo določa zakon.

Izvedbeni načrt iz prejšnjega odstavka tega člena po posameznih projektih iz 3. člena zakona vsebuje:

- naziv projekta
- vrednost projekta
- finančno konstrukcijo
- stanje pripravljenosti projekta
- časovnico izvedbe po letih
- nosilca projekta.

### ***K 5. členu***

Peti člen določa način izvajanja del, ki so povezana z izvedbo projektov, ki jih določa zakon. Vsa dela povezana z modernizacijo obstoječe cestne in železniške infrastrukture na odsekih, ki jih določa 3. člen tega zakona, se izvajajo kot dela v javno korist na podlagi ustrezne področne zakonodaje. Pri pridobivanju vse potrebne dokumentacije, pridobivanju nepremičnin, potrebnih za graditev železniške in cestne infrastrukture iz 3. člena zakona, vseh potrebnih dovoljenj ter gradnji se smiselno uporabljajo določbe zakonov, ki urejajo ta področja, vendar pa morajo biti vsi terminski plani načrtovani tako, da rok predaje odsekov železniške in cestne infrastrukture v redni promet, ne bo presegel rokov, določenih v 6. členu zakona.

Ta člen določa tudi prednostno obravnavo v vseh primerih, kjer je potrebno za gradnjo nove cestne in železniške infrastrukture, ki jo določa ta zakon, sprejeti Državne prostorske načrte oz. gradbena dovoljenja.

Ministrstvo, pristojno za prostor, na predlog ministrstva, pristojnega za promet, v 30 dneh po uveljavitvi zakona, pripravi in v zakonodajni postopek vloži ustrezne spremembe zakonodaje s področja umeščanja v prostor, v kolikor je to v primeru posameznih projektov iz 3. člena zakona to potrebno za zagotovitev izvedbe do roka, ki je določen v 6. členu zakona.

### ***K 6. členu***

Šesti člen določa skrajni rok za dokončanje modernizacije in gradnje prometne infrastrukture po posameznih projektih iz 3. člena zakona, kjer je skrajni rok za dokončanje in predajo v promet 31.12.2023 za modernizacijo prometne infrastrukture in gradnje v primerih, ko je umestitev v prostor s sprejemom prostorskega načrta že določena oz. do 31.12.2030 v primerih, ko je potrebno po uveljavitvi tega zakona sprejeti umestitev prometne infrastrukture v prostor.

V izvedbenem načrtu pa se določi natančna časovnica po posameznih odsekih oz. projektih. Tako bodo projekti, ki že tečejo, zaključeni prej, npr. AC Draženci - Gruškovje do leta 2017 oz. 2018, tisti, glede katerih pa še ni sprejet DPN, npr. na delu t.i. 3. razvojne osi pa najkasneje do 31.12.2030.

### ***K 7. členu***

Sedmi člen določa vire financiranja. Poleg dela namenskih sredstev, ki se vsako leto zagotavljajo v proračunu RS na podlagi Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo so to še: sredstva iz skladov Evropske unije za modernizacijo in razvoj prometne infrastrukture, obveznice za vlaganja v modernizacijo in razvoj prometne infrastrukture, finančna sredstva, ki jih DARS, d.d. namenja za modernizacijo in novogradnjo avtocestnega omrežja, javno-zasebna partnerstva.

Vlada v uredbi iz 4. člena zakona določi tudi način financiranja posameznih odsekov prometne infrastrukture iz tega zakona.

#### ***K 8. členu***

Osmi člen določa način poročanja o izvajanju zakona. Letna poročila o izvajanju zakona sprejme vlada na predlog ministra, pristojnega za promet, in o tem najkasneje do konca marca vsakega koledarskega leta poroča Državnemu zboru Republike Slovenije.

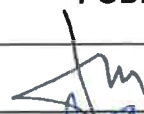
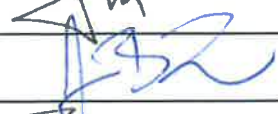

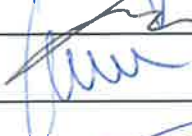








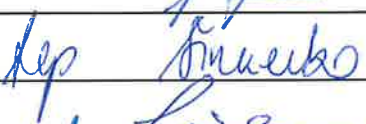
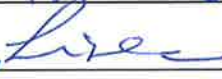
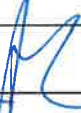
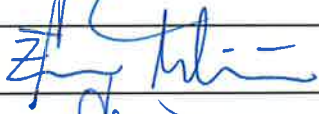
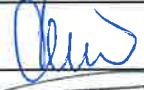


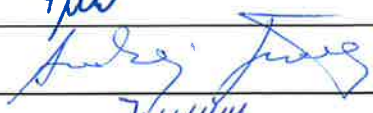
#### ***K 9. členu***

S tem členom se določa rok, v katerem mora Vlada Republike Slovenije na predlog ministrstva, pristojnega za promet sprejeti uredbo iz 4. člena tega zakona.

#### ***K 10. členu***

Deseti člen določa začetek veljavnosti zakona. Zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

PODPISI POSLANK IN POSLANCEV SDS

ŠT.	IME IN PRIIMEK	PODPIS
1.	JOŽE TANKO	
2.	ANJA BAH ŽIBERT	
3.	FRANC BREZNIK	
4.	NADA BRINOVŠEK	
5.	ANDREJ ČUŠ	
6.	JELKA GODEC	
7.	DR. VINKO GORENAK	
8.	MAG. BRANKO GRIMS	
9.	EVA IRGL	
10.	JANEZ JANŠA	
11.	DANIJEL KRIVEC	
12.	ZVONKO LAH	
13.	SUZANA LEP ŠIMENKO	
14.	TOMAŽ LISEC	
15.	MAG. ANŽE LOGAR	
16.	ŽAN MAHNIČ	
17.	BOJAN PODKRAJŠEK	
18.	MAG. MARKO POGAČNIK	
19.	MARIJAN POJBIČ	
20.	MAG. ANDREJ ŠIRCELJ	
21.	LJUBO ŽNIDAR	