



Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

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

Številka: 370-3/2025-2430-10
Ljubljana, 12. 5. 2026
EVA /
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si
ZADEVA: Seznaitsev Vlade Republike Slovenije z letnim poročilom Organa TEN-T
1. Predlog sklepov vlade: Na podlagi tretjega odstavka 6. člena Zakona o pospešitvi postopkov za realizacijo vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) (Uradni list RS, št. 61/24) je Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne sprejela naslednji SKLEP: Vlada Republike Slovenije se je seznanila z letnim poročilom Organa TEN-T. Barbara Kolenko Helbl GENERALNA SEKRETARKA Sklep prejmejo: <ul style="list-style-type: none">- Ministrstvo za infrastrukturo- Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo- Generalni sekretariat Vlade Republike Slovenije- Ministrstvo za finance
2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:
/
3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:
<ul style="list-style-type: none">- mag. Alenka Bratušek, ministrica,- mag. Andrej Rajh, državni sekretar,- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za železnice, žičnice in upravljanje prometa,- mag. Vlasta Kampos Jerenec, Sektor za železnice in žičnice, Direktorat za železnice, žičnice in upravljanje prometa,- mag. Špela Cimerman, Sektor za železnice in žičnice, Direktorat za železnice, žičnice in upravljanje prometa
3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:
Pri pripravi gradiva niso sodelovali zunanji strokovnjaki.

4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:

/

5. Kratek povzetek gradiva:

Skladno z Zakonom o pospešitvi postopkov za realizacijo vseevropskega prometnega omrežja (v nadaljevanju: zakon TEN-T), Uradni list RS, št. 61/24, je bil ustanovljen Organ TEN-T na Ministrstvu za infrastrukturo (MZI) z nalogo spremljanja in pospeševanja postopkov pri izdaji dovoljenj za infrastrukturne projekte na omrežju TEN-T v Sloveniji.

Iz tretjega odstavka 6. člena zakona izhaja, da Organ TEN-T enkrat letno pripravi poročilo o stanju in napredku na TEN-T projektih in ga posreduje vladi. Glede na to, da je bistvo omejitev, ki jih predstavljajo tekoči posli, v tem, da naj se vlada v tem času ne bi lotevala novih zakonodajnih projektov, uvajala novih politik in sprejemala novih strateških usmeritev ter se lotevala aktivnosti, ki bi lahko v kakršnemkoli pogledu nakazovale na zlorabo oblasti in upošteva, da se sme v skladu z restriktivno razlago tekočih poslov v obdobju, ko vlada opravlja tekoče posle, opravljati posle, ki so nujni z vidika nemotenega delovanja države in njenih podsistemov, spada posredovanje poročila o stanju in napredku na TEN-T projektih vladi pod tekoči posel.

Zakon tudi določa, da so nosilci projektov dolžni priglasiti projekte Organu TEN-T. Priglasitev je obvezna za vse projekte, ki spadajo v področje uporabe zakona, in sicer:

- projekte na predhodno določenih odsekih jednega omrežja TEN-T v Sloveniji,
- druge projekte na koridorjih TEN-T, katerih vrednost presega 300 milijonov EUR,
- infrastrukturne projekte, povezane s telematskimi aplikacijami, novimi tehnologijami ali inovacijami na omrežju TEN-T.

Priglasitev je možna šele po izpolnitvi enega izmed pogojev: Če projekt zahteva gradbeno dovoljenje, se projekt prikladi po uveljavitvi uredbe o državnem prostorskem načrtu (DPN). Če se projekt načrtuje po vzdrževalnih delih v javno korist (VDJK), pa se slednji prikladi po potrditvi investicijskega programa.

Postopek od priglasitve projekta TEN-T do sklepa o odobritvi traja največ štiri leta. Časovni okvir nadzoruje Organ TEN-T. Sklep o odobritvi je pravomočno gradbeno dovoljenje ali odločitev varnostnega organa v železniškem prometu ali soglasje v skladu z drugimi predpisi, ki urejajo gradnjo ali urejanje prostora, na podlagi katerega je nosilec projekta upravičen do izvajanja projekta na zadevnem geografskem območju ali ne, brez poseganja v kakršno koli odločitev, sprejeto v okviru upravnega ali sodnega pritožbenega postopka;

V prilogi tega poročila je povzeto stanje o projektih na omrežju TEN-T v RS, ki spadajo v področje uporabe zakona. Organ TEN-T ugotavlja, da je bila od veljavnosti zakona dalje (6. 8. 2024) sprejeta le Uredba o državnem prostorskem načrtu (v nadaljevanju: DPN) in sicer za levi vzporedni tir Divača – Koper. Za vse ostale nadgradnje ki so predvidene na TEN-T omrežju za vse načine prometne infrastrukture (železnice, ceste, multimodalne tovarne terminale, pomorstvo in letalstvo), pa postopki umeščanja v prostor še potekajo.

Analiza stanja projektov na omrežju TEN-T kaže, da se ključni infrastrukturni projekti na področju cestne in železniške infrastrukture nahajajo v različnih fazah pripravljenosti, pri čemer je za večino značilna visoka stopnja tehnične pripravljenosti, vendar tudi izraziti administrativni in časovni izzivi.

Na cestnem področju projekt razširitve avtocestnega (v nadaljevanju AC) odseka Koseze – Kozarje kljub dolgoletni umeščenosti v prostor in zaključeni projektni dokumentaciji še vedno ni prešel v fazo izvedbe, predvsem zaradi dolgotrajnega postopka pridobivanja gradbenega dovoljenja. To predstavlja pomembno tveganje za pravočasno izboljšanje prometne prepustnosti in doseganje ciljev TEN-T.

Na železniškem področju je zaznati večjo dinamiko, zlasti pri projektu vzporednega levega tira Divača – Koper, ki ima izrazit strateški in čezmejni pomen. Projekt je v fazi intenzivne priprave dokumentacije in ima jasno opredeljen časovni okvir za izvedbo. Prav tako so projekti nadgradnje proge Dobova – Zidani most, uvedbe daljinskega vodenja prometa ter izgradnje postajališča Zbelovo in prenove postaje Koper v naprednejših fazah priprave ali tik pred izvedbo.

Kljub napredku pa ostaja ključen izziv usklajevanje postopkov umeščanja v prostor, pridobivanje dovoljenj in spoštovanje časovnih okvirov, zlasti v kontekstu zahtev TEN-T. Zamude pri posameznih projektih lahko vplivajo na celovit razvoj prometnega sistema ter konkurenčnost Slovenije v širšem evropskem prostoru.

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

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki		Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1	
SKUPAJ				
7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:				
/				
8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:				
Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:			NE	
<ul style="list-style-type: none"> - pristojnosti občin, - delovanje občin, - financiranje občin. 				
Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:				
<ul style="list-style-type: none"> - Skupnosti občin Slovenije SOS: NE - Združenju občin Slovenije ZOS: NE - Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: NE 				

Predlogi in pripombe združenj so bili upoštevani: / Bistveni predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani.	
9. Predstavitev sodelovanja javnosti:	
Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:	NE
/	
Mag. Alenka Bratušek MINISTRICA	

PRILOGA:

- Predlog sklepa (priloga 1)
- Poročilo o projektih na omrežju TEN-T v RS (priloga 2)

Predlog sklepa

Na podlagi tretjega odstavka 6. člena Zakona o pospešitvi postopkov za realizacijo vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) (Uradni list RS, št. 61/24) je Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne sprejela naslednji

SKLEP:

Vlada Republike Slovenije se je seznanila z letnim poročilom Organa TEN-T.

Barbara Kolenko Helbl
GENERALNA SEKRETARKA

Sklep prejmejo:

- Ministrstvo za infrastrukturo
- Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo
- Generalni sekretariat Vlade Republike Slovenije
- Ministrstvo za finance

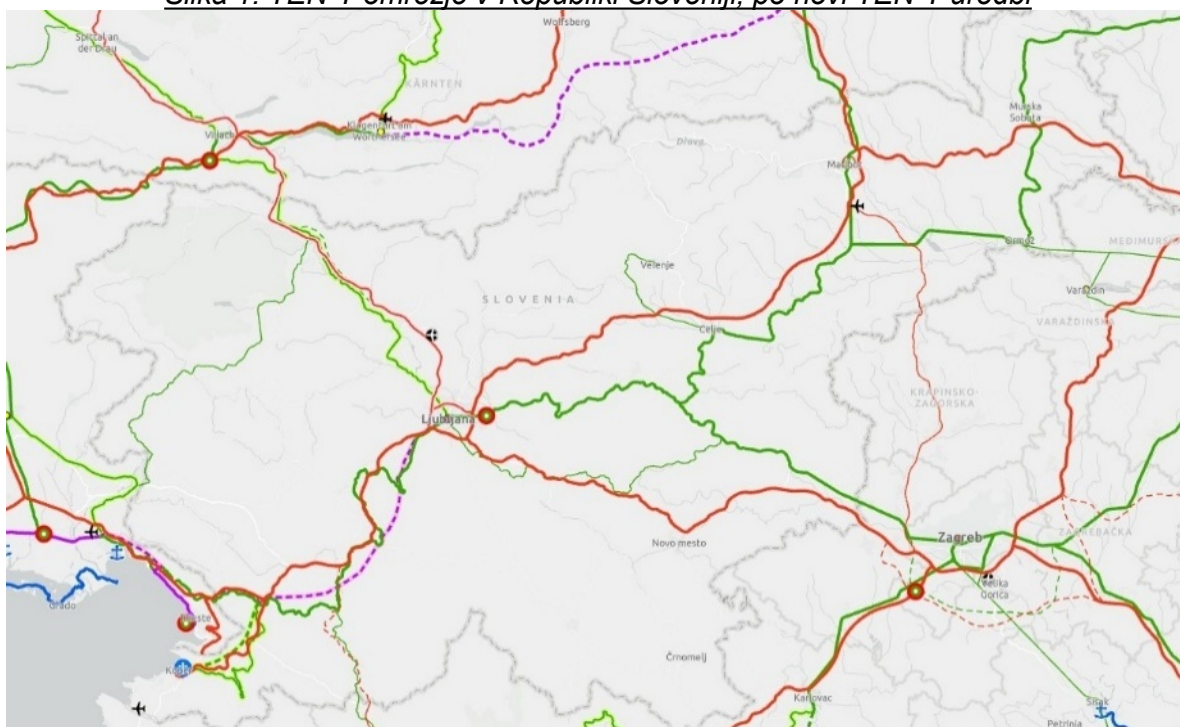
Poročilo Vladi RS o stanju in napredku na TEN-T projektih

Zakonska osnova

Uredba (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013, UL L, 2024/1679, 28. 6. 2024 (v nadaljevanju: uredba), narekuje razvoj TEN-T omrežja v treh slojih s točno določenimi roki za njihovo izvedbo.

1. **Jedrnno omrežje** vključuje najpomembnejše povezave med večjimi mesti in vozlišči ter mora biti dokončano **do leta 2030**.
2. **Razširjeno jedrnno omrežje** mora biti dokončano deset let pozneje, leta **2040**.
3. **Celovito omrežje** povezuje vse regije EU z osrednjim omrežjem in mora biti dokončano do leta **2050**.

Slika 1: TEN-T omrežje v Republiki Sloveniji, po novi TEN-T uredbi



Legenda: zeleno – železnice, vijolično – načrtovane proge visokih hitrosti, rdeče – cest, modro – celinske plovne poti, rdeč krog – urbano središče, letalo – letališče, sidro – pristanišče

Čeprav so okoljske, gospodarske in povezovalne koristi dokončanja TEN-T omrežja ogromne, so postopki, ki jih to zahteva, precej zapleteni, kar je povzročilo zamude pri izvajanju TEN-T, zlasti v primeru čezmejnih projektov. **S sprejemom Zakona o pospešitvi postopkov za realizacijo vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T)** (Uradni list RS, št. 61/24; v nadaljevanju: zakon), se je v slovenski pravni red v celoti prenesla **Direktiva (EU) 2021/1187** Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o racionalizaciji ukrepov za pospešitev realizacije TEN-T, UL L 258, 20.07.2021, str. 1-13.

Za pospeševanje realizacije TEN-T omrežja, smo z zakonom zagotovili boljše usklajevanje in učinkovito izvajanje ključnih projektov jedrnega omrežja TEN-T z jasnejšimi postopki za izdajo dovoljenj in javna naročila. **Zakon je v veljavo stopil 6. avgusta 2024** in ureja **hitrejše in učinkovitejše postopke za izvedbo projektov** prometne infrastrukture, ki so del TEN-T omrežja.

Skladno z zakonom, je bil ustanovljen **Organ TEN-T na Ministrstvu za infrastrukturo** (Sklep ministrice št. 370-3/2025/4 – 02319752) z nalogo spremljanja in pospeševanja postopkov pri izdaji dovoljenj za infrastrukturne projekte na omrežju TEN-T v Sloveniji. Organ TEN-T enkrat letno pripravi poročilo o stanju in napredku na TEN-T projektih in ga posreduje vladi.

Zakon tudi določa, da so **nosilci projektov dolžni priglasiti projekte** Organu TEN-T. Priglasitev je obvezna za vse projekte, **ki spadajo v področje uporabe zakona**, in sicer:

- projekte na predhodno določenih odsekih jedrnega omrežja TEN-T v Sloveniji,
- druge projekte na koridorjih TEN-T, katerih vrednost presega 300 milijonov EUR,
- infrastrukturne projekte, povezane s telematskimi aplikacijami, novimi tehnologijami ali inovacijami na omrežju TEN-T.

Priglasitev je možna šele po izpolnitvi enega izmed pogojev: Če se projekt načrtuje za novogradnje in zahteva gradbeno dovoljenje (v nadaljevanju: GD), se projekt priglasijo po uveljavitvi uredbe o državnem prostorskem načrtu (v nadaljevanju: DPN). Če se projekt načrtuje po vzdrževalnih delih v javno korist (v nadaljevanju: VDJK), pa se slednji priglasijo po potrditvi investicijskega programa.

Namen je zagotoviti enotno, popolno in pravočasno vlaganje priglasitev ter omogočiti učinkovito vodenje postopkov izdajanja dovoljenj. **Zakon se ne uporablja za projekte, katerih postopki so se začeli pred njegovo uveljavitvijo.**

Postopek od priglasitve projekta TEN-T do sklepa o odobritvi traja največ štiri leta. Časovni okvir nadzoruje Organ TEN-T. Sklep o odobritvi je pravnomočno GD ali odločitev varnostnega organa v železniškem prometu ali soglasje v skladu z drugimi predpisi, ki urejajo gradnjo ali urejanje prostora, na podlagi katerega je nosilec projekta upravičen do izvajanja projekta na zadevnem geografskem območju ali ne, brez poseganja v kakršno koli odločitev, sprejeto v okviru upravnega ali sodnega pritožbenega postopka.

Priglasitev projektov

Organ TEN-T je vse nosilce projektov konec leta 2025 pozval naj priglasijo projekte v skladu z zakonom. V začetku leta 2026 so projekte priglasili Družba 2TDK d.o.o., Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS) d.d. in Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI).

Priglasitev projekta, je morala vsebovati najmanj naslednje informacije:

A) Osnovni podatki o projektu

- ime in opis projekta,
- kategorizacija projekta glede na zakon (odsek TEN-T, koridor, čezmejnost),
- kratek povzetek ciljev in predvidenih učinkov,
- geografski obseg.

B) Podatki o nosilcu projekta

- naziv, naslov, kontaktne osebe,
- organizacijska struktura za upravljanje projekta,
- dokazila o pooblastilih za vodenje postopkov.

C) Dokazilo o izpolnjevanju pogojev za priglasitev. Glede na vrsto projekta:

- za novogradnje: uredba o DPN – datum objave in številka UL, ali
- za VDJK: potrjen investicijski program – sklep in datum potrditve.

D) Stanje priprave dokumentacije in postopkov

- opis stanja načrtovanja,
- vzpostavljeni postopki presoje vplivov na okolje, če so potrebni,
- pridobljena mnenja ali faze postopkov.

E) Predvideni časovni načrt, predvideni roki za:

- pripravo projektne dokumentacije,

- oddajo vlog za dovoljenja,
- pridobitev dovoljenj,
- začetek gradnje.

F) Čezmejna komponenta projekta (če obstaja)

- opis sodelovanja z organi drugih držav članic,
- morebitni skupni organi ali koordinacijski mehanizmi,
- identificirane posebnosti čezmejnega postopka.

Vse našete podrobnosti so uradno dokumentirane pri Organu TEN-T izpostavljamo pa le informacije o stanju projektov in njihovem predvidenem načrtu.

Stanje projektov in predviden načrt

CESTE: Razširitev AC odseka Koseze – Kozarje v šestpasovnico

Zaradi velikih prometnih obremenitev obstoječi AC odsek ni več dovolj prepusten. **Cilj projekta** je povečanje prometne prepustnosti in s tem zvišanje ravni prometnih uslug (zmanjšanje zamud, povečanje potovalne hitrosti).

Uredba o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Koseze – Kozarje, Uradni list RS, št. 71/09 in 12/18 (v nadaljevanju: DLN)¹ je bila izdana že 11.9.2009. Izdelan je Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (v nadaljevanju: PGD)², **zahteva za izdajo GD je bila 24.12.2020** vložena na Ministrstvo za naravne vire in prostor (v nadaljevanju: MNVP), kateri so sledile dopolnitve 14.3.2023, 3.7.2024 in 2.4.2025. **GD še ni bilo izdano.**

Za predmetni poseg v prostor je bila opravljena presoja vplivov na okolje ter izdelano Poročilo o vplivih na okolje. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE) je v postopku izdaje integralnega gradbenega dovoljenja junija 2023 izdalo mnenje o sprejemljivosti nameravane gradnje z vidika okolja. V postopku pridobivanja integralnega gradbenega dovoljenja je MNVP pridobilo vsa mnenja.

V časovnem načrtu so predvideni naslednji roki:

- priprava Projekta za izvedbo (v nadaljevanju: PZI)³ projektne dokumentacije
- delno GD bo izdano predvidoma junija 2026
- začetek gradnje: po pridobljenem pravnomočnem GD

Organ TEN-T ocenjuje, da postopki za izdajo dovoljenja trajajo predlogo in poziva MNVP k Izdaji GD. Uredba o DLN je bila izdana že več kot pred petnajstimi leti, gradbeno dovoljenje pa še vedno ni izdano. Zakon TEN-T določa da naj bi bil ta časovni ovir dolg največ štiri leta.

ŽELEZNICE: Vzporedni levi tir Divača – Koper

Projekt obsega izgradnjo levega vzporednega tira na železniški progi Divača Koper, ki predstavlja ključno nadgradnjo nove dvotirne povezave med notranjostjo države in pristaniščem Koper. Projekt vključuje gradnjo novega tira, predorov, viaduktov, mostu ter vgradnjo varnostnih in signalizacijskih sistemov.

Cilji projekta so: povečanje prepustnosti proge Divača – Koper, izboljšanje zanesljivosti in robustnosti železniškega prometa, krepitev konkurenčnosti Luke Koper, zmanjšanje okoljskih obremenitev in dolgoročna skladnosti s standardi TEN-T.

¹ Uredba o državnem lokacijskem načrtu (DLN) je bila podzakonski akt, ki ga je sprejela Vlada RS in s katerim je država določila prostorsko ureditev za pomembne državne projekte. DLN je bil uveden na podlagi starega Zakona o urejanju prostora (ZUreP-1). Danes pa je DLN je nadomestil Državni prostorski načrt (DPN), pravna podlaga pa je novejši Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3).

² PGD - Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja. Gre za projektno dokumentacijo, ki je potrebna za pridobitev gradbenega dovoljenja pri pristojnem upravnem organu.

³ PZI pomeni Projekt za izvedbo. Gre za najbolj podrobno projektno dokumentacijo, katero pripravi projektant. Gre za celoten sklop tehnične dokumentacije, ki omogoča gradnjo.

Uredba o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper, Uradni list RS, št. 43/05, 48/11, 59/14, 88/15 in 92/24, je bila sprejeta **25.10.2024**. V teku je priprava projektne in okoljske dokumentacije za pridobitev GD za vzporedni levi tir, investicijske dokumentacije ter pridobitev drugih upravnih aktov, potrebnih za začetek izvajanja gradbenih del, za kar so se aktivnosti pričele intenzivno izvajati v letu 2025.

Trenutne aktivnosti, ki potekajo na vzporednem levem tiru so naslednje: geodetsko so bile odmerjene vse parcele znotraj Državnega lokacijskega načrta, vzporedno tečejo odkupi zemljišč. Izvajalec za izdelavo projektne in okoljske dokumentacije je bil izbran, v okviru pogodbe za projektiranje vzporednega levega tira je v pripravi dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja (v nadaljevanju: DGD)⁴ in okoljski del z izdelavo Poročila o vplivih projekta na okolje (v nadaljevanju: PVO).⁵

Predvideni časovni načrt: Predvidoma bo vloga za integralno GD vložena v juniju 2026, objava razpisa za gradbena dela je predvidena v decembru 2026 (razpis bo dvostopenjski). Začetek gradnje je predviden leta 2027, ki bo trajala do koca leta 2030. V letu 2031 pa je predviden zaključek gradnje in začetek poskusnega obratovanja.

Čezmejna komponenta projekta: Projekt predstavlja eno najpomembnejših investicij v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: RS), pri čemer gre za infrastrukturni projekt z izrazitim čezmejnimi vplivom in geostrateškim pomenom za širšo regijo, saj tvori skupaj z Drugim tirom Divača – Koper, sestavni del vseh treh TEN-T koridorjev (Sredozemlje, Baltsko morje – Jadransko morje, Zahodni Balkan – Vzhodno Sredozemlje). Bistveno se bo izboljšala dostopnost zalednih držav s pristaniščem Koper, ki predstavlja eno od jedrnih pristanišč omrežja TEN-T z eno najkrajših pomorskih povezav z Azijo.

Nadgradnja železniške proge d.m. (HR) – Dobova – Zidani most (5. in 6. etapa)

Nadgradnja železniške proge državna meja (d.m.) s Hrvaško (HR) – Dobova – Zidani most obsega 5. etapo Krško – Brežice in območje Blanca ter 6. etapo Sevnica – Zidani most. **Projekt obsega** nadgradnjo odseka v skupni dolžini 22,48 km, nadgradnjo območja Brežice in Blanca, izvedbo protihrupnih ukrepov (v skupni dolžini 7.809m) in nadgradnjo območjih Breg, Loka in Radeče.

Namen investicije je: povečanje prometne varnosti z ureditvijo križanje cest z železnico in z izgradnjo podhodov oz. izven nivojskih dostopov na perone, doseganje TSI⁶ standardov za interoperabilnost, doseganje večine TEN-T zahtev (z izjemo hitrosti), vzpostavitev kategorije proge D4, zmanjšanje stroškov vzdrževanja železniške infrastrukture, zagotovitev urejenih in varnih postaj javnega potniškega prometa (v nadaljevanju: JPP), fleksibilnejšega odvijanja prometa in boljših pogojev zaposlenih.

Ker projekt poteka v okviru VDJK se slednji priglasijo po potrditvi investicijskega programa (v nadaljevanju: IP). 20. 11. 2025 je bil potrjen sklep o potrditvi IP, kar pomeni da bi se morala gradnja v skladu z zakonom TEN-T začeti najkasneje 20.11.2029.

Stanje priprave dokumentacije: celoten odsek 5. in 6. etape je sprojektiran, pridobljeni so vsi sklepi upravljalca o ustreznosti dokumentacije Izvedbenega Načrta (v nadaljevanju: IZN)⁷, pridobljena vsa mnenja, razen mnenja Direkcije RS za vode, ki pa so v fazi pridobivanja. Presoje vplivov na okolje pri tem projektu ni.

Predviden časovni načrt: Projektna dokumentacija je izdelana v celoti. Ko bodo pridobljena pozitivna mnenja Direkcije RS za vode, bo DRSI podal vlogo za pridobitev sklepa o pričetku del. Začetek gradnje je predviden leta 2029, ker je potrebno pred 5. in 6. etapo je najprej realizirati še prve štiri etape.

⁴ DGD je projektna dokumentacija, ki se izdelava za namen pridobitve gradbenega dovoljenja po veljavni zakonodaji. Gre za naslednika starega PGD (Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja). DGD je uvedel: Gradbeni zakon (GZ) danes pa ga ureja Gradbeni zakon (GZ-1). DGD ni tako podroben kot Projekt za izvedbo (PZI). Vsebuje le toliko podrobnosti, da upravni organ lahko presodi skladnost objekta s predpisi.

⁵ PVO je ključni dokument v postopku presoje vplivov na okolje, v katerem se ugotavlja, kakšne vplive bo načrtovani poseg (npr. cesta, industrijski objekt, energetski objekt) imel na okolje. Poročilo o vplivih na okolje, ki vsebuje analizo vplivov in predlagane zaščitne ukrepe. Postopek vključuje tudi: sodelovanje javnosti (javna razgrnitev), mnenja strokovnih institucij, odločbo pristojnega organa..

⁶ Tehnične specifikacije interoperabilnosti (TSI) za strukturne podsisteme

⁷ Izvedbeni načrt je operativni dokument za izvajalca na gradbišču. Pogosto ga pripravi izvajalec (ali podizvajalec), temelji na Projektu za izvedbo (PZI), katerega dodatno razdeli in prilagodi dejanski izvedbi.

Uvedba daljinskega vodenja prometa (1. faza)

Daljinsko vodenje prometa na železnicah (v nadaljevanju: DVP) pomeni, da se železniški promet (vlaki, signali, kretnice) ne upravlja več lokalno na vsaki postaji, ampak centralno iz enega nadzornega centra. Namesto da bi imel vsak kolodvor svojega prometnika, operater preko računalniškega sistema: postavlja signale, preklaplja kretnice, nadzira gibanje vlakov, itd. Sistem bo vključeval tudi avtomatiko in varnostne blokade.

Cilji projekta so: povečanje stopnje varnosti prometa, optimalnejše odvijanje prometa vlakov, znižanje stroškov vodenja prometa, skrajšanje časa potovanja, zmanjšanje človeškega faktorja pri vodenju prometa in vzdrževanju naprav, povečanje zmožljivosti proge v času nemotenega prometa, še posebno pa v času zapore odseka proge zaradi izrednih dogodkov ali vzdrževalnih del, prihranek električne energije zaradi manj nepredvidenih postankov vlakov, kot tudi osvetljevanja peronske infrastrukture.

Namen investicije je: uvedba daljinskega vodenja prometa na odseku železniške proge št. 10 Zidani Most-Ljubljana in proge št. 30 Zidani Most-Šentilj-d.m., integracija prog, ki so že daljinsko vodene, v enoten sistem za javljanje in posluževanje centra vodenja prometa ter zagotovitev kapacitet sistema daljinskega vodenja prometa za vključitev vseh prog v enovit sistem vodenja prometa.

Projekt poteka v okviru VDJK. Sklep o potrditvi Novelacije IP je bil sprejet 24. 4. 2025. **Stanje priprave dokumentacije:** Izvedbeni načrti za ureditev DVP na železniških postajah (v nadaljevanju: ŽP) Trbovlje, Hrastnik in Kresnice so izdelani in predani naročniku. Presoja vplivov na okolje ni potrebna. V sklopu izdelave izvedbenih načrtov za ureditev železniških postaj Trbovlje, Hrastnik in Kresnice so bila pridobljena vsa potrebna soglasja in pozitivna mnenja. Poleg tega so bili pridobljeni sklepi upravljavca JŽI o potrditvi izvedbenih načrtov in pridobljene vmesne izjave o verifikaciji (VIV) s strani priglašene organa.

Predviden časovni načrt: vsa projektna dokumentacija je izdelana. Predvideni roki za oddajo vlog za dovoljenje: za ŽP Trbovlje je bil sklep o pričetku del pridobljen 22. 1. 2026, vloga za pridobitev sklepa o pričetku del za ŽP Hrastnik bo poslana varnostnemu organu (AŽP) v prvi polovici leta 2027. Vloga za pridobitev sklepa o pričetku del za ŽP Kresnice pa bo poslana varnostnemu organu (AŽP) v prvi polovici leta 2028. Predvideni začetki gradnje so: ŽP Trbovlje - predvidoma v juniju 2026, ŽP Hrastnik - predvidoma konec leta 2027. ŽP Kresnice - predvidoma konec leta 2028.

Gradnja novega železniškega postajališča Zbelovo

Gradnja novega železniškega postajališča Zbelovo obsega izgradnja postajališča z peroni in nadstreški, ureditvijo dostopov, prilagoditvami obstoječe železniške infrastrukture ter cestnimi ureditvami; vključuje tudi kolesarnico, sistem »parkiraj in se pelji« (P+R)⁸ in avtobusni postajališči ob cesti R3-688/1232. **Cilji projekta so:** izboljšanje dostopnosti do javnega železniškega potniškega prometa (v nadaljevanju: JŽPP), varnosti in udobja uporabnikov ter spodbujanje trajnostne mobilnosti; pričakovani učinki: večja uporaba JPP, boljša lokalna/regionalna povezanost, zmanjšanje emisij.

Projekt poteka v okviru VDJK. **Stanje priprave dokumentacije:** projektna dokumentacija je bila izdelana aprila 2023, po dopolnitvah potrjena 7. 3. 2024, verifikacija zaključena 18. 2. 2025, IP potrjen 2. 6. 2025. V okviru projektiranja so bila pridobljena potrebna mnenja in uskladitve s pristojnimi organizacijami. Presoja vplivov na okolje ni zahtevana.

Predvideni časovni načrt: Priprava projektne dokumentacije je zaključena. Oddaja vlog za dovoljenja je bila izvedena v okviru dosedanjih postopkov (revizija/verifikacija/IP) oziroma skladno z izbranim postopkovnim modelom investicije. Pridobitev dovoljenj je bilo izvedeno/zaključeno v okviru dosedanjih postopkov. Začetek gradnje je predviden za konec leta 2026 oz. začetek leta 2027, po uspešno izvedenih postopkih javnega naročanja za izbor izvajalca.

⁸ P+R pomeni "Park and Ride" (slovensko: parkiraj in se pelji). To je prometni sistem, kjer se parkiraš osebno vozilo na posebnem parkirišču (ob robu mesta) in se nato nadaljuje pot z javnim prevozom (avtobus, vlak, tramvaj).

Ureditev postajnega poslopja železniške postaje Koper – potniška

Projekt zajema celovito prenovo obstoječega potniškega objekta na železniški postaji Koper. Predvideni so arhitekturni, gradbeni, inštalacijski in funkcionalni posegi, ki bodo izboljšali uporabniško izkušnjo, dostopnost, energetska učinkovitost ter skladnost objekta s standardi TEN-T. Ureditev vključuje prenovo notranjih prostorov, posodobitev tehničnih sistemov, izboljšanje dostopnosti za gibalno ovirane osebe ter ureditev zunanjih površin. **Cilji projekta so:** izboljšanje kakovosti potniških storitev, povečanje dostopnosti in skladnosti z evropskimi standardi, izboljšanje energetske učinkovitosti objekta, posodobitev informacijskih in varnostnih sistemov, povečanje privlačnosti železniškega potniškega prometa ter krepitev vloge Kopra kot pomembnega prometnega vozlišča.

Projekt poteka okviru VDJK. Sklep o potrditvi IP je bil sprejet 29. 1. 2026. **Stanje priprave dokumentacije:** IZN je bil izdelan septembra 2024. Postopki presoje vplivov na okolje niso bili potrebni. Sklep o potrditvi IZN je bil sprejet 9.5.2025. V teku je postopek pridobivanja odločbe AŽP o dovoljenju za gradnjo. **Predvideni časovni načrt:** v letu 2026 je načrtovana pridobitev dovoljenj in začetek gradnje.

Zaključek

Analiza stanja projektov na omrežju TEN-T kaže, da se ključni infrastrukturni projekti na področju cestne in železniške infrastrukture nahajajo v različnih fazah pripravljenosti, pri čemer je za večino značilna visoka stopnja tehnične pripravljenosti, vendar tudi izraziti administrativni in časovni izzivi.

Na cestnem področju projekt razširitve AC odseka Koseze – Kozarje kljub dolgoletni umeščenosti v prostor in zaključeni projektni dokumentaciji še vedno ni prešel v fazo izvedbe, predvsem zaradi dolgotrajnega postopka pridobivanja gradbenega dovoljenja. To predstavlja pomembno tveganje za pravočasno izboljšanje prometne prepustnosti in doseganje ciljev TEN-T.

Na železniškem področju je zaznati večjo dinamiko, zlasti pri projektu vzporednega levega tira Divača – Koper, ki ima izrazit strateški in čezmejni pomen. Projekt je v fazi intenzivne priprave dokumentacije in ima jasno opredeljen časovni okvir za izvedbo. Prav tako so projekti nadgradnje proge Dobova – Zidani most, uvedbe daljinskega vodenja prometa ter izgradnje postajališča Zbelovo in prenove postaje Koper v naprednejših fazah priprave ali tik pred izvedbo.

Kljub napredku pa ostaja ključen izziv usklajevanje postopkov umeščanja v prostor, pridobivanje dovoljenj in spoštovanje časovnih okvirov, zlasti v kontekstu zahtev TEN-T, ki bistveno skrajšujejo trajanje omenjenih postopkov. Zamude pri posameznih projektih lahko vplivajo na celovit razvoj prometnega sistema ter konkurenčnost Slovenije v širšem evropskem prostoru.

Smernice za nadaljnje ukrepanje

Za uspešno realizacijo projektov in zmanjšanje tveganj Organ TEN-T predlaga naslednje usmeritve:

- 1. Pospešitev upravnih postopkov:** prioriteta obravnava projektov z že dolgo sprejetimi prostorskimi akti (npr. Koseze – Kozarje), izboljšanje koordinacije med pristojnimi ministrstvi in soglasodajalci, dosledno upoštevanje časovnih omejitev iz TEN-T zakonodaje.
- 2. Krepitev projektnega upravljanja:** vzpostavitev jasnih časovnic z odgovornostmi nosilcev, redno spremljanje napredka in zgodnje prepoznavanje tveganj, okrepitev nadzora nad kritičnimi mejniki (GD, razpisi, začetek gradnje).
- 3. Zagotavljanje pravočasne priprave dokumentacije:** usklajeno in pravočasno zaključevanje projektne in okoljske dokumentacije, vzporedno izvajanje postopkov, kjer je to mogoče (npr. odkupi zemljišč, projektiranje).

- 4. Finančna in investicijska stabilnost:** zagotavljanje stabilnih virov financiranja, pravočasna priprava investicijske dokumentacije za faze izvedbe, optimalno koriščenje evropskih sredstev (TEN-T, CEF ipd.).
- 5. Poudarek na interoperabilnosti in digitalizaciji:** nadaljnji razvoj sistemov, kot je daljinsko vodenje prometa (DVP), standardizacija rešitev v skladu z evropskimi zahtevami (TSI), integracija sistemov v enoten prometno-upravljavski okvir.
- 6. Upoštevanje širšega (čezmejnega) pomena projektov:** krepitev sodelovanja s sosednimi državami članicami in z mednarodnimi partnerji, umeščanje projektov v širši kontekst logističnih in prometnih tokov, poudarek na vlogi Slovenije kot tranzitne države in povezave do Luke Koper.