

mag. Dejan Jurkovič

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

mag. Franc Zemljič

DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture d. o. o.

Razvoj javne železniške infrastrukture v Podravju

POVZETEK

Železniška infrastruktura v Podravju je v veliki meri že nadgrajena oz. modernizirana in posodobljena. Nadgradnja železniške proge Pragersko-Hodoš je bila zaključena v letu 2016, v izvajanju pa so še številni projekti, ki so vezani na območje Podravja. Namreč v prispevku je območje Podravja glede na povezanost in soodvisnost omrežja javne železniške infrastrukture obravnavano drugače kot so geografske meje.

V teku so projekti: nadgradnja železniškega vozlišča/postaje Pragersko, nadgradnja železniške proge Maribor–Šentilj, nadgradnja železniških postaj Maribor in Maribor Tezno, itd. Projekti so v različnih fazah, od projektiranja, priprave vlog na sofinanciranje, pridobivanje soglasij, razpisi za izvedbo, do izvedbe projekta. Projekti železniške infrastrukture so v prispevku mišljeni projekti obnov, nadgradenj, gradenj in zamenjav v okviru vzdrževanja.

Rezultat projektov je velika priložnost za gospodarstvo in prednosti za prevoznike. Predpogoj za pripravo in izvedbo projektov pa so aktivnosti na področju strateških dokumentov za razvoj prometa v RS in tehnične regulative.

KLJUČNE BESEDE: železniška infrastruktura, Podravje, nadgradnja, promet, razvoj

1. Uvod

Osnove za posodobitev javne železniške infrastrukture so v Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji, sprejeti julija 2015, Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v RS (Nacionalni program), sprejeti novembra 2016 in v šest letnem operativnem načrtu, sprejetem marca 2018; [1], [2], [3].

Prioritete za izvedbo na infrastrukturi, ki so določene v šest letnem operativnem načrtu (drsni plan) vlaganj, se vsako leto novelirajo in izhajajo iz ugotovljenih potreb in uveljavljenih zahtev/standardov ter prometno–tehnološko ustreznih ter prostorsko, okoljsko ter ekonomsko sprejemljivih ukrepov na območju JŽI. Vsekakor pa se sledi ukrepom oziroma projektom, ki so predvideni v Nacionalnem programu.

Pogoj za sofinanciranje z EU sredstvi so utemeljeni učinki kot so povečanje prevozne in prepustne zmogljivosti, skrajšanje voznih časov vlakov, zmanjšanje stroškov vzdrževanja ter povečanje prometne varnosti. Prav tako pa morajo biti izpolnjeni pogoji za interoperabilnost železniške proge, doseženi določeni socialno-ekonomski cilji in zmanjšane okoljske obremenitve.

Cilji in ukrepi za posodobitev javne železniške infrastrukture, ki pripomorejo k optimalnejšemu odvijanju železniškega prometa so predvsem povečanje osne obremenitve prog oz. nosilnosti, povečanje progovne hitrosti oz. krajši časi potovanja, možnost obratovanja daljših tovornih vlakov, zmanjšanje števila nivojskih prehodov itd.

Območje Podravja je glede na povezanost in soodvisnost omrežja javne železniške infrastrukture obravnavano drugače kot so geografske meje in sicer:

- glavna železniška proga Celje-Poljčane-Pragersko-Maribor, cca. 70 km,
- glavna železniška proga Maribor-Šentilj, cca. 15 km,
- glavna železniška proga Središče-Ormož-Ptuj-Pragersko smer Maribor, cca. 50 km,
- regionalna železniška proga Maribor-Ruše-Dravograd-Prevalje, cca. 80 km.

Območje Podravja pa predstavlja približno 125 km oz. dobrih 10 % omrežja javne železniške infrastrukture v RS [4].

Obseg omrežja javne železniške infrastrukture	v RS	v Podravju; cca.
Dolžina prog	km	km
Skupna dolžina prog	1.207,70	125
Dolžina dvotirnih prog	333,54	30
Dolžina enotirnih prog	874,16	95
Dolžina glavnih prog	607,00	95
Dolžina regionalnih prog	600,70	30
Dolžina elektrificiranih prog	605,42	85

2.2. Izvedba projektov javne železniške infrastrukture

Trajanje izvedbe projektov železniške infrastrukture je več letno in spremenljivo. Glede sofinanciranja iz evropskih virov je strukturirano na posamezne finančne perspektive.

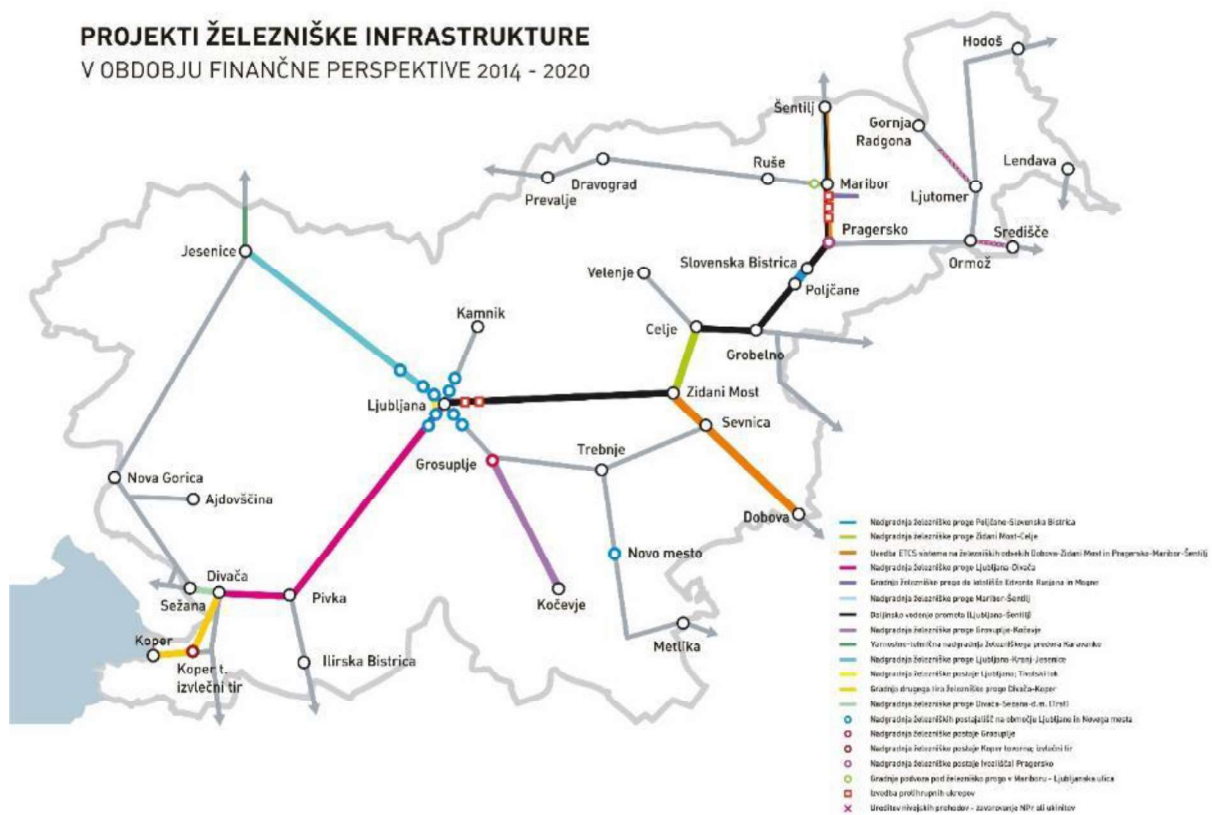


Slika 3: Projekti železniške infrastrukture v obdobju finančne perspektive 2007-2013; (vir: DRSI)

Z evropskimi sredstvi je bilo zgrajeno kar nekaj projektov [4];

- rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja železniške proge Pragersko-Hodoš v sklopu katerega je bilo elektrificiranih 109 km proge
- modernizacija nivojskih prehodov in izvedba prehodov na železniških postajah, v sklopu katerega je bilo ukinjenih 32 nivojskih prehodov in zgrajenih 20 novih izven nivojskih prehodov,
- nadgradnja železniške proge na odseku Slovenska Bistrica-Pragersko,
- nadgradnja železniške proge na odseku Dolga Gora-Poljčane,

- na celotnem slovenskem železniškem omrežju je bil uveden digitalni radijski sistem (GSM-R), na 412 kilometrih proge pa je bil uveden tudi sistem ETCS,
- modernizacija obstoječe železniške proge Divača-Koper.



Slika 4: Projekti železniške infrastrukture v obdobju finančne perspektive 2014-2020
(vir: DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture, d. o. o., 2018)

V okviru finančne perspektive 2014 do 2020 se vlaganja v javno železniško infrastrukturo nadaljujejo, v prihodnjih letih je tako predvidena vrsta nadgradenj koridorskih prog oz. prog vseevropskega jedrnega TEN-T omrežja [6], [7].

Izvedeni projekti

1. Sanacija ozkega grla na območju Bivja na železniški progi Divača-Koper (Izvlečni tir) oz. **b**. Projekt je zajemal nadgradnjo železniške postaje Koper tovorna oz. izgradnjo krajšega odseka drugega tira na delu med postajo Koper tovorna in območjem ENP Dekani v dolžini približno 1,2 km, s katerim se je omogočilo bolj prilagodljivo vodenje prometa vlakov in s tem večjo kapaciteto obstoječe železniške proge Divača-Koper.
2. **Nadgradnja železniških postajališč na območju Ljubljane** oz. ureditev sedem železniških postajališč (Ljubljana Tivoli, Litostroj, Ljubljana Brinje, Ljubljana Ježica, Ljubljana Vodmat, Ljubljana Stegne in Medno). Projekt je zajemal tudi gradnjo novih postajališč Dolgi Most, Lavrica in Novo mesto Šmihel.

Projekti v teku in v pripravi:

1. Nadgradnja železniške proge Maribor-Šentilj na obstoječi trasi in izvedba del za novo traso na odseku Počehova-Pesnica, ki zajema izgradnjo novega predora Pekel in novega nadvoza Pesnica. V sklopu projekta se bo izvedla tudi nadgradnja železniških postaj Maribor in Maribor Tezno, Pesnica in Šentilj. V skladu z dogovorom z Republiko Avstrijo, je predvidena v

- prihodnosti tudi gradnja II. tira glede na prometne potrebe, za kar je sprejeta Uredba o državnem prostorskem načrtu za železniško progo Maribor–Šentilj.
2. **Nadgradnja železniške postaje (vozlišča) Pragersko**, ki pomeni železniško vozlišče Baltsko-Jadranskega in Sredozemskega koridorja je zelo pomemben projekt za vzpostavitev in zagotavljanje optimalnega prometno-tehnološkega procesa.
 3. **Uvedba ETCS sistema na železniškem odseku Pragersko-Maribor-Šentilj in Dobova-Zidani Most** je nadaljevanje uvedbe sistema ETCS na slovenski javni železniški infrastrukturi tudi v finančni perspektivi 2014–2020¹. Gre za **nadgradnjo signalnovarnostnih naprav** s čimer bo vzpostavljen enoten in standardiziran podsistem, ki zagotavlja interoperabilnost signalizacije in komunikacij na evropskih železniških omrežjih.
 4. **Daljinsko vodenje prometa** oz. nadgradnja preostalih glavnih progah javne železniške infrastrukture, ki še niso vključene v daljinsko vodenje prometa². Projekt zajema uvedbo daljinskega vodenja prometa na progi Zidani Most-Šentilj-d.m. in na odseku Zidani Most-Ljubljana (do postaje Laze), na odseku d.m.-Dobova-Zidani Most ter druge proge JŽI. Pogoji za daljinsko vodenje prometa je:
 - posodobitev centrov vodenja prometa Maribor, Postojna in Ljubljana, kar bo omogočalo daljinsko vodenje na vseh progah JŽI,
 - gradnja izven-nivojskih dostopov na peronsko infrastrukturo,
 - nadgradnja signalno varnostnih naprav za vzpostavitev povezave s centrom vodenja prometa,
 - nadgradnja oz. posodobitev zavarovanja nivojskih prehodov,
 - informacijska oprema na postajah in postajališčih za potnikom prijazne storitve.
 5. Nadgradnja odseka proge Poljčane-Slovenska Bistrica in nadgradnja postaj Poljčane in Slovenska Bistrica.
 6. **Izvedba protihrupnih ukrepov** – postavitve protihrupnih ograj ob železniških postajah: Rače, Hoče in Maribor Tezno ter izvedbo aktivne in pasivne protihrupne zaščite na območju železniških postaj Ljubljana Polje in Ljubljana Zalog.
 7. Projekt **gradnje podvoza pod železniško progo na Ljubljanski ulici v Mariboru**, katerega osnovni namen je povečanje pretočnosti cestnega prometa, povečanje stopnje varnosti cestnega in železniškega prometa ter učinkovitejše vodenje prometa itd.
 8. Gradnja tirne povezave do letališče Edvarda Rusjana in industrijske cone.
 9. **Ureditev nivojskih prehodov – zavarovanje NPR ali ukinitvev z ureditvijo povezovalnih cest** se izvaja ločeno za posamezne nivojske prehode kakor tudi v okviru posameznih projektov nadgradnje prog. Osnovni namen projekta je povečanje stopnje varnosti cestnega in železniškega prometa, ureditev skladno z zakonodajo, zmanjšanje števila nivojskih prehodov, povečanje pretočnosti cestnega prometa, zmanjšanje stroškov vzdrževanja itd. Zadevna aktivnost se izvaja kontinuirano. Trenutno je v teku sklop za ureditev okrog 50 nivojskih prehodov po celotni Sloveniji in sicer na progi Ljutomer-Gornja Radgona, Ormož-Središče-d.m., odseku proge Dobova-Sevnica, Divača-Sežana, Celje-Velenje, Grobelno-Rogatec, Stranje-Podčetrtek-Imeno, Dravograd-Prevalje, Nova Gorica-Sežana, Novo Mesto-Metlika in Trebnje-Sevnica.
 10. **Nadgradnja železniške proge Zidani Most–Celje**, v sklopu katere bo izvedena nadgradnja železniške proge in treh železniških postaj, bo povečala prepustnost in prevozna zmogljivost (povečanje osne obremenitve proge oz. nosilnosti), nižji bodo stroški vzdrževanja in pogoji za interoperabilnost železniške proge.
 11. Projekt nadgradnje železniške proge Grosuplje–Kočevje (modernizacije kočevske proge) se nadaljuje z izvedbo tretje faze; Izvedba SVTK del v okviru projekta nadgradnje železniške proge Grosuplje-Kočevje – III. Faza.

¹ v finančni perspektivi 2007–2013 je bil sistem ETCS uveden na 412 kilometrih proge; tj. na Sredozemskem koridorju

² promet vlakov, kjer še ni vključeno v daljinsko vodenje prometa, se vodi krajevno na postajah, z dogovarjanjem prometnikov med sosednjimi postajami

12. Projekt »**Varnostno–tehnična nadgradnja železniškega predora Karavanke**« je predviden s strani obeh držav, Avstrije in Slovenije. Projekt obsega:
 - odstranitev dvotirne in izgradnja enotirne proge v predoru,
 - izvedbo sanacije poškodovanih delov konstrukcije predorske cevi,
 - izvedbo intervencijskega hodnika po celotni dolžini predora,
 - ureditev vozne mreže in SV naprav,
 - ureditev sodobnih TK sistemov med centri vodenja železniškega prometa v predoru na slovenski in avstrijski strani ter železniškimi vozili,
 - izvedbo ustreznih sistemov za zagotovitev varnosti železniškega prometa s področja požarne varnosti v predoru in varnega ter učinkovitega reševanja v primeru nesreč.
13. **Nadgradnja železniške postaje Grosuplje** je v fazi priprave projektne dokumentacije. Osnovni namen projekta je odprava ozkega grla železniške postaje Grosuplje po vzpostavitvi prometa vlakov Grosuplje–Kočevje, zraven tega pa še skrajšanje potovalnih časov, izboljšava stabilnosti voznega reda, povečanje stopnje varnosti prometa, učinkovitejše vodenje prometa itd.
14. **Nadgradnja železniške proge Ljubljana–Divača** je v fazi priprave projektne dokumentacije. Osnovni namen projekta nadgradnje odseka železniške proge Ljubljana–Divača je povečanje zmogljivosti proge in s tem omogočiti prevoz pričakovanega obsega tovornega prometa in potnikov, zagotavljanje interoperabilnosti, odprava ozkih grl, povečanje stopnje varnosti prometa, učinkovitejše vodenje prometa, povečanje oskrbe z električno energijo, znižanje obratovalnih stroškov itd.
15. **Nadgradnja železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice** je v fazi priprave projektne dokumentacije. Osnovni namen projekta nadgradnje odseka železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice je povečanje zmogljivosti proge in s tem omogočiti prevoz pričakovanega obsega tovornega prometa in potnikov, zagotavljanje interoperabilnosti, odprava ozkih grl, povečanje stopnje varnosti prometa, učinkovitejše vodenje prometa, povečanje oskrbe z električno energijo, znižanje obratovalnih stroškov itd. Zaradi obsežnosti, in vezano na pričakovane potrebe glede prometne napovedi, je projekt razdeljen na dve fazi in sicer:
 - obnova oziroma nadgradnja najbolj kritičnih odsekov obstoječe železniške proge po postopku izvajanja vzdrževalnih del v javno korist (VDJK) sočasno z zaporo za nadgradnjo železniškega predora Karavanke,
 - gradnja drugega tira železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice za kar se že preučujejo variante v koridorju obstoječe proge za izdelavo projektne dokumentacije in strokovnih podlag za DPN - umestitev v prostor.
16. **Nadgradnja železniške postaje Ljubljana; Tivolski lok** je v fazi priprave projektne dokumentacije. Projekt obsega gradnjo direktne povezave med dvotirno primorsko progo in med enotirnim delom gorenjske proge mimo glavne železniške postaje Ljubljana. Osnovni namen projekta je povečanje pretočnosti prometa, skrajšanje potovalnih časov, izboljšava stabilnosti voznega reda, razbremenitev železniške postaje Ljubljana.
17. **Nadgradnja železniške proge Divača–Sežana–d.m. (Trst)** je skupni slovensko-italijanski projekt. Projekt je v fazi priprave projektne dokumentacije za nadgradnjo obstoječe železniške proge Divača–Sežana–d.m.³, za zagotovitev interoperabilnosti in izpolnjevanja TEN-T standardov za jedrno omrežje. Predvideni cilji in ukrepi, ki bodo pripomogli k optimalnejšemu odvijanju železniškega prometa, so predvsem povečanje progovne hitrosti oz. krajši časi potovanja, možnost obratovanja daljših tovornih vlakov, povečanje pretočnosti prometa, skrajšanje potovalnih časov, izboljšanje stabilnosti voznega reda itd.

³ v letu 2007 sta Slovenija in Italija prijavi skupni projekt izdelave študij in strokovnih podlag za izvedbo nove železniške proge Trst–Divača; Evropska komisija je odobrila sofinanciranje čezmejnega projekta; zaradi spremenjenih prometnih napovedi sta Italija in Slovenija zavzeli skupno stališče, da je smiselno zamakniti gradnjo nove železniške proge Trst–Divača po letu 2030 (oz. do 2050) in začeti preverjanje variant nadgradenj obstoječe železniške proge Trst–Divača

18. **Gradnja drugega tira železniške proge med Divačo in Kopro**m je najpomembnejša za slovensko gospodarstvo in najzahtevnejša investicija za slovenske razmere v finančnem in inženirskem smislu, saj zajema od 27 km proge 20 km predorov, 2 viadukta, 2 mostova ter 1 galerijo.

2.3. Načrtovanje projektov javne železniške infrastrukture

Vlaganja v javno železniško infrastrukturo se bodo v okviru finančne perspektive 2021 do 2027 nadaljevala. Predvidena je vrsta nadgradenj koridorskih prog oz. prog vseevropskega jedrnega TEN-T omrežja. Zraven že navedenih projektov v pripravi v okviru te finančne perspektive se pristopa v pripravi projektne dokumentacije za nadgradnjo železniških postaj Ljubljana, Zidani Most, Sevnica, Krško, ...; za nadgradnjo železniškega omrežja urbanih vozlišč za trajnostno mobilnost, kar predstavlja nadgradnjo postaj in odsekov obstoječe železniške proge vplivnega/gravitacijskega območja državnega in mednarodnega pomena za trajnostno mobilnost; tj. Ljubljana in Maribor, ki sta opredeljena kot železniško-cestna terminala (RRT) TEN-T omrežja, oz. Ljubljana še kot vozlišče jedrnega omrežja.

V ta sklop spadajo projekti/ukrepi za večjo vlogo železnice v javnem potniškem prometu (JPP) predvsem za proge Ljubljana-Kamnik, Ljubljana v smeri dolenska in področje Maribora z ustreznim zaledjem v smeri Ruš in koroške regije [4], [5].

3. Osnove za pripravo in izvedbo projektov

Predpogoj za pripravo in izvedbo projektov pa so aktivnosti na področju strateških dokumentov za razvoj prometa v RS in tehnične regulative.

Na osnovi **evropske tehnične regulative**, predvsem na osnovi:

- Uredbe EU št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in sveta z dne 11. december 2013 o smernicah za razvoj vse-evropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU; Uradni list EU št. L 348/1 z dne 20.12.2013,
- Uredbe EU št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in sveta z dne 11. december 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010; Uradni list EU št. L 348/129 z dne 20.12.2013,
- Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti; Uradni list EU št. L 191/1 z dne 18. 7. 2008, zadnjič spremenjena z Direktivo Komisije 2014/106/EU z dne 5. decembra 2014 o spremembi prilog V in VI k Direktivi 2008/57/ES Evropskega Parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti; Uradni list EU št. L 355/42 z dne 12. 12. 2014,
- posameznih TSI za strukturne in operativne podsisteme; infrastruktura, energija, vodenje-upravljanje in signalizacija, vodenje in upravljanja prometa itd.,

so bili izdelani **krovni strateški dokumenti RS**:

- Strategija razvoja prometa v RS, različica 12 – končna, 29. julij 2015, sklep Vlade RS št. 37000-3/2015/8 z dne 29. julij 2015,
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30); v nekaterih virih se navaja tudi »Nacionalni program«, Uradni list RS št. 75/2016 z dne 30.11.2016,
- Načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje od leta 2018-2023 (Operativni načrt oz. 6-letni drsni plan za izvajanje strategije razvoja prometa v RS), sklep Vlade RS št. 37100-1/2018/10 z dne 29. 3. 2018.

Trenutno je v pripravi novelacija operativnega načrta oz. 6-letnega drsnega plana za izvajanje strategije razvoja prometa v RS za obdobje 2019–2024. Gre za načrtovano novelacijo (drsni plan), kjer se prioritete za aktivnosti na infrastrukturi vsako leto novelirajo, le-te pa izhajajo iz ugotovljenih potreb in uveljavljenih zahtev/standardov ter prometno-tehnološko ustreznih in prostorsko, okoljsko ter ekonomsko sprejemljivih ukrepov na območju JŽI. Vsekakor pa se sledi ukrepom oziroma projektom, ki so predvideni v Nacionalnem programu [4], [5].

Izdelani so bili tudi **Nacionalni izvedbeni načrti** glede na zahteve tehničnih specifikacij za interoperabilnost in sicer za posamezne strukturne in operativne podsisteme; infrastruktura, energija, vodenje-upravljanje in signalizacija, vodenje in upravljanja prometa ter v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema za invalide in funkcionalno ovirane osebe [4], [5].

V fazi spremembe in dopolnitev sta oba železniška zakona, kar bo zahtevalo spremembe in dopolnitve podzakonskih aktov nacionalne zakonodaje.

4. Priložnosti za gospodarstvo

Zaradi zahtev in pričakovanj po zmanjšanju okoljskih obremenitev, sodobna železniška infrastruktura daje veliko možnost za preusmeritev prometa s ceste na železnico.

Konkurenčnost železniškega prometa na dolgih razdaljah za masovni tovor in kontejnerski promet vzdolž koridorjev vseevropskega jedrnega omrežja je za **lokalni nivo gospodarstva edinstvena priložnost**. To omogoča vpetost Maribora (železniške postaje Maribor Tezno, Maribor in Maribor Studenci), ki je opredeljen kot železniško-cestni terminal (RRT) celovitega TEN-T omrežja, v neposredno bližino ostalih prometnih sistemov (avtocesta, letališče). Tudi ostale železniške postaje, ki se v okviru posodobitev opremljajo z elementi in napravami za prevoz tovora, so osnova za napajanje prometnih in gospodarskih subjektov SV Slovenije, obenem pa predstavljajo tudi zaledje za železniško-cestni terminal Maribor.

5. Prednosti za prevoznike

Ukrepi za posodobitev javne železniške infrastrukture kot so povečanje osne obremenitve prog oz. nosilnosti, povečanje progovne hitrosti oz. krajši časi potovanja, možnost obratovanja daljših tovornih vlakov itd., ki pripomorejo k optimalnejšemu odvijanju železniškega prometa, so velika pridobitev in prednost za prevoznike v železniškem prometu.

Navedeno se s pridom že izkorišča, saj so že v potniškem prometu uvedeni hitri direktni vlaki. Z nabavo novih voznih sredstev za potniški promet pa je pričakovati pogostost prometa potniških vlakov in s krajšim časom potovanja.

6. Zaključek

Z investicijam v javno železniško infrastrukturo se bo na slovenskem železniškem omrežju vzpostavilo stanje, ki izpolnjuje tehnične specifikacije za interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema in zahteve za vse-evropsko prometno omrežje na progah TEN-T omrežja.

Izvedeni ukrepi bodo zagotovili povečanje prevozne in prepustne zmogljivosti, skrajšanje voznih časov vlakov, zmanjšanje stroškov vzdrževanja, povečanje prometne varnosti ter zmanjšanje vplivov na okolje.

Z izvedbo investicij bodo doseženi tudi določeni socialno-ekonomski cilji, ki se bodo odražali v optimalnejšem odvijanju železniškega prometa, kar bo pripomoglo k njegovi večji konkurenčnosti.

Zagotovljen bo kakovostnejši transport tako na lokalnem območju kot tudi na koridorjih vseevropskega jedrnega omrežja. Po ureditvi železniške infrastrukture bo omogočen nemoten železniški promet na celotnem koridorju, kar hkrati pomeni možnost za preusmeritev prometnih tokov v korist železnice. S preusmeritvijo prometa s ceste na železnico pa se bodo zmanjšale tudi okoljske obremenitve.

Pričakuje se, da bo investicijskemu ciklusu na železniški infrastrukturi sledilo gospodarstvo in prevozniki.

Viri in literatura

1. Strategija razvoja prometa v RS, različica 12 – končna, 29. julij 2015, sklep Vlade RS št. 37000-3/2015/8 z dne 29. julij 2015
2. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30); v nekaterih virih se navaja tudi »Nacionalni program«, Uradni list RS št. 75/2016 z dne 30.11.2016
3. Načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje od leta 2018 – 2023 (Operativni načrt oz. 6-letni drsni plan za izvajanje strategije razvoja prometa v RS), sklep Vlade RS št. 37100-1/2018/10 z dne 29. 3. 2018
4. Podatki Direkcije RS za infrastrukturo; (DRSI)
5. Podatki družbe DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture, d. o. o.; (DRI)
6. <http://www.krajsamorazdalje.si/>, 06. maj 2019
7. <http://www.dri.si/sl/podrocja-dela/zelezniska-infrastruktura>, 06. maj 2019