



# **STRATEGIJA ZMOGLJIVOSTI 2029**

**SŽ Infrastruktura, d.o.o.**

**December 2025**

## KAZALO

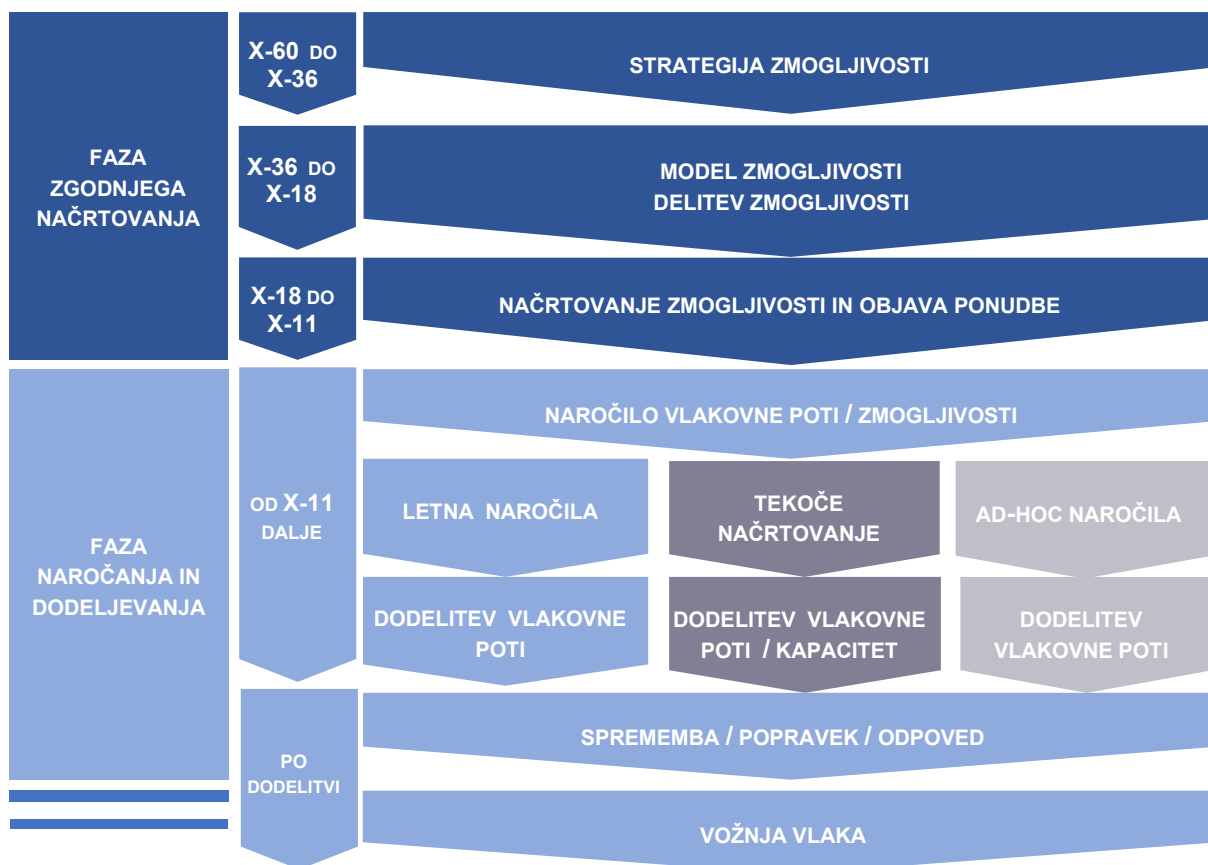
0. UVOD .....	1
0.1 KONTAKTNE ŠTEVILKE.....	2
0.2 GEOGRAFSKI OKVIR.....	3
0.3 SEZNAM VKLJUČENIH UPRAVLJAVCEV INFRASTRUKTURE .....	3
0.4 SEZNAM OBJEKTOV ZA IZVAJANJE ŽELEZNIŠKIH STORITEV.....	4
1. PRIČAKOVAN OBSEG RAZPOLOŽLJIVE INFRASTRUKTURE V VOZNEM REDU 2029 .....	5
1.1. PREDVIDENE RAZŠIRITVE ZMOGLJIVOSTI.....	5
1.2. PREDVIDENE OMEJITVE RAZPOLOŽLJIVE ZMOGLJIVOSTI .....	6
2. ZAČASNE OMEJITVE ZMOGLJIVOSTI (TCR) .....	7
2.1. NAČELA NAČRTOVANJA TCR.....	7
2.2. PREDHODNA NAJAVA TCR .....	11
3. NAČELA NAČRTOVANJA PROMETA IN PROMETNI TOKOVI .....	13
3.1. NAČELA NAČRTOVANJA PROMETA.....	13
3.2. PROMETNI TOKOVI .....	14
4. RATIFIKACIJA IN OBJAVA .....	18
5. PRILOGA 1 .....	18
Tabela 1: Seznam vključenih upravljalcev infrastrukture.....	3
Tabela 2: Seznam infrastrukturnih projektov s pričakovanim pozitivnim vplivom na zmogljivost in predvidenim zaključkom do VR 2029 .....	5
Tabela 3: Seznam infrastrukturnih projektov z negativnimi učinki na zmogljivost, ki se pričakuje do VR 2029.....	6
Tabela 4: Zapore pri katerih je možen obvoz.....	12
Tabela 5: Grafični prikaz možnih obvoznih poti.....	12
Tabela 6 :Legenda.....	14
Slika 1: Proces TTR (Vir RNE) .....	2
Slika 2: Shematski zemljevid strategije zmogljivosti .....	3
Slika 3: Shematski prikaz predvidenih razširitev zmogljivosti in predvidenih omejitev razpoložljivih zmogljivosti.....	6
Slika 4: Shematski pregled kategorij TCR (Vir RNE) .....	7
Slika 5: Predvidene zapore z velikim vplivom na promet.....	11
Slika 6: Prometni tokovi SŽ-Infrastruktura s parametri vlakov.....	17

## 0. Uvod

Eden izmed glavnih ciljev železnic v prihodnjih letih je povečanje deleža na prometnem trgu, kar bo omogočeno z uporabo konkurenčnih in agilnih procesov načrtovanja ter proizvodnje. RailNet Europe (RNE), v sodelovanju s Forum Train Europe (FTE), razvija projekt Timeplaning and Capacity Redesign (TTR), ki bo ključnega pomena za prihodnjo železniško strategijo.

Dokument "Strategija zmogljivosti 2029" je sestavni del projekta TTR, v katerem sodeluje tudi SŽ Infrastruktura d.o.o. Dokument služi kot osnovna podlaga za načrtovanje vozniških redov in za usklajevanje z Evropsko komisijo glede nove regulative o železniških zmogljivostih. Strategija zmogljivosti že v zgodnjih fazah zagotavlja ključne informacije o razpoložljivih zmogljivostih in prihodnjih prometnih tokovih. Elemente, ki vplivajo na strategijo zmogljivosti, je treba sporočiti s stopnjo podrobnosti, ki je na voljo, tudi če ni visoka, saj se te informacije štejejo za potrebne tako za pripravo načrta upravljavca infrastrukture kot za njegovo sporočanje na evropski ravni z namenom oblikovanja skupne strategije. Vendar je raven podrobnosti strategije za zmogljivost v skladu s tem, kar je trenutno določeno glede na diagram strategije zmogljivosti na evropski ravni. Prav tako je treba upoštevati, da je njegova narava v osnovi informativna in nezavezujoča. V celotnem dokumentu se odražajo različni podatki o infrastrukturi, projektih, zmogljivostih, prometnih tokovih ...), vendar se zaradi spreminjajoče se narave teh podatkov ne bi smeli obravnavati kot referenca in je potrebno upoštevati tudi ostale dokumente, predvsem program omrežja. V okviru učinkovitega upravljanja kapacitet upravljavci infrastrukture tri leta pred uveljavitvijo voznega reda omrežja (X-36) objavijo strategijo kapacitet. Splošni cilj strategije zmogljivosti je zagotoviti informacije o razpoložljivih zmogljivostih, tj. o spremembah v razpoložljivosti infrastrukture, začasnih omejitvah zmogljivosti (TCR ali »negativna zmogljivost«) kot tudi o komercialni zmogljivosti (»pozitivna zmogljivost«) za določeno voznoredno obdobje.

Strategija zmogljivosti je osnovni dokument procesa TTR, na podlagi katere bosta razvita model zmogljivosti (junij 2027 za vozni red 2029) in ponudba zmogljivosti (januar 2028 za vozni red 2029).



Slika 1: Proces TTR (Vir RNE)

Namen tega dokumenta je poudariti mednarodni značaj končnih izdelkov TTR v korist doslednosti, skladnosti in prijaznosti do strank. Izdelan je skladno s priročnikom za izdelavo strategij zmogljivosti združenja upravljavcev RailNetEurope (RNE), različica 3.0<sup>1</sup>, določena poglavja so urejena v skladu z dogovorom z več upravljavci v sklopu izdelave skupne strategije zmogljivosti kot pilotnega projekta.

Ta dokument velja za vozni red 2029 na linijah mednarodnega pomena. Obsega štiri glavna poglavja:

- geografski okvir
- pričakovane trajne spremembe infrastrukturnih zmogljivosti,
- pričakovane začasne omejitve zmogljivosti (TCR) z bistvenim vplivom,
- predvideni prometni tokovi.

Strategija zmogljivosti je namenjena tako prosilcem kot tudi njihovim končnim strankam, upravljavcem objektov za izvajanje železniških storitev in terminalom, oblikovalcem politik ter vsem drugim zainteresiranim stranem pri načrtovanju in dodeljevanju železniških zmogljivosti.

Ta dokument je potrjen s strani vodstva upravljavca infrastrukture, vendar je pravno nezavezujoč.

<sup>1)</sup> [https://rne.eu/wp-content/uploads/HB\\_Capacity\\_Strategy\\_3.0\\_2023-05-31.pdf](https://rne.eu/wp-content/uploads/HB_Capacity_Strategy_3.0_2023-05-31.pdf)

## 0.1 Kontaktne številke

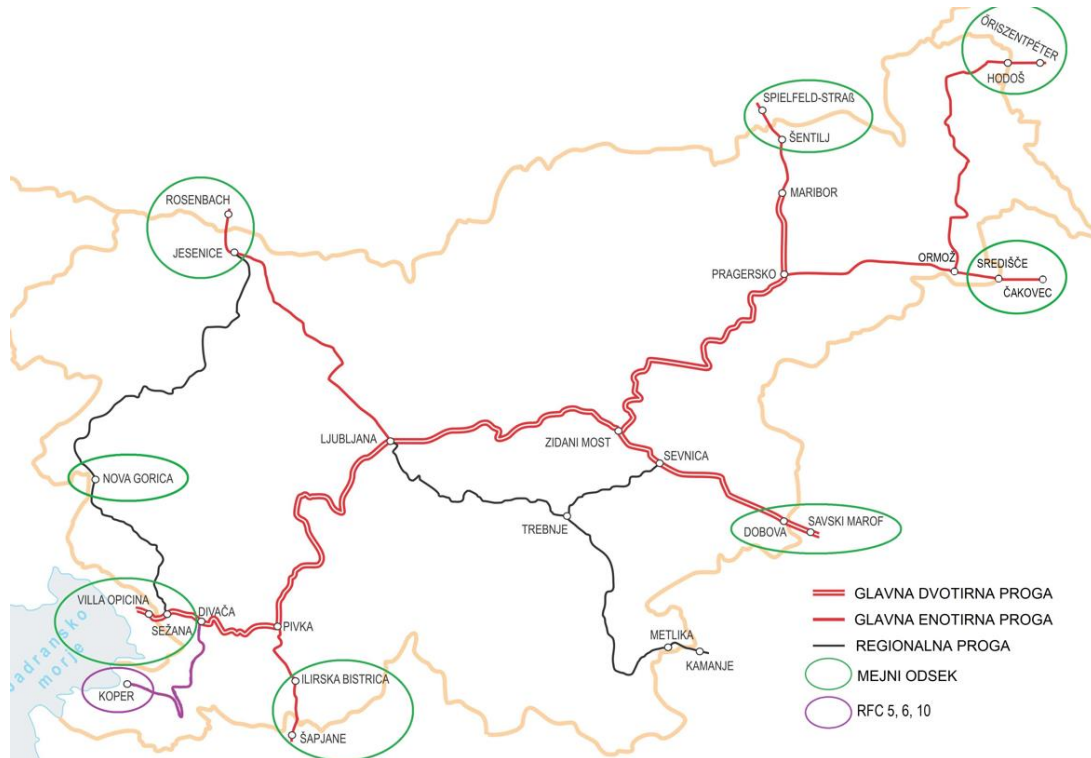
Za vprašanja v zvezi s strategijo zmogljivosti pišite na: [sanja.nunic@slo-zeleznice.si](mailto:sanja.nunic@slo-zeleznice.si)

## 0.2 Geografski okvir

Proge mednarodnega pomena so bile izbrane glede na obseg mednarodnega prometa in so del jedrnega omrežja TEN-T. Shematski zemljevid prikazuje vključene proge in mejne prehode, ki so ključnega pomena za mednarodni železniški promet:

V strategiji kapacitet so vključeni glavni mejni prehodi na javni železniški infrastrukturi:

- Avstrija – Jesenice/Rosenbach, Šentilj/Spielfeld-Straß
- Italija – Sežana/Villa Opicina, Nova Gorica-Gorizia Cle.
- Hrvaška – Dobova/Savski Marof, Ilirska Bistrica/Šapjane, Središče-Čakovec
- Madžarska – Hodoš/Oriszentpeter



Slika 2: Shematski zemljevid strategije zmogljivosti

## 0.3 Seznam vključenih upravljavcev infrastrukture

VKLJUČENI UPRAVLJAVCI INFRASTRUKTURE
RFI
OBB
GYSEV Zrt.
HŽ INFRASTRUKTURA

Tabela 1: Seznam vključenih upravljavcev infrastrukture

## **0.4 Seznam objektov za izvajanje železniških storitev**

V skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2017/2177 o dostopu do objektov za izvajanje železniških storitev in z železnico povezanih storitev se vse informacije o objektih za izvajanje železniških storitev in objektih za izvajanje železniških storitev, ki jih upravlja upravljavec infrastrukture nahajajo v Programu omrežja . Poglavje št. 7 Programa omrežja vsebuje tudi opis storitev in objektov za izvajanje železniških storitev, za katere so odgovorni drugi upravljavci objektov, ki so jih upravljavci infrastrukture zagotovili upravljavcem teh objektov.

# 1. Pričakovan obseg razpoložljive infrastrukture v voznem redu 2029

V tem poglavju so prikazane pomembne spremembe v infrastrukturi, ki bodo vplivale na razpoložljivo zmogljivost v voznem redu 2029 v primerjavi z infrastrukturo, ki je bila na voljo decembra 2025. Spremembe so razdeljene na trajne izboljšave, ki povečujejo zmogljivost (pozitivne učinke), in na začasne omejitve zaradi vzdrževalnih ali gradbenih del (negativni učinki).

Projekti, navedeni v tem poglavju, izpolnjujejo naslednja merila:

- Za razliko od TCR, ki so omenjeni v 2. poglavju, ima projekt trajen vpliv na razpoložljivo zmogljivost.
- Projekt razkriva svoj učinek na zmogljivost za vozni red 2029. V naslednjih strategijah zmogljivosti bodo objavljene letne posodobitve,
- Projekti so precej veliki in se nahajajo na segmentih omrežja, pomembnih za mednarodni promet.
- Glede pozitivnih učinkov na zmogljivosti se pričakuje, da bodo projekti, označeni kot »kvantitativni«, omogočili večje število vlakov; projekti, označeni kot "lastnosti vlaka", naj bi omogočili vožnjo daljših in težjih vlakov vključno z višjim profilom za kontejnerje; projekti, označeni kot »operativni«, se nanašajo na izboljšave fleksibilnosti, ranžiranja in ostalega.
- Kar zadeva negativne učinke na zmogljivosti, imajo projekti, označeni kot "kvantitativni", kot rezultat manjše število vlakov; projekti, označeni kot "značilnosti vlaka", imajo kot rezultat zmanjšanje dolžine, teže ali profila vlaka; Projekti, označeni kot "operativne omejitve", imajo kot rezultat zmanjšanje uspešnosti glede prilagodljivosti, razvrščanja in drugih.

## 1.1. Predvidene razširitve zmogljivosti

Navedeni so infrastrukturni projekti, ki bodo omogočili večje število vlakov, daljše kompozicije in večjo varnost ter zanesljivost prometa.

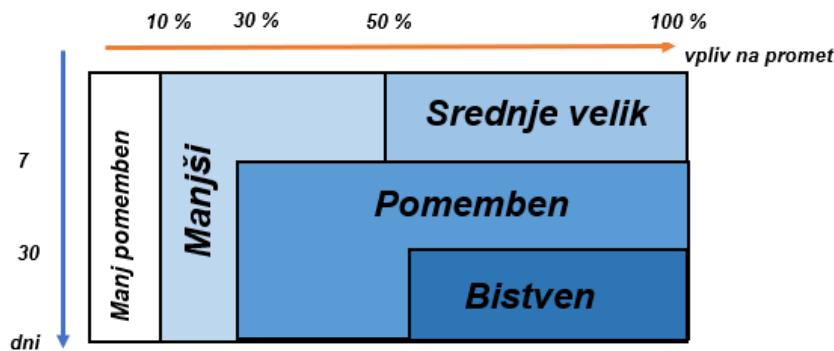
Predvidene razširitve zmogljivosti							
	ID	Segment omrežja	Opis	Učinek	Ocenjeni učinki na zmogljivost	Zagotovljeno financiranje	Velja od [če je na voljo]
SI	1	Zidani Most-Maribor	Tehnološka nadgradnja proge	Center za vodenje prometa, povečanje zmogljivosti in prometne varnosti	Kvantitativen	Da	2026
SI	2	Divača-Koper	Gradnja nove proge	Povečanje zmogljivosti	Kvantitativen	Da	2026
SI	3	Železniško vozlišče Ljubljana	nadgradnja železniške postaje	Odprava ozkega grla.	Kvantitativen in lastnosti vlaka	Da	2026
SI	4	Jesenice	nadgradnja železniške postaje	Odprava ozkega grla.	Kvantitativen in lastnosti vlaka	Da	2027

Tabela 2: Seznam infrastrukturnih projektov s pričakovanim pozitivnim vplivom na zmogljivost in predvidenim zaključkom do VR 2029



## 2. Začasne omejitve zmogljivosti (TCR)

Pri načrtovanju TCR mora upravljavec spoštovati določila Priloge VII.<sup>2</sup> Ta določa okvir za načrtovanje TCR, katerega cilj je spodbujati zgodnje načrtovanje, mednarodno usklajevanje med upravljavci infrastrukture, preglednost do prosilcev in stabilnost načrtovanja, s čimer sledi ciljem povečanja učinkovitosti in konkurenčnosti železniških storitev.



Slika 4: Shematski pregled kategorij TCR (Vir RNE)

V tem poglavju so v točki 2.1. opisana načela načrtovanja TCR, v točki 2.2. pa so okvirno navedeni večji TCR v letu 2029. Prva objava le teh je sicer predvidena v x-24.

### 2.1. Načela načrtovanja TCR

#### 2.1.1. Združevanje TCR z namenom zmanjšanja vpliva in trajanja

Načrtovanje TCR vključuje združevanje več del v enoten koncept za zmanjšanje vpliva na promet. Združevanje del poteka na geografskih segmentih in je stalno prisoten proces v okviru TCR. Z vidika upravljavca je delo z več projekti blizu drug drugemu ali izkoriščanje prednosti večjih TCR za organizacijo majhnih TCR ali vzdrževalnih del možno, če je to tehnično izvedljivo, če logistika dela to dopušča in če načrti posameznih projektov vključujejo potrebno prilagodljivost za načrtovanje istočasnih del. Združevanje del v skupine je stalen proces.

Proces načrtovanja združevanj TCR pri upravljavcu se prične v X-12. S prevozniki ni predvidenih vnaprej določenih sporazumov o združevanju TCR.

#### 2.1.2. Opis odsekov, kjer se TCR zaradi pomanjkanja zmogljivosti ne načrtujejo sočasno

Da bi se izognili (dodatnemu) pomanjkanju zmogljivosti med TCR, lahko upravljavci določijo odseke, kjer TCR ne bodo načrtovani hkrati. To vključuje obvozne poti. Upravljavec ima več pristopov za definiranje in obravnavo obvoznih poti:

- Koridorski pristop z vnaprej določenimi obvoznimi potmi, ki se jih uporablja, kadar je določen odsek proge zaprt.
- Koridorski pristop z več vnaprej določenimi obvoznimi potmi, od katerih mora vsaj ena ostati odprta.
- Obvozne poti niso vnaprej določene, možnosti obvozov se preučijo v fazi načrtovanja TCR.

Poleg obvoznih poti se lahko določi tudi druge povezane odseke, na katerih se TCR ne načrtujejo istočasno.

<sup>2</sup> <https://eur-lex.europa.eu/Priloga VII>

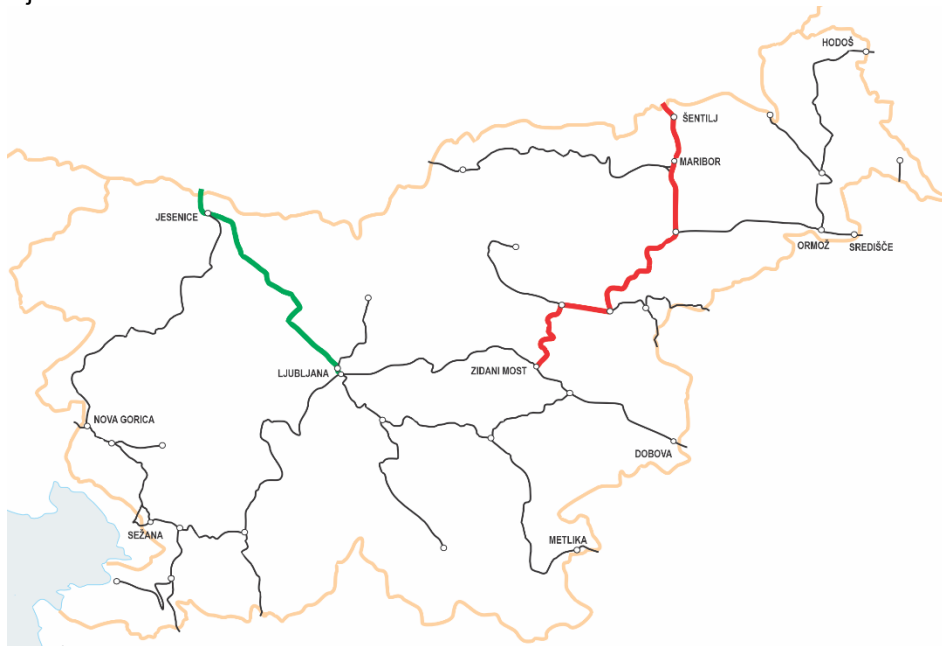
SŽ-Infrastruktura pri načrtovanju TCR v okviru razpoložljive infrastrukture upošteva koridorski pristop z vnaprej določenimi obvoznimi potmi, če to ni mogoče, se možnosti obvozov preučijo v fazi načrtovanja posamezne TCR.

Vzdrževalna dela se načrtujejo na način, da se ne izvajajo istočasno na medsebojno povezanih odsekih. Poleg tega se upošteva določilo, da prometnik istočasno na svojem odseku lahko upravlja le eno zaporo.

### Povezani odseki, na katerih se TCR ne načrtujejo istočasno

Za zagotovitev prometa med Slovenijo in Avstrijo mora ostati odprt eden od naslednjih odsekov:

- Ljubljana – Zidani Most – Šentilj
- Ljubljana – Jesenice



Del prometa za/iz postaje Koper tovorna v smeri Avstrije se po potrebi preusmeri preko Italije.

Za zagotovitev prometa med Sežano in Jesenicami mora ostati odprt eden od naslednjih odsekov:

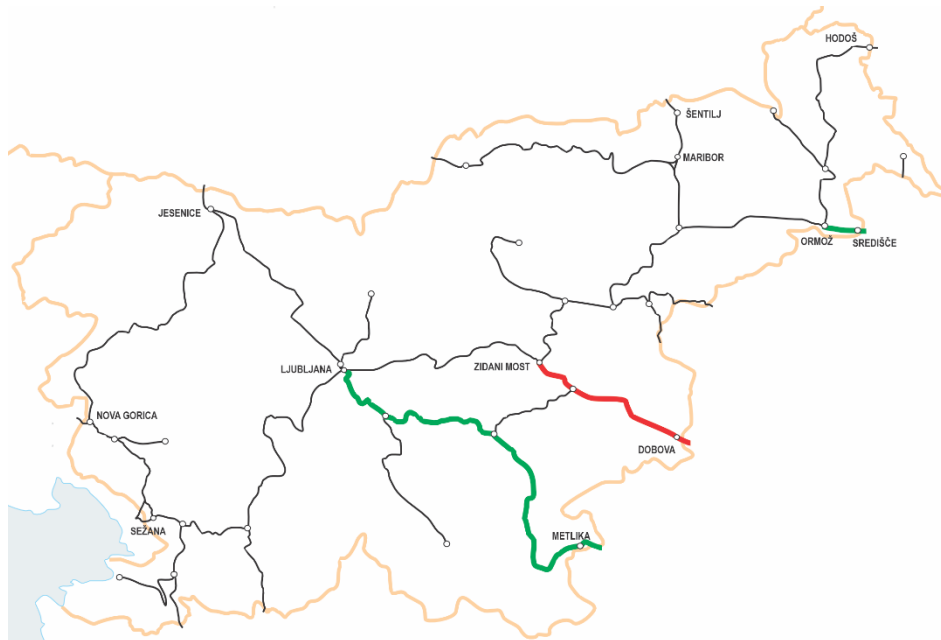
- Ljubljana – Jesenice
- Sežana – Nova Gorica – Jesenice



Promet v smeri Italije se po potrebi preusmeri preko Avstrije.

Za zagotovitev prometa med Slovenijo in Hrvaško mora ostati odprt eden od naslednjih odsekov:

- Zidani Most - Dobova
- Ljubljana – Metlika in Ormož – Središče



Za zagotovitev prometa med Slovenijo in Madžarsko mora ostati odprt eden od naslednjih odsekov:

- Ormož - Hodoš
- Ormož – Središče



V primeru zapore med Pragerskim in Ormožem se promet preusmeri preko Avstrije ali Hrvaške.

### **2.1.3. Obdobje, ko se bodo načrtovali redni TCR, če njihova narava to omogoča**

Na splošno so TCR načrtovani v obdobjih z zmanjšanim prometom, da se čim bolj zmanjša njihov vpliv na potnike: med (podaljšanimi) nočmi, vikendi, šolskimi počitnicami ali poleti. Zaradi intenziviranja gradbenih in vzdrževalnih del je upravljavec infrastrukture sicer prisiljen porazdeliti TCR tudi podnevi ali ob delavnikih, z namenom optimizacije stroškov in virov.

### **2.1.4. Načrtovanje vzdrževalnih del**

Vzdrževanje infrastrukture je po naravi ponavljajoče se. Vsako sredstvo je treba redno vzdrževati, s čimer se zagotovi varno obratovanje železniške infrastrukture. Z izdelavo načrta vnaprej predvidenih vzdrževalnih oken je mogoče olajšati vzdrževanje, kar bo pozitivno vplivalo na razpoložljivost infrastrukture. Načrtovanje rednega vzdrževanja v okviru vzdrževalnih oken je tudi z vidika organizacije lažje, saj ni potrebno vsakič posebej začeti načrtovanja od začetka temveč se izvede po ustaljenem postopku, istočasno to poveča učinkovitost procesa načrtovanja.

Na enotirnih progah se gre v okviru vzdrževalnih oken za popolno prekinitev prometa, medtem ko se na dvotirnih progah zapre en tir dvotirne proge. Vzdrževalna okna se ne načrtujejo istočasno na medsebojno povezanih odsekih.

Vzdrževalna okna so porazdeljena čez celotno leto v trajanju med 6 do 9 ur. Običajno se vzdrževalna okna načrtujejo vsak drugi teden. Večina vzdrževalnih oken je načrtovanih med vikendi, ko je manjši obseg potniškega prometa, in ob ponedeljkih, ko je manjši obseg tovornega prometa. V letnem voznem redu vzdrževalna okna niso upoštevana, vozni red vlakov se operativno prilagodi.

Vzdrževalna okna so načrtovana na približno 30 % omrežja javne železniške infrastrukture, in sicer na progah z večjo gostoto prometa. Na ostalih progah se vzdrževanje opravlja med vlaki.

Če se posamezno vzdrževalno okno ne bo uporabilo, upravljavec to odpove 14 dni pred načrtovanim oknom. Vzdrževalna okna se lahko uporabijo tudi za ostala dela v okviru projektov. Če je za to potrebna razširitev (podaljšanje) vzdrževalnih oken, se to ne izvede brez predhodnega posvetovanja s sosednjimi upravljavci, v kolikor vplivajo na promet mednarodnih vlakov.

### **2.1.5. Postopek dodeljevanja TCR, usklajevanje in posvetovanje**

Pri načrtovanju TCR je nujno posvetovanje s trgov. Prvo posvetovanje se izvede v okviru redne seje stalnega odbora za usklajevanje potreb na področju železniške infrastrukture, ko upravljavec prejme informacije o načrtovanih investicijskih delih na železniški infrastrukturi od pristojnega ministrstva. Na tej seji v mesecu oktobru se obravnava znane TCR za naslednje vozno redno obdobje (X-14). Posvetovanja o posodobljenih podatkih o TCR potekajo do X-4 na multilateralnem nivoju na konferencah FTE in na bilateralnem nivoju v okviru zaključnih vozno rednih usklajevanj.

Za posamezne večje TCR se posvetovanje o vseh vidikih TCR izvede na za to posebej organiziranih sestankih. Razprava vključuje različne scenarije TCR (število TCR, trajanje, vpliv na razpoložljive zmogljivosti) in načrtovanjem TCR, vključno z obvoznimi potmi.

Za TCR z bistvenim vplivom na razpoložljivost infrastrukture prosilci lahko zaprosijo za primerjavo pogojev, ki jih je treba upoštevati pri vsaj dveh alternativah omejitev zmogljivosti. Največja prilagodljivost je možna pri preverjanju alternativ v prvi fazi posvetovanja. Zaposilo se sicer lahko odda kadarkoli med procesom usklajevanja TCR.

### **2.1.6. Mednarodno usklajevanje**

Upravljavci usklajujejo TCR, z namenom čim bolj sinhroniziranega izvajanja TCR na obeh straneh mejne točke in zagotavljanja ustreznih obvoznih poti. Usklajevanje se lahko izvede dvostransko ali med več upravljavci hkrati, zlasti kadar TCR ali obvozne poti vplivajo na več držav. SŽ-Infrastruktura izvede

mednarodna usklajevanja vsaj na bilateralnem nivoju z vsemi sosednjimi upravljavci, poleg tega sodeluje na usklajevanjih v okviru prednostnih tovornih koridorjev.

Pri načrtovanju večjih TCR z bistvenim vplivom na več omrežij je predviden tako imenovan dvodnevni pristop usklajevanja. To pomeni, da se mednarodno usklajevanje med upravljavci izvede prvi dan, naslednji dan pa se o rezultatih teh usklajevanj razpravlja še s prevozniki, na katere bo vplival načrtovan TCR.

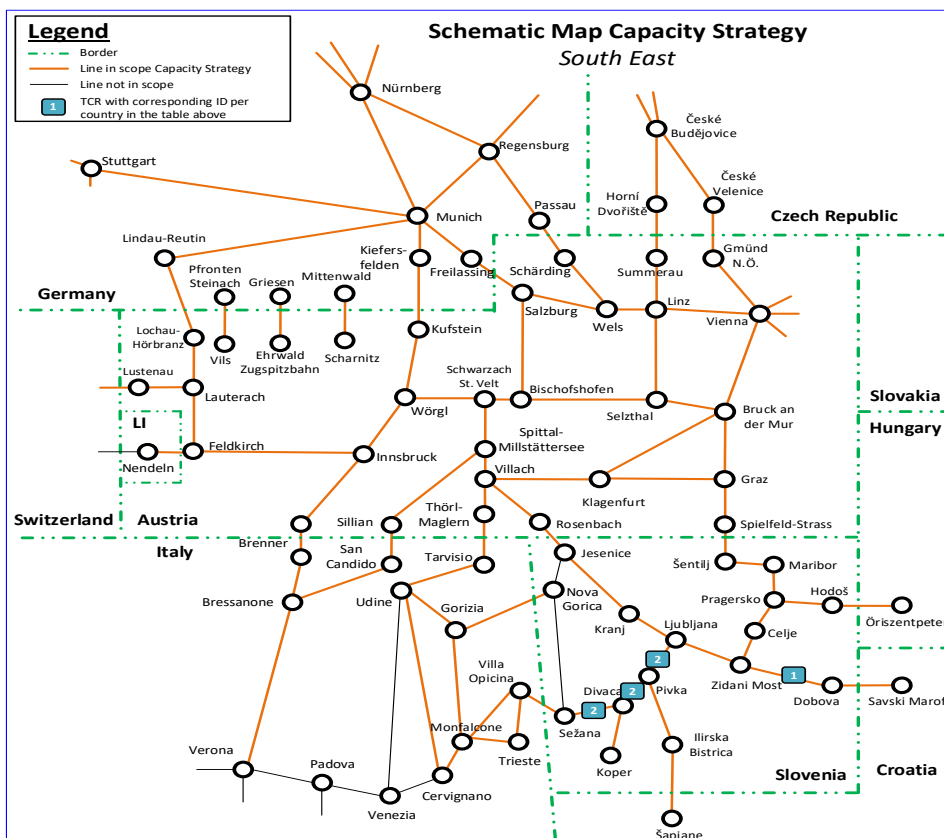
Za potrebe usklajevanja in objave TCR se uporablja enotno orodje v okviru informacijskih rešitev združenja upravljavcev RNE.

### 2.1.7. Opis postopka v primeru nestrinjanja vpletenih strank

Posebni postopki v primeru nestrinjanja glede načrtovanja TCR niso predvideni. Za potrebe reševanja sporov se uporabi obstoječe in predpisane postopke za ostale procese.

## 2.2. Predhodna najava TCR

V času nastanka in objave Strategije zmogljivosti 2029 sta bili predvideni dve večji zapori z bistvenim vplivom. V trenutku, ko bodo znani bolj natančni podatki- termini izvajanj ter obseg del, bodo TCR usklajene s sosednjimi upravljavci in z vsemi vpletenimi strankami, naknadno pa bodo upošteevane tudi pri izdelavi modela kapacitet.



Slika 5: Predvidene zapore z velikim vplivom na promet

## 2.2.1 Standardna možna preusmeritev za vnaprej napovedane TCR z večjim vplivom

Možnosti preusmeritve vlakov se usklajujejo s prevozniki na načrtovanih sestankih, na katerih zagotavljamo podrobne informacije o razpoložljivih zmogljivostih ter opisujemo tehnične in operative parametre, ki jih je treba upoštevati pri načrtovanju in izvajanju preusmerjenih vlakovnih storitev.

Graf, kjer so parametri opisani, je na voljo na spletni strani RFC 6: [Re-routing-options-RFC 6.xlsx](#)

PREDVIDENE ZAPORE Z VELIKIM VPLIVOM NA PROMET PRI KATERIH JE MOŽEN OBVOZ							
SI	1	Dobova d.m.-Zidani Most	Nadgradnja prog in postaj	Posodobitev CVP povečanje prometne varnosti	Kvantitativne	da	2029-2030
SI	2	Ljubljana-Pivka	Tehnološka nadgradnja	Povečanje zmogljivosti	Kvantitativne	da	2029-2030

Tabela 4: Zapore pri katerih je možen obvoz

SI	1	Dobova-Zidani most  Zapore bodo izvedene na posameznih odsekih dvotirne proge. Glede na obseg prometa so možnosti preusmeritve prikazane na sliki.	Posodobitev centrov za nadzor prometa, povečanje ravni prometne varnosti  Rdeča = TCR/prvotna pot, zelena = odstopanje).	
SI	2	Ljubljana-Pivka  Zapore bodo izvedene na posameznih odsekih dvotirne proge. Glede na obseg prometa so možnosti preusmeritve prikazane na sliki.	Povečanje zmogljivosti  (Rdeča = TCR/prvotna pot, zelena = odstopanje).	

Tabela 5: Grafični prikaz možnih obvoznih poti

## 3. Načela načrtovanja prometa in prometni tokovi

### 3.1. Načela načrtovanja prometa

Za razliko od prejšnjih strategij zmogljivosti načrtovanje prometa v tem dokumentu ne upošteva le mejnih točk, temveč prva vozlišča znotraj omrežja, do katerih nadaljuje vožnjo večina vlakov od mejne točke.

Pri pripravi strategij in modelov zmogljivosti je v uporabi pristop vrednotenja na podlagi preteklih voznih redov. Odvisno od omrežja je lahko referenčni vozni red zadnji pred dostavo strategije zmogljivosti, npr. letni vozni red 2026 za strategijo zmogljivosti 2029 ali več preteklih voznih redov. Pri določanju obsega prometa se upošteva srednja vrednost za povprečni delovni dan v tednu. V kasnejši fazi se lahko upošteva še pričakovana rast prometa na podlagi napovedi prometnih tokov.

Število vlakov je usklajeno s sosednjimi upravljavci in ustreza povprečnim vrednostim glede na vrsto prometa na uro, brez razlikovanja med konicami in izven konic. Prikazane številke prikazujejo ne zavezujočo povprečno razpoložljivo zmogljivost na uro za medkrajevni potniški, regionalni potniški in tovorni promet za vozni red 2029. Nadaljnja ocena in podrobnejša diferenciacija bo izvedena med pripravo modela zmogljivosti in ponudbe zmogljivosti.

Pri načrtovanju vlakovnih poti se razpoložljive infrastrukturne zmogljivosti razporejajo po tržnih segmentih ob upoštevanju trenutnih prometnih tokov in načrtovanih omejitev zmogljivosti. Po določitvi omejitev uporabe, potrebnih za izvajanje obsežnih inženirskih del, so razpoložljive zmogljivosti razvrščene po segmentih in stopnji prioritete:

- zmogljivosti za daljinske potniške vlake v okviru izvajanja obvezne gospodarske javne službe
- zmogljivosti za regionalne potniške vlake v okviru izvajanja obvezne gospodarske javne službe
- zmogljivosti za tovarne vlake na prednostnih tovornih koridorjih (PaPs) in tovarne vlake z znanimi koledarji voženj

Mogoča ponudba zmogljivosti za tekoče načrtovanje, začeni s predhodno določenim in vnaprej izdelanim katalogom zmogljivosti, bo odvisna od regulativnega okvira, ki je trenutno v obravnavi na evropski ravni.

Pričakuje se, da bo na podlagi strategije pripravljen model zmogljivosti za vozni red 2029 v informacijskem orodju RNE z izvozom potrebnih podatkov do sredine junija 2027. Pri tem bodo upoštevani naslednji vhodni podatki:

- a) Osnovni parametri vlaka
  - merila za določanje postankov potniških vlakov - daljinski vlaki nimajo postanka na vseh vmesnih postajah, ostali potniški vlaki se ustavljajo na vseh postajah in postajališčih;
  - referenčna maksimalna hitrost potniških vlakov 160 km/h;
  - maksimalna dolžina vlakovnih kompozicij potniških vlakov in motornih garnitur 250m-430m;
  - maksimalna masa tovornih vlakov 1580 t, ob upoštevanju posebnih pogojev 2500 t;
  - maksimalna dolžina tovornih vlakov 400m-600 m;
  - pričakovana hitrost tovornih vlakov 100 km/h.

Prikazane vrednosti lahko odstopajo na posameznih odsekih omrežja, odvisno od regionalnih pogojev in sporazumov s prevozniki. Vrednosti so povprečne in so zato le okvirne.

- b) CNA – najava potreb po zmogljivosti

Zbiranje CNA se lahko izvede bodisi posebej za model zmogljivosti kadar koli v procesu priprave modela ali kot sestavni del drugih izvedenih nacionalnih procesov za zagotavljanje koncepta zmogljivosti, ki bo zagotavljal podlago za strategijo zmogljivosti in model zmogljivosti.

c) Mednarodna uskladitev

Mednarodno usklajevanje poteka pred objavo osnutka strategije zmogljivosti in modela zmogljivosti. Posebej je to pomembno, ker upravljavci za pripravo dokumentov uporabljajo različne podatkovne baze glede na že obstoječe nacionalne procese. V primeru neusklajenosti se bo poskušal doseči dogovor, če ne bo druge možnosti bo ta upošteval najnižjo skupno vrednost.

### 3.2. Prometni tokovi

Prometni tokovi so v tem dokumentu opredeljeni na mejnih točkah in na odsekih glavnih prog. Številke ustrezajo povprečnim vrednostim glede na vrsto prometa na uro, brez razlikovanja med konicami in izven konic.

Številke na mejnih točkah izhajajo iz ocen posameznih upravljavcev, ne temeljijo pa na enotni metodologiji, ki bi bila skupna vsem vpletenim upravljavcem infrastrukture. Če ni navedeno drugače, so številke usklajene s sosednjim upravljavcem.

Čeprav niso zavezujoče, določajo povprečne kapacitete na uro, ki so na razpolago za potniške vlake na dolge razdalje, regionalne potniške vlake in mednarodne in notranje tovorne vlake za vozni red 2026. Nadaljnja ocena in podrobnejša diferenciacija bo izvedena z modelom kapacitet in ponudbo kapacitet.

Uskladitev s sosednjimi upravljavci je bila izdelana kot število sistemskih vlakovnih poti na uro. Dodatne vlakovne poti, ki niso sistematizirane, se lahko upoštevajo v fazi konstrukcije voznega reda

Spodnje podatke je potrebno upoštevati kot informativni shematični prikaz:

1. vlak na uro	1. vlak na dve uri	Vrsta vlaka
		Mednarodni
		Regionalni
		Tovorni




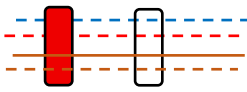
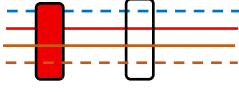
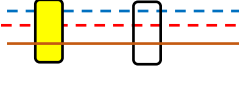
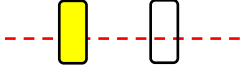
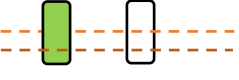
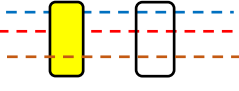
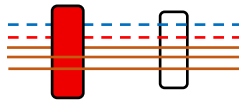


	Vse zahteve bodo lahko izpolnjene
	Morda bodo potrebne spremembe
	Pričakovano je veliko povpraševanje

Tabela 6 :Legenda

Mejni odsek	Odgovorni upravljavec na mejnem odseku	Število vlakov v eni uri		Tovorni vlaki na uro in na smer
		Mednarodni	Regionalni	
<b>SŽ - ÖBB</b>				
Jesenice/Rosenbach 	SŽ-I	0,5	0,5	1,5

Šentilj/Spielfeld-strasse 	ÖBB	0,5	1	1,5
<b>SŽ- HŽ</b>				
Dobova/Savski Marof 	SŽ-I	0,5	0,5	1
Ilirska Bistrica/Šapjane 	HŽ	0	0,5	0
Središče – Čakovec 	HŽ	0	0,5*	0,5*
*- manj kot 0,5 na uro				
<b>SŽ -GYSEV Zrt.</b>				
Hodoš/Őriszentpéter 	SŽ-I	0,5	0,5	0,5
<b>SŽ - RFI</b>				
Sežana/Villa Opicina 	RFI	0,5	0,5	3

<p>Nova Gorica/Gorizia</p> 	<p>SŽ-I</p>	<p>0</p>	<p>0,5</p>	<p>0,5</p>
<p><b>RFC 5,6,10</b></p>				
<p>Divača-Koper tovorna/Koper</p> 		<p>0</p>	<p>0,5</p>	<p>3</p>



## **4. Ratifikacija in objava**

Dokument je potrjen s sklepom posloводства SŽ-Infrastruktura, d.o.o. št. 170, z dne 18.12.2025, objavljen je na spletni strani upravljavca.

Poleg nacionalne Strategije zmogljivosti je izdelana tudi skupna Strategija zmogljivosti 2029 z upravljavci infrastrukture: ProRail, SNCF Réseau, DB InfraGO AG, ÖBB Infrastruktur, RFI S.p.A., SZ CZ, ACF CFL in ZSR, kot pilotni projekt v angleškem jeziku ter je objavljena na spletni strani RNE.

Dolgoročno ta pilotni projekt pomaga pri zbiranju izkušenj in strokovnem znanju skupaj z RailNetEurope (RNE) in Forum Train Europe (FTE) glede na prihodnjo evropsko uredbo o uporabi železniških infrastrukturnih zmogljivosti v enotnem evropskem železniškem območju (COM(2023) 443/2).

## **5. Priloga 1**

Za zagotavljanje prispevkov k dokončanju Strategije zmogljivosti je bil na spletni strani SŽ Infrastruktura objavljen osnutek Strategije zmogljivosti za leto 2029. Vključeni deležniki so bili pozvani, da pošljejo svoje prispevke in odprta vprašanja do 17.11.2025. Prispevki in povratne informacije so podane v Prilogi 1, v obliki Exc tabele in so v največji možni meri upoštevani pri dokončanju Strategije zmogljivosti za leto 2029.