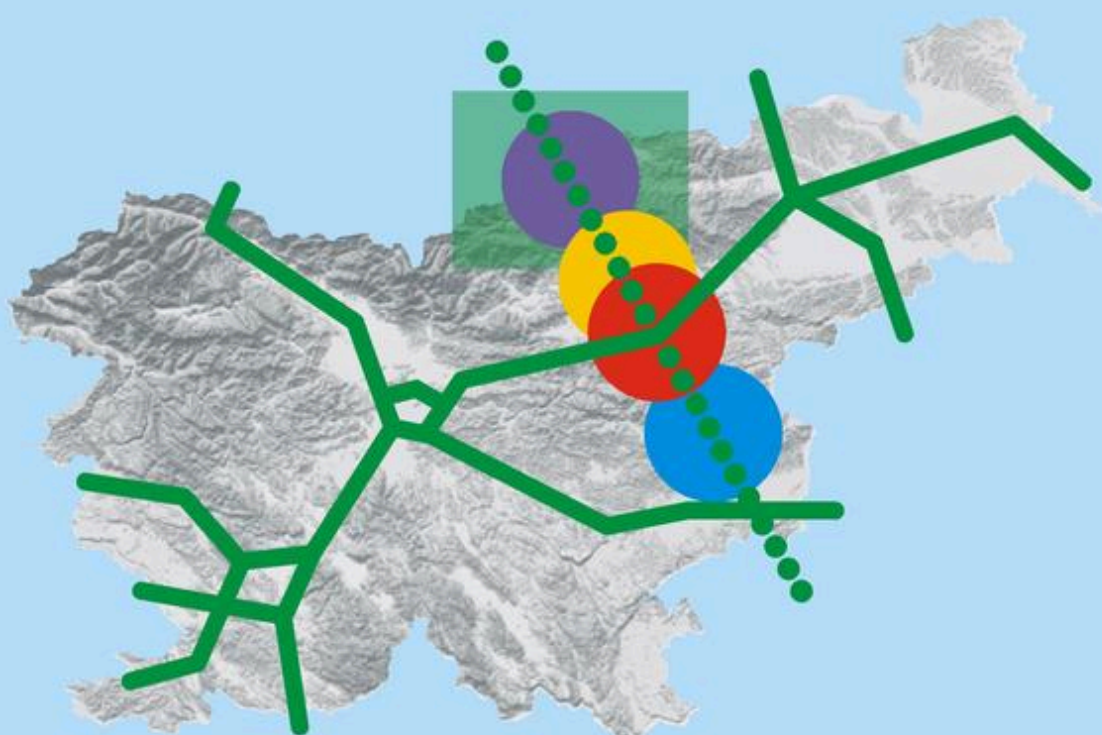


**via-vita**

## **2. STROKOVNI SIMPOZIJ**

### **3. RAZVOJNA OS IZZIVI NAČRTOVANJA IN FINANCIRANJA**



## **ZBORNİK**

Slovenj Gradec  
25.10.2007



# CM Celje

**CESTE MOSTOVI CELJE d.d.**  
Družba za nizke in visoke gradnje

## DEJAVNOSTI

### I. PODROČJE NIZKE GRADNJE:

- ceste;
- komunalni vodi;
- športno rekreacijski objekti;
- zunanje ureditve.

### II. PODROČJE MOSTOVI, VIADUKTI, VISOKE GRADNJE:

- mostovi;
- viadukti;
- objekti visokih gradenj;
- gradnja stanovanj za trg.

### III. PODROČJE IZDELKOV IN GRADBENIH MATERIALOV:

- asfaltnih zmesi;
- litih asfaltov;
- betonskih mešanic in cementnih stabilizacij;
- kamnitih drobirjev in drugih mineralnih agregatov;
- polimerno modificiranih bitumnov;
- apnenčevega mikro polnila – apnenčeve moke;
- opreme za zimsko službo;
- vzdrževanje cest;
- izdelava prehodnih konstrukcij-dilatacij na premostitvenih objektih.

### IV. SISTEM RAVNANJA Z INERTNIMI GRADBENIMI ODPADKI:

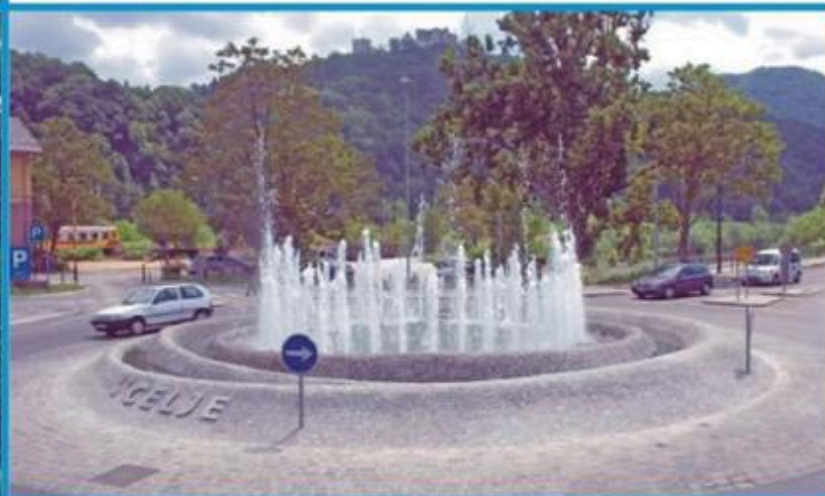
- zbiranje;
- sortiranje;
- predelava;
- reciklaža;
- odstranjevanje;
- prevažanje.

### V. STORITVE:

- prevozne storitve;
- strojne storitve;
- laboratorijske preiskave asfaltnih zmesi, betonskih mešanic in zemljin;
- dobava, polaganje in vzdrževanje športnih igrišč z umetno travo.

CM Celje, d.d., Lava 42, 3000 Celje  
Tel.: 03 42 66 100 Fax: 03 42 66 306  
[www.cm-celje.si](http://www.cm-celje.si)

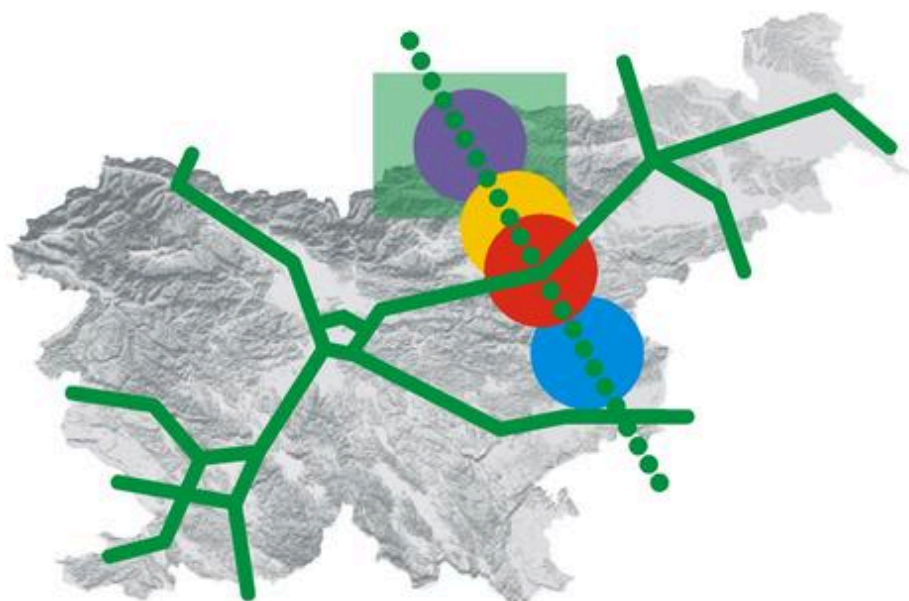
**Informacije: 03 42 66 148**  
**[marketing@cm-celje.si](mailto:marketing@cm-celje.si)**



**via-vita**

**2. STROKOVNI SIMPOZIJ**

**3. RAZVOJNA OS  
IZZIVI NAČRTOVANJA IN  
FINANCIRANJA**



Slovenj Gradec  
25.10.2007

**ZBORNİK**

UREDIL  
Silvo CESNIK



MESTNA OBČINA  
SLOVENJ GRADEC



**društvo za ceste maribor**

**2. STROKOVNI SIMPOZIJ**

**3. RAZVOJNA OS  
IZZIVI NAČRTOVANJA IN  
FINANCIRANJA**

25.10.2007

Koroška galerija likovnih umetnosti  
Slovenj Gradec

**Organizator**

UNIVERZA V MARIBORU  
FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO  
MESTNA OBČINA SLOVENJ GRADEC  
DRUŠTVO ZA CESTE MARIBOR  
DRUŽBA ZA RAZISKAVE V CESTNI  
IN PROMETNI STROKI SLOVENIJE

**Glavni urednik**

Silvo CESNIK

**Uredniški odbor**

Barbara BRATINA  
Samo Peter MEDVED

ISBN 978-961-248-125-4



**CIP - Kataložni zapis o publikaciji**

Univerzitetna knjižnica Maribor

656.1.01(497.4)(082)

**STROKOVNI simpozij 3. razvojna os - izzivi načrtovanja  
in financiranja (2 , 2007 ; Slovenj Gradec)**

Zbornik / 2. strokovni simpozij 3. razvojna os - izzivi načrtovanja  
in financiranja, 25. 10. 2007, Koroška galerija likovnih umetnosti,  
Slovenj Gradec ; [organizatorji Fakulteta za gradbeništvo  
[et al.] , glavni urednik Silvo Cesnik]. -  
Maribor : Fakulteta za gradbeništvo : Društvo za ceste Maribor, 2008

ISBN 978-961-248-125-4

1. Cesnik, Silvo 2. Fakulteta za gradbeništvo  
(Maribor)

COBISS.SI-ID 61561345



## 2. STROKOVNI SIMPOZIJ

### 3. RAZVOJNA OS

### IZZIVI NAČRTOVANJA IN

### FINANCIRANJA

#### ČASTNI POKROVITELJ

MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR  
Minister, Janez PODOBNIK

#### POKROVITELJI

SLUŽBA VLADE RS ZA RAZVOJ  
Minister, dr. Žiga TURK

MINISTRSTVO ZA FINANCE  
Minister, dr. Andrej BAJUK

MINISTRSTVO ZA GOSPODARSTVO  
Minister, mag. Andrej VIZJAK

MINISTRSTVO ZA PROMET  
Minister, mag. Radovan ŽERJAV

SLUŽBA VLADE RS  
ZA LOKALNO SAMOUPRAVO IN  
REGIONALNO POLITIKO  
Minister, dr. Ivan ŽAGAR

#### ČASTNI ODBOR

Prof.dr. Ludvik TRAUNER  
Predsednik

Franjo BOBINAC  
Jože KOZMUS  
Borut MEH  
Srečko MEH  
Alojzij MUHIČ  
Rajko SIROČIČ  
Bojan ŠROT  
Matjaž ZANOŠKAR  
Vili ŽAVRLAN

#### STROKOVNI ODBOR

Prof.dr. Tomaž TOLLAZZI  
Predsednik

Mag. Stanislav BOŽIČNIK  
Prof.dr. Franci KRIŽANIČ  
Doc.dr. Marjan LEP  
Prof.dr. Marko PAVLIHA  
Jakob PRESEČNIK  
Prof.dr. Danijel REBOLJ  
Doc.dr. Metka SITAR  
Saša SKULJ  
Marko VUČINA

#### ORGANIZACIJSKI ODBOR

Mag. Stanislav TOMINC  
Predsednik

Barbara BRATINA  
Silvo CESNIK  
Jože FRAS  
Zvonko KUHELNIK  
Karla LOBNIK  
Radmilo PERUNOVIČ  
Lidija POŽGAN

## Zaključki 2. simpozija

Dne 25.10.2007 je v organizaciji Društva za ceste Maribor, Fakultete za gradbeništvo Univerze v Mariboru in MO Slovenj Gradec v prostorih Koroške galerije likovnih umetnosti v Slovenj Gradcu, potekal 2. strokovni simpozij z naslovom "3. Razvojna os - izzivi načrtovanja in financiranja".

Strokovnega simpozija se je udeležilo preko 150 udeležencev, med njimi vrsta uglednih strokovnjakov, županov, poslancev državnega zbora, članov območnih gospodarskih zbornic, novinarjev in druge zainteresirane javnosti. Simpozij je potekal pod pokroviteljstvom Ministrstva za promet, Ministrstva za gospodarstvo, Ministrstva za okolje in prostor in služb vlade RS za lokalno samoupravo in regionalni razvoj. Tematika je bila kakovostno predstavljena s strani dvanajstih avtorjev, ki so problematiko načrtovanja in financiranja predstavili iz tehničnega in ekonomskega pogleda. Prispevki posameznih avtorjev so podrobneje predstavljeni v zborniku posvetovanja.

Namen 2. strokovnega simpozija je bil prikazati potek aktivnosti načrtovanja 3. razvojne osi, predvsem pa ugotoviti njihov časovni napredek od prvega simpozija v Mariboru. Iz vsebin referatov lahko ugotovimo, da so aktivnosti pri umeščanju posameznih tras 3. razvojne osi v prostor v polnem poteku. Umeščanje tras je dobro razgibalo lokalno skupnost predvsem v severnem koridorju, kjer je že bila predstavljen najugodnejši potek variante trase. To dokazujejo tudi burne razprave ob zaključku posvetovanja s strani posameznih predstavnikov civilne iniciative, ki nasprotuje predlaganemu poteku trase hitre ceste. Zaradi različnih dejavnikov in interesov, do katerih prihaja pri vrednotenju prostora je prišlo do zaključka, da se prvotni terminski plan pričetka gradnje hitre ceste zamika. Dejstvo pa je, da to ni posebnost samo Koroške ali Savinjsko-šaleške regije, ampak se podoben trend težavnosti umeščanja novih prometnic v prostor opaža tudi drugod po Sloveniji. Razloge moramo iskati v vedno večjem konfliktu interesov pozitivnih in negativnih učinkov novih prometnic na okolje, prostor, pa tudi posamezne gospodarske panoge. Zato bo potrebno do dokončnega definiranja potekov tras 3. razvojne osi voditi strpen in aktiven dialog z vsemi aktivnimi in pasivnimi udeleženci v tem zahtevnem procesu.

V zaključni razpravi posvetovanja je bil izražen interes za formiranje strokovnega telesa pod okriljem Ministrstva za promet, ki bi skrbelo za koordinirano delo in potek aktivnosti na vseh nivojih ter pravočasno in strokovno sprejemanje odločitev. Posvetovanje je namreč pokazalo, da je bilo do sedaj na področju možnosti iskanja systemskega financiranja realizacije 3. razvojne osi, katere investicijska vrednost je za dolžino cca 200 km od Avstrijske do Hrvaške meje ocenjena v višini 1,5 milijarde EUR, storjeno premalo. Zato je bila izražena skrb, da kljub umestitvi trase v prostor, ne bo ekonomskih osnov za realizacijo tako velikega projekta. Zaradi zahtevnosti in obsežnosti projekta, bo nujno potrebna parcialna izgradnja prometnice, določena po ključu ekonomske upravičenosti. Dodatno merilo pa bo tudi nova pokrajinska zakonodaja in skladen regionalen razvoj.

Udeleženci posvetovanja so izrazili interes po organiziranju 3. strokovnega simpozija, ki bi se izvedel v enem izmed krajev, ki ležijo v predvidenem koridorju 3. razvojne osi (Sevnica, Celje).

Dekan Fakultete za gradbeništvo  
Prof.dr. Ludvik Trauner



Predsednik Društva za ceste Maribor  
Mag. Stanislav Tominc



Župan Mestne občine Slovenj Gradec  
Matjaž Zanoškar



**via-vita**

**2. STROKOVNI SIMPOZIJ**

**3. RAZVOJNA OS  
IZZIVI NAČRTOVANJA IN  
FINANCIRANJA**

25.10.2007  
Koroška galerija  
likovnih umetnosti  
Slovenj Gradec

**ORGANIZATOR**

UNIVERZA V MARIBORU  
FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO  
MESTNA OBČINA SLOVENJ GRADEC  
DRUŠTVO ZA CESTE MARIBOR  
Smetanova 17, 2000 Maribor  
Tel.: 02 2294-367  
Fax: 02 2525-337  
E-mail: dcm@uni-mb.si  
http://dcm.fg.uni-mb.si

Davčna št.: 76603474  
Matična št.: 1049364  
TRR: 04515-0000970605  
in  
DRUŽBA ZA RAZISKAVE  
V CESTNI IN PROMETNI  
STROKI SLOVENIJE



MESTNA OBČINA  
SLOVENJ GRADEC

**SPONZORJI**

**Generalni sponzorji**  
CESTE MOSTOVI CELJE  
VEGRAD  
KOPUR  
**Sponzorji 1**  
DDC SVETOVANJE INŽENIRING  
PRIMORJE  
SCT  
LINEAL  
PROJEKT NOVA GORICA  
**Sponzorji 2**  
POŠTA SLOVENIJE  
PROJEKT NIZKE ZGRADBE  
OMEGA CONSULT  
ZIL INŽENIRING  
**Sponzorji 4**  
DOLENJSKA PROJEKTIVA  
TOPOS  
BPI BIRO ZA PROJEKTIRANJE  
EPI SPEKTRUM  
OBČINA ŠENTJUR  
NIGRAD  
PROMTECH

**CM Celje**

**CESTE MOSTOVI CELJE d.d.**  
*Družba za nizke in visoke gradnje*



DDC svetovanje inženiring,  
Družba za svetovanje in  
inženiring, d.o.o.



Topos d.o.o., Roška 16, Dolenjske Toplice  
biro: Kočevarjeva 1, 8000 Novo mesto



OBČINA ŠENTJUR

## Vsebina

*Irena ZORE WILLENPART*

**Razvojne osi kot eden izmed ključnih projektov Resolucije  
o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023** **1**

*Žan OPLOTNIK, France KRIŽANIČ*

**Pomen investicij v cestno infrastrukturo na Slovenskem** **5**

*Stane BOŽIČNIK*

**Javno-zasebno partnerstvo – instrument za financiranje prometne infrastrukture** **11**

*Jure MILJEVIČ, Cveto GREGORC, David KRIVEC*

**Javno zasebno partnerstvo kot inštrument za financiranje prometne infrastrukture** **15**

*Mitja PAVLIHA, Jernej HRIBAR*

**III. razvojna os – konkretna priložnost evropskega sofinanciranja  
(predstavitev pravih programov in metodološke usmeritve)** **17**

*Helena ŠOLAR*

**Umeščanje tretje razvojne osi, hrbtenice vzhodne kohezijske regije, v prostor** **29**

*Ana SODNIK PRAH, Rajko STERGULJC, Mateja DELAČ*

**Tretja razvojna os: Predstavitev predloga najustrežnejšega poteka hitre ceste  
od državne meje z Republiko Avstrijo do avtoceste A1 Šentilj – Koper** **35**

*Blanka ŽIŽMOND, Radovan ROMIH*

**Študija variant srednjega dela 3. razvojne osi med avtocesto  
A1 Šentilj – Koper in A2 Karavanke – Obrežje** **39**

*Radovan NIKIČ, Simona PERME*

**Študija variant južnega dela 3. razvojne osi med avtocesto  
A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško** **47**

*Fotogalerija*



Irena ZORE WILLENPART, univ. dipl. inž. grad.  
Ministrstvo za promet, Direktorat za ceste

## Razvojne osi kot eden izmed ključnih projektov Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023

### 1. Uvod

Vlaganja v prometno infrastrukturo izboljšujejo medsebojno povezanost ekonomskih subjektov, povečujejo varnost in pospešujejo gospodarski razvoj. Tako je vlaganje v izgradnjo avtocest, tistim delom Slovenije, skozi katera le-te potekajo oziroma so v njihovi neposredni bližini, prineslo boljše in hitrejšo dostopnost in posledično omogočilo njihov hitrejši razvoj. V nasprotju z njimi pa ostali deli, zaradi slabših prometnih povezav, izgubljajo svoje razvojne potencialne (odliv kadrov, pomanjkanje prodornih podjetij, slaba poselitev). Umeščanje in posodabljanje razvojnih osi torej ni le prometna politika države, ampak je to razvojno vprašanje regij in krajev ob trasah razvojnih osi. Pozornost, ki je v Resoluciji o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023 (v nadaljevanju: Resolucija) namenjena posodobitvi cestne infrastrukture na razvojnih oseh, je posledica zavesti, da učinkovit prometni sistem omogoča izkoriščanje ekonomskih in socialnih priložnosti, s čimer vpliva na celotno družbo.

Namen posodobitve cestne infrastrukture ob razvojnih oseh je med seboj povezati sekundarna središča in njihove razvojne potencialne ter jih hkrati pripeti na omrežje vseevropskih povezav, to je na V. in X. vseevropski prometni koridor ter na Jadransko-Jonsko prometno os. Istočasno bo omogočila navezavo pomembnih lokalnih središč v obravnavanem območju na bližnje razvojne povezave. S tako povečano dostopnostjo in istočasno okrepitvijo institucionalnih in gospodarskih povezav se bo povečala konkurenčnost območij ob razvojnih oseh. Zato bo pri izvajanju projekta pozornost namenjena predvsem regionalnim vsebinam razvoja in prilagajanju infrastrukture njihovim potrebam in koristim.

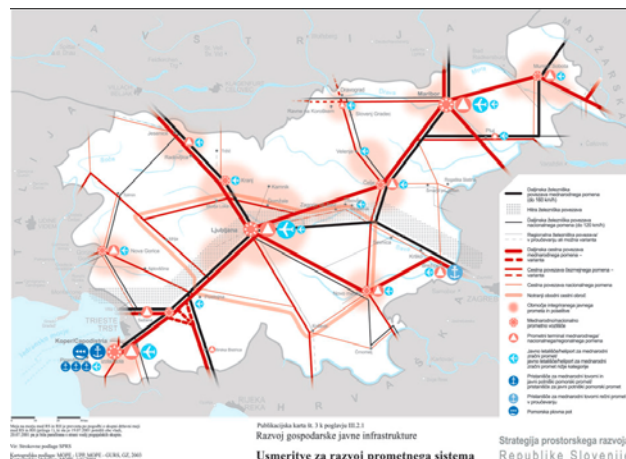
Dobre prometne povezave bodo regijam ob razvojnih oseh lahko prinesle dve vrsti koristi: neposredne, ki se kažejo v izboljšani dostopnosti do trgov zaradi krajših prevoznih časov in nižjih stroškov prometa ter posredne na ravni posameznika (večja izbira blaga, nižje cene) in države ali regije (izboljšana konkurenčnost, večja mobilnost, ustvarjanje distribucijskih mrež).

### 2. Temeljni dokumenti, ki opredeljujejo izvedbo projektov modernizacije cestne infrastrukture na razvojnih oseh ter horizontalne povezave z obstoječimi razvojnimi dokumenti

Temeljni dokument, ki usmerja pomen in razvoj cestne in ostale prometne infrastrukture je Strategija prostorskega razvoja Slovenije. Ta opredeljuje razvojne osi, ki so vpete v Resolucijo, kot cestne povezave čezmejnega pomena in sicer:

- 3. razvojna os: od Celja preko Velenja in Slovenj Gradca naprej proti Velikovcu in od Celja preko Novega mesta ter Metlike proti Karlovcu

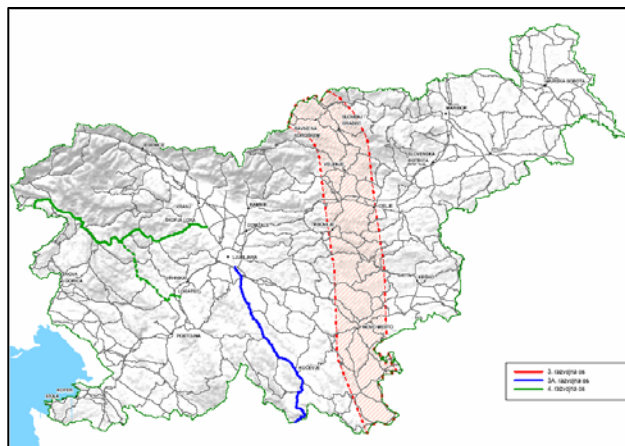
- 4. razvojna os: od Vidma preko Tolmina in Škofje Loke naprej do Domžal ter od Želina preko Idrije do Logatca
- 3.a razvojna os: od Ljubljane do Kočevja in naprej proti Delnicam.



Slika 1: Razvoj prometne infrastrukture (vir: Strategija prostorskega razvoja RS).

Najpomembnejši sektorski dokument, Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije, je kot enega pomembnejših ciljev opredelila dograjevanje in vzdrževanje državnih cest kot razvojnih osi, s katerimi bodo slovenska razvojna središča ustrezno medsebojno povezana in navezana na avtocestni sistem.

Oba dokumenta je sprejel Državni zbor Republike Slovenije, kot najvišje zakonodajno telo. V Resoluciji o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023, ki jo je pripravila in potrdila Vlada, pa so njuni cilji konkretizirani v projektu številka 27, imenovanem Modernizacija državnega cestnega omrežja na prioritarnih razvojnih oseh. Ta projekt je v Resoluciji eden večjih in je ocenjen na 1446 milijonov evrov.



Slika 2: Prikaz razvojnih osi (vir: Resolucija).

Zeleno luč za začetek izvajanja ukrepov na cestni infrastrukturi na razvojnih oseh pa daje tudi Odločba Komisije Evropske skupnosti CCI 2007 SI 16 1 PO 002 z dne 27. 8. 2007 o sprejetju operativnega programa »Razvoja okoljske in prometne infrastrukture«. Iz Evropskega sklada za regionalni razvoj, iz katerega se bodo financirali ukrepi na razvojnih oseh, je prometni infrastrukturi v obdobju 2007-2013 na razpolago 224 milijonov evrov.

In nenazadnje ne smemo pozabiti Resolucije o Nacionalnem programu izgradnje avtocest, ki v svojem »dodatnem« programu zajema prvi del sodobne daljinske cestno-prometne povezave na 3. razvojni osi: odsek hitre ceste med Dravogradom in avtocesto A1 Koper-Šentilj.

Projekt Modernizacije državnega cestnega omrežja na prioritetnih razvojnih oseh pa je horizontalno povezan tudi z drugimi obstoječimi razvojnimi dokumenti Republike Slovenije:

- v Strategiji razvoja Slovenije najde svoje mesto v razvojni prioritati Povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja,
- mobilnost za podporo gospodarskemu razvoju je ključno področje v Okviru gospodarskih in socialnih reform za povečanje blaginje Slovenije,
- na Državni razvojni program pa je vezan preko pripadajočega operativnega programa Razvoja okoljske in prometne infrastrukture

### 3. Statistični podatki regij na območju razvojnih osi

Osnovni statistični podatki za leto 2005 nam pokažejo, da razvojne osi potekajo po kar sedmih statističnih regijah, v katerih živi 45% vseh prebivalcev Slovenije. Od skupnih 446 kilometrov avtocest, ki so bile v uporabi leta 2005, je preko teh sedmih regij potekalo le 153 kilometrov. Delež drugih državnih in lokalnih ceste je slabih 53 odstotkov. Torej so regije s cestami kvantitativno dobro pokrite, slabša pa je njihova pokritost z visokakovostnimi cestnimi povezavami.

**Tabela 1:** Tabela osnovnih statističnih podatkov o pokrajinah in cestni infrastrukturi (vir: SURS).

|                       | Površina (km <sup>2</sup> ) | Število prebivalcev | Dolžina cest (km) |               |
|-----------------------|-----------------------------|---------------------|-------------------|---------------|
|                       |                             |                     | avtoceste         | druge ceste   |
| <b>SLOVENIJA</b>      | <b>20.273</b>               | <b>2.001.114</b>    | <b>446</b>        | <b>19.603</b> |
| Koroška               | 1.041                       | 73.905              | /                 | 1.059         |
| Savinjska             | 2.384                       | 257.525             | 61                | 2.875         |
| Zasavska              | 264                         | 45.468              | 1                 | 367           |
| Spodnjeposavska       | 885                         | 69.940              | /                 | 1.107         |
| Jugovzhodna Slovenija | 2.675                       | 139.434             | 6                 | 1.460         |
| Gorenjska             | 2.325                       | 198.713             | 52                | 1.606         |
| Goriška               | 2.137                       | 119.541             | 33                | 1.839         |

Poleg tega, da kvaliteta javnega cestnega omrežja ne nudi zelenih in potrebnih potovalnih hitrosti, je prisotno tudi konstantno naraščanje prometa. V tabeli je nanizano le nekaj najbolj obremenjenih odsekov z območja vseh treh razvojnih osi ter njihov povprečni letni dnevni promet (PLDP).

**Tabela 2:** Povprečni letni dnevni promet najbolj obremenjenih odsekov v koridorjih razvojnih osi.

| Prometni odsek                  | PLDP (vsa vozila) | Težka tov. vozila in tov. s priklopniki |
|---------------------------------|-------------------|-----------------------------------------|
| <b>območje 3. razvojne osi</b>  |                   |                                         |
| Prevalje-Ravne                  | 91.600            | 260                                     |
| Ravne-Dravograd                 | 7.017             | 248                                     |
| Dravograd-Otiški vrh            | 12.500            | 420                                     |
| Otiški vrh-Slovenj Gradec       | 9.999             | 563                                     |
| Velenje-Črnova                  | 16.061            | 676                                     |
| Črnova-Arja vas                 | 12.926            | 890                                     |
| Spodnje Gabrsko-Trbovlje        | 6.000             | 69                                      |
| Trbovlje-Hrastnik               | 7.110             | 220                                     |
| Zidani Most-Radeče              | 6.682             | 419                                     |
| Brestanica-Krško                | 8.913             | 555                                     |
| Novo mesto (Krka-Revoz)         | 12.388            | 778                                     |
| Črnomelj-Kanižarica             | 6.247             | 104                                     |
| <b>območje 3.a razvojne osi</b> |                   |                                         |
| Ljubljana Rudnik-Škofljica      | 17.225            | 425                                     |
| Škofljica-Rašica                | 7.864             | 244                                     |
| Rašica-Žlebič                   | 6.306             | 243                                     |
| Breg-Hrovača                    | 8.100             | 199                                     |
| <b>območje 4. razvojne osi</b>  |                   |                                         |
| Gorenja vas-Škofja-Loka         | 6.803             | 157                                     |
| Škofja Loka-Jeprca              | 12.243            | 388                                     |
| Kalce-Logatec                   | 7.980             | 404                                     |

Posledice slabega stanja cest, njihove neustrezne kapacitete, razpolaganja z vedno večjim številom avtomobilov in naraščajočega prometa je zniževanje prometne varnosti. Le ta se odraža v cestno prometnih nesrečah, tudi tistih z najhujšimi posledicami.

**Tabela 3:** Podatki o cestno prometnih nesrečah (vir: SURS).

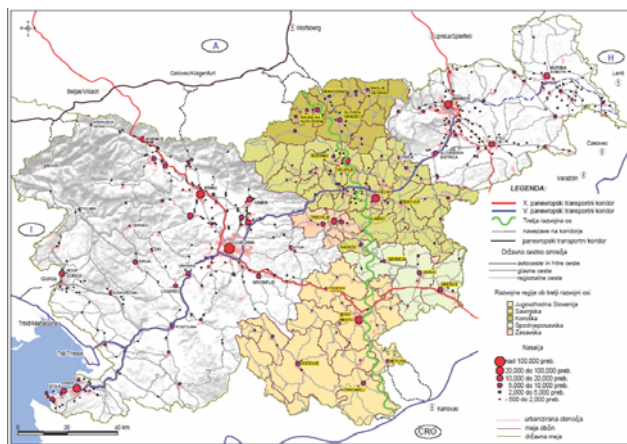
|                       | Število mrtvih v cestno prometnih nesrečah | Število težje poškodovanih v cestno prometnih nesrečah | Število lažje poškodovanih v cestno prometnih nesrečah | Število osebnih avtomobilov | Število tovornih avtomobilov |
|-----------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| <b>SLOVENIJA</b>      | <b>258</b>                                 | <b>1266</b>                                            | <b>13048</b>                                           | <b>943954</b>               | <b>67110</b>                 |
| Koroška               | 9                                          | 41                                                     | 557                                                    | 32508                       | 1892                         |
| Savinjska             | 32                                         | 174                                                    | 1806                                                   | 115980                      | 8501                         |
| Zasavska              | 4                                          | 7                                                      | 170                                                    | 18946                       | 809                          |
| Spodnjeposavska       | 7                                          | 38                                                     | 251                                                    | 32291                       | 2065                         |
| Jugovzhodna Slovenija | 42                                         | 82                                                     | 813                                                    | 63214                       | 4930                         |
| Gorenjska             | 20                                         | 114                                                    | 802                                                    | 94239                       | 5301                         |
| Goriška               | 7                                          | 99                                                     | 407                                                    | 62436                       | 4300                         |

Precejšnje izboljšanje statističnih podatkov na področju prometa bo lahko doseženo tudi s posodobitvijo in izgradnjo cestne infrastrukture na območju razvojnih osi.

Medtem ko je na območjih 3.a in 4. razvojne osi načrtovana posodobitev obstoječih cestnih povezav (rekonstrukcije, obvoznice naselij in drugi ukrepi), so v koridorju 3. razvojne osi načrtovane nove cestne povezave.

### 4. Območje tretje razvojne osi

Tretja razvojna os poteka po območju petih statističnih in razvojnih regij: Koroške, Savinjske, Zasavske, Spodnjeposavske in Jugovzhodne Slovenije, oziroma občin, ki spadajo v te regije.



**Slika 3:** Regije v območju tretje razvojne osi.

Zaradi obsežnosti obravnavanega prostora je območje tretje razvojne osi v prometnem smislu razdeljeno na tri posamezne, vendar med seboj povezane prostorske sklope:

- Severni del: od meje z Republiko Avstrijo na Koroškem do avtoceste A1 Koper-Šentilj,
- Srednji del: od avtoceste A1 do avtoceste A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu,
- Južni del: od avtoceste A2 do meje z Republiko Hrvaško.

Vendar dobra prometna ponudba sama po sebi še ni dovolj za uspešno uresničevanje razvojne osi. Tovrsten projekt zahteva celovito obravnavo območja tudi z drugih vidikov, kot so gospodarstvo, urbani razvoj, okolje, povezanih v skupno razvojno vizijo. Takšen je bil tudi pristop študije Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi. Njen namen je bil ovrednotiti in medsebojno primerjati več scenarijev razvoja prometne ponudbe ter poiskati takšnega, ki bo nudil ustrezen prispevek k trajnostnemu razvoju območja ob osi. Predlagani koridor, ki izhaja iz te študije, neposredno povezuje Slovenj Gradec, Velenje, Trbovlje, Radeče, Sevnico, Trebnje, Novo mesto, Metliko in Črnomelj.

Cestne povezave v predlaganem koridorju so v vseh treh sklopih obravnavane tudi v postopku priprave Državnih prostorskih načrtov, kot ena izmed variant. Severni del predlaganega koridorja se v precejšnji meri ujema s predlaganim najugodnejšim potekom trase ceste, ki izhaja iz študije variant v postopku priprave Državnega prostorskega načrta za novo cestno povezavo od meje z Republiko Avstrijo do avtoceste A1 Koper-Šentilj.

Ne glede na skupne cilje območij ob tretji razvojni osi in ne glede na končni sprejeti potek trase nove cestne povezave, lahko vsakemu izmed treh delov osi, iz vidika reševanja ožje prometne problematike, pripišemo svojo specifično lastnost in potrebo:

- v severnem delu predvsem odprava ozkih grl,
- v srednjem delu predvsem izkoriščanje razvojnih potencialov in
- v južnem delu predvsem zmogljivo in zanesljivo povezavo Bele Krajine z ostalimi slovenskimi regijami in povezovanje s sosednjimi državami.

Za rešitev nakopičenih problemov regij na območju 3. razvojne osi bo poleg izgradnje osrednje prometnice v koridorju potrebnih še vrsta drugih ukrepov. Na področju cestne infrastrukture bo potrebno izvesti ustrezne navezave mest in krajev, ki ne bodo ležali neposredno ob novi cestni povezavi, oziroma modernizirati ceste tistih območij, ki bodo ostala izven vplivnega območja tretje razvojne osi. Na-

črtovati bo potrebno razvoj ostale prometne infrastrukture (logističnih centrov, pretovornih terminalov), gospodarskih con in zaposlitvenih središč, razvoj zdravstva in šolstva ter turističnih območij.



**Slika 4:** Predlagani potek koridorja nove cestne povezave v koridorju 3. razvojne osi (vir: Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, OMEGA consult).

## 5. Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi

Eden od ključnih motivov za izgradnjo prometne infrastrukture je nedvomno ekonomski, vendar izbor poteka prometnice v prostoru skoraj vedno predstavlja kompromis med stroški in učinkovitostjo te infrastrukture.

Celotna dolžina trase nove cestne povezave v koridorju tretje razvojne osi je okoli 200 kilometrov, ocenjena vrednost investicije pa preko 1,3 milijarde evrov. Takšen projekt je velik finančni zalogaj za državo in zato zahteva faznost izgradnje, tako z vidika zagotavljanja finančnih virov, kot z vidika same gradnje. V študiji upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi so bile opredeljene in prometno ekonomsko vrednotene funkcionalne etape ter je bila opredeljena faznost investicije glede na ekonomsko učinkovitost posameznih etap.

**Tabela 4:** Investicije in dolžine funkcionalnih odsekov (vir: Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno ekonomsko vrednotenje, OMEGA consult).

|               | Odsek                                                                                        | Investicija<br>[mio EUR] | Dolžina<br>[km] | mio€/km    |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------|------------|
| 1             | od mednarodnega mejnega prehoda Holmec do priključka Dobja vas                               | 56                       | 9,2             | 6,1        |
| 2             | od priključka Dobja vas do priključka Otiški vrh                                             | 41                       | 8,2             | 5,0        |
| 3             | od priključka Otiški vrh do priključka Slovenj Gradec sever                                  | 61                       | 7,6             | 8,0        |
| 4             | od priključka Slovenj Gradec sever do priključka Škale                                       | 205                      | 16,6            | 12,3       |
| 5             | od priključka Škale do novega avtocestnega priključka Grušovje na avtocesti A1               | 144                      | 14,7            | 9,8        |
| 6             | od avtocestnega priključka Grušovje do priključka Trbovlje                                   | 185                      | 19,6            | 9,4        |
| 7             | od priključka Trbovlje do priključka Radeče                                                  | 84                       | 16,3            | 5,1        |
| 8             | od priključka Radeče do projektiranega avtocestnega priključka Trebnje-vzhod na avtocesti A2 | 155                      | 25,5            | 6,1        |
| 9             | od priključka Radeče do priključka Boštanj                                                   | 74                       | 13,0            | 5,7        |
| 10            | od priključka Boštanj do avtoceste A2 na novem avtocestnem priključku Strit                  | 76                       | 12,3            | 6,2        |
| 11            | od avtocestnega priključka Novo mesto do Pogancev                                            | 29                       | 6,2             | 4,8        |
| 12            | od priključka Novo mesto-Pogancev do priključka Jugorje                                      | 85                       | 12,7            | 6,7        |
| 13            | od priključka Jugorje proti mednarodnemu mejnemu prehodu Metlika                             | 26                       | 8,9             | 3,0        |
| 14            | od priključka Jugorje do priključka Črnomelj-sever                                           | 40                       | 12,2            | 3,3        |
| 15            | od priključka Črnomelj-sever proti mednarodnemu mejnemu prehodu Vinica                       | 55                       | 15,9            | 3,4        |
| <b>Skupaj</b> |                                                                                              | <b>1.316</b>             | <b>198,9</b>    | <b>6,6</b> |

V prometno ekonomskem vrednotenju je bila upoštevana gradnja nove hitre ceste z izvennivojskimi križanji z drugimi prometnicami. V večjem delu poteka je vrednotena prometnica dvopasovnica, razen v delu med Dobbo vasjo in avtocesto A1, kjer je predvidena štiripasovnica.

Na podlagi ekonomske upravičenosti izgradnje posameznega odseka je bil izdelan tudi prioritetni vrstni red, ki med najbolj nujne ukrepe na poteku 3. razvojne osi uvršča odseke 5, 2, 10, 7 in 3. Ti odseki izkazujejo ekonomsko upravičenost že pri prvem letu uporabe – predvidoma leta 2013. Izgradnja odsekov 6, 11, 4, 8, 1 in 12 je ekonomsko upravičena pri prvem letu uporabe, med leti 2015 in 2018.

## 6. Zaključek

Izgradnja in posodobitev cestnih povezav na območju prioritarnih razvojnih osi je le ena od naložb v prometno infrastrukturo, ki so potrebne za podporo gospodarski rasti in povečanju splošne blaginje v državi. Ena izmed temeljnih komponent izvedbe tako dragega, pa vendar za državo pomembnega projekta, bo oblikovanje finančne konstrukcije investicije. Poiskati bo potrebno primeren model financiranja in identificirati najbolj ustrezne vire financiranja glede na njihovo ceno ter glede na dinamiko izvajanja naložbe.

Vendarle so razlogi, ki govorijo v prid projekta modernizacije državnega cestnega omrežja na prioritarnih razvojnih oseh zelo močni, cilje projekta pa je mogoče strniti v naslednje:

- prispevek h koncentraciji gospodarskega razvoja,
- boljša izkoriščenost razvojnih potencialov,
- izboljšanje prometne varnosti,
- izboljšanje pretočnosti prometa in
- povezovanje z regijami sosednjih držav.

## Viri in literatura:

1. Strategija prostorskega razvoja Slovenije, Ministrstvo za okolje in prostor, 2004.
2. Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023, Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj, oktober 2006.
3. Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, OMEGA consult, januar 2007.
4. Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno ekonomsko vrednotenje, OMEGA consult, avgust 2007.
5. Statistični letopis RS za leto 2006, Statistični urad RS, 2006.
6. Prometne obremenitve, Direkcija Republike Slovenije za ceste, 2006.

dr. Žan OPLOTRNIK  
dr. France KRIŽANIČ

## Pomen investicij v cestno infrastrukturo na Slovenskem

Investicije v cestno infrastrukturo spadajo na področje širšega razvoja gospodarske infrastrukture, ki predstavlja temelj vsakršne nadaljnje ekonomske dinamike. Brez slednje namreč ekonomski subjekti nimajo pogojev, ki bi jim omogočali poslovanje ter zapiranje kroga proizvodno-storitvenih verig. Znotraj tega igra prometna (torej tudi cestna) infrastruktura, vlogo povezovalca z drugimi trgi, tako lokalnimi kot globalnimi. Poleg tega kvalitetna povezava ekonomskih subjektov s trgom oz. drugimi geografskimi okolji, pomaga k zmanjševanju transakcijskih stroškov, izboljša in olajša napajanje in pretok ekonomskih celic z različnimi resursi (surovine, tehnologija, znanje, ipd), nenazadnje pa izboljša tudi kvaliteto bivanja v okviru možnosti, ki jih povezanost z drugimi okolji ponuja. Slednjega se močno zaveda tudi EU, ki v svojih strategijah postavlja kohezivnost oz. povezanost trgov znotraj unije visoko na lestvice svojih prioritet. Poleg povezanosti, prinaša ustrezen razvoj prometne (cestne) infrastrukture tudi enakomernejši (skladnejši) razvoj posameznih delov gospodarstva, bodisi gledano lokalno, regionalno ali z vidika EU kot celote. V tem okviru EU daje prioriteto razvoju t.i. prometnih koridorjev, imenovanih tudi TEN-t (Trans-European Network-transport). Slovenija si skozi navedeno omrežje deli stičišče dveh koridorjev, V. in X., ki povezujeta skrajni zahod in vzhod EU ter sever z jugom.

Investicije v prometno (cestno) infrastrukturo so običajno ekonomsko in tehnično gledano izredno obsežne, zahtevne in dolgotrajne. Prav ta njihova lastnost pa ima poleg zgoraj navedenih neposrednih učinkov, tudi določene posredne učinke. Projekti razvoja tovrstnih objektov se načrtujejo že leta vnaprej, angažirajo množico različnih strokovnjakov, delavcev, tehnologij, podpornih institucij in nenazadnje kapitala. Glede na to je pričakovano, da bodo vplivi vidni na zelo širok krog ekonomskih subjektov oz. narodno gospodarstvo kot celoto. Z vidika ekonomskih učinkov, lahko govorimo o t.i. vplivih povratnih in pospeševalnih zank oz. multiplikativnih in akceleratorijskih učinkih, kjer povečano povpraševanje v enem sektorju generira povpraševanje tudi v večini preostalih sektorjih gospodarstva, predvsem pa skozi povečano povpraševanje in ekonomsko dinamiko inducira nove investicije tudi v preostalih sektorjih. Navedeno se na narodnogospodarski ravni kaže kot povečano povpraševanje, proizvodnja, zaposlenost in v končni fazi tudi v povečanih stopnjah gospodarske rasti (konjunktura). Učinki so še posebej močni v okoljih, ki so se pred tem soočala z določeno stopnjo nerazvitosti oz. so se nahajala pod nivojem svoje polne zaposlenosti. V takšnih okoljih se stopnje gospodarske rasti močno dvignejo, multiplikativni in akceleratorijski učinki pa so močnejši ter vidni dlje časa. Ob tem pa ni odveč omeniti, da predstavlja odločitev o vlaganjih oz. pričetek investiranja in razvoja gospodarske infrastrukture šele nujen ne pa tudi zadosten pogoj za doseganje vseh navedenih pozitivnih vplivov na gospodarstvo. Govorimo o 'potencialnih' koristih, ki pa v sebi implicitno vsebujejo tudi določeno stopnjo tveganja oz. nevarnosti tovrstnega početja. Na eni strani gre za problem prenizkih vlaganj oz. nevlaganj (posledica je 'neizkoriščenost' že obstoječih kapacitet), po drugi strani pa za problem preobsežnih vlaganj (bodisi zaradi povečanega apetita po pridobivanju političnih točk in zaslug v pred-

volilnem obdobju, bodisi zaradi 'preocenjenosti' pozitivnih učinkov vlaganj na narodno gospodarstvo oz. neupoštevanje naravnih omejitev nacionalne ekonomije). Že ekonomska teorija nas opozarja na 'problem absorpcijske sposobnosti gospodarstva', ki postavlja omejitve za teoretično neskončno velika vlaganja gospodarstva. Gre za omejitve, ki izhajajo iz določenih podrazvitostih posameznih delov oz. trgov razvijajočega se gospodarstva (lahko jih imenujemo kar 'ozka grla'). Slednja v danem trenutku (še) niso sposobna absorbirati (pre)veliko povečanje resursov in jih transformirati v gospodarsko rast. Takšne podrazvitosti se na primeru nizkih gradenj lahko pojavijo bodisi pri sami gradbeni stroki (tehnični operativi) ali na vzporednih trgih, ki so nujni za absorpcijo vlaganj v sektorju nizkih gradenj (npr. trg dela, počasna državna administracija in postopki umeščanja v prostor, nerazvit trg kapitala, ki ne ponuja ustrezne globine in širine virov financiranja, nerazvit trg nepremičnin, itn).

V primeru izpolnitve tveganj, podrazviti deli gospodarstva udarijo ob meje svoje lastne polne zaposlenosti, kar rezultira v vsesplošnem povišanju cen, predvsem pa v neučinkovitem prenosu - transmisiji vlaganj na ostale sektorje oz. makroekonomske agregate. Poleg navedenega lahko preambiciozna in časovno slabo načrtovana vlaganja v gospodarsko infrastrukturo rezultirajo še v neželenih učinkih, kot so: a) Izrivanje investicij v privatnih sektorjih ('crowding out'), ki zaradi svoje tržne vloge niso sposobni generirati tako donosnih projektov. Posledično se vse več ekonomskih subjektov prične potegovati za svoj delež v 'javnih naročilih' tistih, ki bi bili pripravljeni tekmovati s konkurenco na zunanjih trgih pa je vse manj, b) neenakomernost in časovno slabo načrtovane investicije. Ob časovno slabo načrtovanih, neenakomernih, in neoptimalnih vlaganjih, pride do pretiranega povečevanja kapacitet subjektov, ki so neposredno vključeni v projekt. Ko se projekt zaključi, pa slednji ostanejo predimenzionirani in brez zaposlitve. Problem je povezan z absorpcijsko sposobnostjo gospodarstva, širitve dejavnosti na tuje trge po koncu domače gradnje, itn., c) Pretirano zadolževanje. V želji, da bi bili določeni zastavljeni cilji vidni kar najhitreje, lahko zaidemo v pretirano zadolževanje. Problem postane izrazit v primeru podrazvitosti domačih trgov kapitala (ozko grlo) in če ne obstaja vir, ki ima korenine v domačem varčevanju, d) Problem 'moralnega hazarda'. Povečano investiranje, ki ima poročstvo države nosi v sebi nevarnost neracionalnega ravnanja s sredstvi, še posebej v primeru otežkočenega nadzora.

Optimalna stopnja vlaganj v razvoj cestne infrastrukture. Obstaja možnost, da se je nekaj navedenih tveganj izpolnilo tudi v Sloveniji. Problem je v teoriji znan kot 'problem (ne)usklajene rasti'. Za vodenje ekonomske politike je tako pomembna ocena kako blizu (oz. daleč) je določena panoga mejam 'lastne polne zaposlenosti' oz. t.i. inflacijskemu jezcu. Če se mu približuje je pomembna protinflacijska, stabilizacijska politika, če pa je inflacijski jezik še daleč je pomembnejša ekspanzivna politika, pri čemer moramo upoštevati posamezna 'ozka grla', zaradi katerih je potreben čas za njihovo prilagoditev in ustrezna (skladna) razvojna politika. Ko govorimo o vlogi nizkih gradenj v

gospodarstvu in nevarnostih neoptimalnih in neenakomernih vlaganj, ni odveč opozoriti na kapitalsko intenzivnost takšnih projektov. Večji kot je namreč kapitalski količnik v dani panogi, več kapitala potrebuje ta dejavnost za povečanje svojih zmogljivosti in težje je pri njej premikati (zadrževati) inflacijski jez in ob odsotnosti lastnih virov, akumuliranih preko varčevanja, je prenos pozitivnih učinkov takšnih vlaganj na gospodarstvo čedalje šibkejši (neučinkovit). V takem primeru moramo investirati veliko več za doseg enakega učinka, kot če bi neposredno povečevali končno potrošnjo. Splošno postavljeno vprašanje: Investicije v cestno infrastrukturo - da ali - ne?, je preozko. Vanj je potrebno vključiti vsaj še dimenzijo časa in stopnjo izkoriščenosti kapacitet ter podrazvitosti parcialnih trgov. Velja poudariti, da je škoda zaradi neizkoriščenosti kapacitet v primeru nizkih gradenj večja kot v drugih primerih zaradi visokega kapitalskega količnika. Presežne kapacitete, ustvarjene ob neoptimalni gradnji in pričakovanjih o prihodnji nezmerni rasti, pa je še posebej težko zaposliti zunaj meja narodnega gospodarstva. Obseg in tempo vlaganj naj bo zato enakovreden 'točki optimalnosti', torej tisti stopnji, ki prinaša maksimalne koristi ob danih inputih in siceršnjih omejitvah. Analize, katerih povzetek je predstavljen tudi v nadaljevanju besedila in v priloženih gradivih so pokazale, da je za Slovenske razmere najoptimalnejše v gradnjo cest oz. avtocestnih odsekov vložiti približno 1,6% BDP ali trenutno okoli 500 mio € letno. S tega vidika lahko rečemo, da so učinki na gospodarstvo ob navedenem obsegu najugodnejši, z vidika DARS, kot izvajalca in finančnega koordinatorskega programa NPJA pa še obvladljivi. Čeprav je ocena stara že nekaj let, še vedno dobro služi svojemu namenu. To se je pokazalo tudi v zadnjem obdobju, ko načrtovani letni plani DARS oz. vlaganj v AC odseke presegajo 500 mio € (za leto 2008 se načrtuje celo 1 mrd € novih vlaganj). Slednje prinaša vrsto ekonomskih in tehničnih zapletov, predvsem pa DARSu kot izvajalcu finančnega inženiringa ne daje garancije, da bo uspel vzdrževati ustrezno stopnjo solventnosti tudi v naslednjih letih oz. je mogoče pričakovati, da bodo obveznosti iz naslova zapadlih posojil presegle zneske letno pobranih cestnin zmanjšanih za stroške poslovanja podjetja, ob hkratni ukinitvi pritoka namenskih sredstev iz proračuna.

Dosedanja vloga in makroekonomski pomen NPJA v Sloveniji. Glede na analize, ki smo jih pričeli opravljati že vrsto let nazaj, je investiranje v izgradnjo AC odsekov nedvomno imelo opazne učinke na Slovensko gospodarstvo, tako neposredne kot posredne, z vidika različnih vrednostnih sistemov pa tako pozitivne kot negativne. Čeprav analitično še nepreverjena, je večja povezanost različnih delov Slovenije oz. dokončanje kateregakoli AC odseka v zadnjih letih, skoraj nemudoma prinesla močan razvojni impulz v dotično lokalno oz. regionalno okolje. V pozitivne učinke slednjega ne gre dvomiti. Poleg tega je dograditev osnovnega AC križa in stičišč poti V. in X. vseevropskega koridorja, z vstopom v EU, prinesla povečanje tranzitnega prometa za skoraj 100%, kar bi težko napovedali tudi najbolj optimistični analitiki. Ob tem pojavu bi lahko bili glede pozitivnosti ali negativnosti že bolj pazljivi, čemur bi najverjetneje najbolj pritrjevali okoljevarstveniki. Slednje je prineslo tudi delno redukcijo sicer glavnih premis in pričakovanih pozitivnih vplivov; to je povečanje prometne varnosti in zmanjšanje zastojev oz. stroškov porabe časa in transakcij v gospodarstvu, kar je naslednji vidik, ki ga bo potrebno še dodatno premisliti. Kljub temu naj na tem mestu tovrstne analize prepustimo prihodnosti oz. drugim vejam znanosti, mi pa se bomo v nadaljevanju osredotočili predvsem na makroekonomske učinke investicij v AC infrastrukturo – gre za posredne vplive, ki smo jih v začet-

ku besedila opredelili kot učinek multiplikatorja oz. akceleratorja ter učinki na glavne makroekonomske agregate kot so; agregatne investicije, agregatna potrošnja, proizvodnja, gospodarska rast, zaposlenost, zunanjetrgovinsko ravnotežje, itd. Modelske ocene, narejene s pomočjo ekonometričnega modela Slovenskega gospodarstva pri EIPF, so pokazale, da so vsakoletni vložki v AC dejansko bili v tesni korelaciji z doseganjem večje ali manjše stopnje konjunkturalne oz. ekonomske dinamike, posledično pa tudi gospodarske rasti, na Slovenskem. V nadaljevanju bi obdobje analize lahko razdelili predvsem na dva dela: a) obdobje pred sprejetjem ReNPJA – resolucije o nacionalnem programu izgradnje AC v letu 2004 in b) obdobje po sprejetju ReNPJA, to je od leta 2004 pa do danes oz. projekcije v prihodnje.

Učinki na glavne makroekonomske agregate NPJA na Slovensko gospodarstvo do sprejetja ReNPJA, to je od 1994 pa do 2003 so razvidni iz tabele spodaj in so k skupnemu investiranju neposredno prispevali za okoli 2,5 mrd €, in sicer največ v letu 1997 (10%), 1999 (8,8%) in v letu 2000 (9,3% BDP), medtem ko se je vrednost pozitivnih učinkov v letih 2001 in 2002 znatno zmanjšala, tako kot so se zmanjšala tudi vlaganja v AC program –upad vlaganj v AC za realnih 26%, torej na raven začetkov avtocestne gradnje.

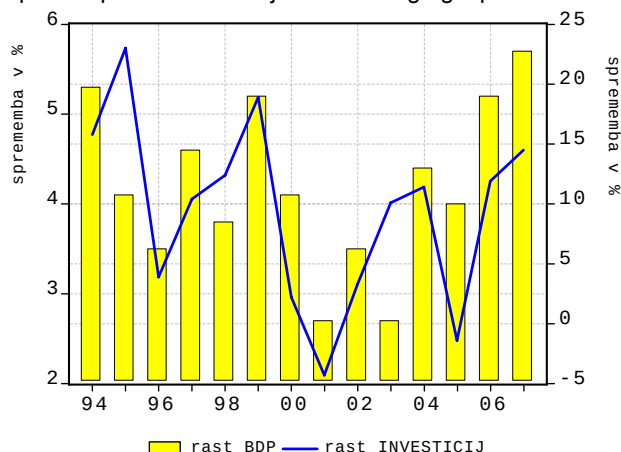
**Tabela 1:** Vpliv vlaganj v okviru NPJA na gospodarstvo med leti 1994 in 2003<sup>1</sup>

|      | NPJA | sINV  | sBDP | sPR  | sINFL | sPOT | sZAP | sTR   |
|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|
| leto | %BDP | v%    | v%   | v%   | v%    | v%   | v%   | v%    |
| 94   | 0,90 | 6,70  | 0,50 | 0,12 | 0,00  | 0,30 | 0,30 | -1,70 |
| 95   | 0,90 | 5,60  | 0,50 | 0,28 | 0,00  | 0,70 | 0,50 | -1,50 |
| 96   | 1,32 | 7,60  | 0,70 | 0,32 | 0,00  | 0,80 | 0,60 | -1,80 |
| 97   | 1,70 | 10,10 | 1,00 | 0,52 | 0,00  | 1,30 | 0,80 | -2,30 |
| 98   | 1,41 | 7,60  | 0,90 | 0,52 | 0,00  | 1,30 | 0,70 | -1,40 |
| 99   | 1,83 | 8,80  | 1,30 | 0,48 | 0,10  | 1,20 | 0,70 | -1,40 |
| 00   | 1,90 | 9,30  | 1,30 | 0,72 | 0,20  | 1,80 | 0,90 | -1,60 |
| 01   | 1,20 | 6,90  | 0,90 | 0,56 | 0,00  | 1,40 | 0,70 | -0,90 |
| 02   | 1,30 | 7,50  | 0,90 | 0,52 | 0,10  | 1,30 | 0,50 | -0,80 |
| 03   | 1,50 | 8,70  | 1,40 | 0,72 | 0,20  | 1,80 | 0,90 | -1,70 |
| pov  | 1,42 | 7,88  | 0,94 | 0,48 | 0,06  | 1,24 | 0,68 | -1,51 |

Makroekonomski učinki NPJA na narodno gospodarstvo so se v večini primerov, pokazali kot ugodni, saj bi bile ob odsotnosti programa agregatne investicije manjše za okoli 7,9% letno, rast BDP bi bila nižja za slab odstotek (0,94% na leto), rast industrijske proizvodnje za 0,48% na leto, inflacija za slabo desetinko na leto, končna potrošnja za odstotek in četrt (1,24% na leto), zaposlenost pa za 0,7% na leto, medtem ko bi se saldo tekočega računa izboljšal za okoli +1.5% letno. Prenos pozitivnih učinkov gradnje je bil na agregatne investicije najučinkovitejši v prvih letih gradnje (7,35% povečanje investicij ob 1% vložku BDP v izgradnjo avtocest v letu 1994), nakar je učinkovitost upadala do leta 1999 (4,75% ob 1% vložku BDP). Po tem letu, ki je bilo hkrati tudi leto najintenzivnejše gradnje je učinkovitost prenosa zrastle. Vpliv 1% vložka BDP v okviru NPJA na rast BDP, rast industrijske proizvodnje, končne potrošnje in zaposlenosti je bil v korelaciji z recesijskimi tendencami v gospodarstvu (največja učinkovitost po letu 1999, kljub temu, da to niso bila to tudi leta najintenzivnejše gradnje). V letih najintenzivnejše gradnje je 1% vložka BDP najmočnejše vplival na inflacijo. Pomen investicij v AC gradnjo kaže tudi Slika 1 v nadaljevanju, kjer jasno vidimo povezavo med rastjo BDP in investicijami, katerih velik del so predstavljale prav investicije v AC odseke z

<sup>1</sup> sINV- vpliv na investicije, sBDP-vpliv na rast BDP, sPR-vpliv na proizvodnjo, sINFL-vpliv na inflacijo, sPOT-vpliv na potrošnjo, sZAP-vpliv na zaposlenost, sTR-vpliv na tekoči račun plačilne bilance, pov-povprečje obdobja

vsemi vzporednimi multiplikativnimi in akceleratorскими vplivi na preostale sektorje Slovenskega gospodarstva.



**Slika 1:** Korelacija med rastjo BDP in stopnjo rasti investiranja v Sloveniji

Investicije v avtocestno omrežje po letu 2004 - ReNPiA. Obstoječi program vlaganj v avtocestno infrastrukturo temelji na Resoluciji o Nacionalnem programu izgradnje avtocest, NPiA iz leta 2004. Študije, opravljene v preteklosti so pokazale, da je z vidika dolgoročne finančne vzdržnosti in učinkov na narodno gospodarstvo optimalno, če gradnja avtocestnega križa poteka čim bolj enakomerno, brez prevelikih letnih nihanj. Poleg tega je pomembno, da se za financiranje obveznosti uporabljajo ustrezni finančni viri (kombinacija lastnih in tujih, proračunskih in neproračunskih) in upošteva dolgoročna in medgeneracijska narava investicijskega projekta. Na te teme je bilo opravljenih več raziskav in izračunov, kjer so ugotovitve pokazale, da je optimalni letni obseg investiranja za namene NPiA okoli 1,6% BDP. Predlagan letni obseg vlaganj, glede na ReNPiA, se po letu 2008 zato počasi spusti na okoli 0,9% BDP, z zaključkom v letu 2013. Scenarij je ustrezen z vidika sproščanja in zapolnjevanja kapacitet slovenske gradbene operative in je usklajen s pričetkom nove faze investicij na področju 'dodatnega programa' in tretje razvojne osi, obnov državnega cestnega omrežja in z načrtovanimi vlaganji v okviru javne železniške infrastrukture v kolikor bomo za vse prihodnje navedene investicije našli zadovoljiv konsekvenc in ustrezne finančne vire.

V tem trenutku se gradnja avtocest preveša v svoj zaključni del. Skupna vrednost vseh odsekov načrtovanih v okviru NPiA je znašala okoli 6 mrd €, v obdobju 2007 in 2013 pa bo potrebno zagotoviti še okoli 40% celotnega zneska. Pri tem ni nepomembno dejstvo, da je bil v letu 2006 predlagan korigiran model financiranja, ki praktično ukinja namenska sredstva kot vir financiranja oz. odplačil že zapadlih obveznosti iz naslova investicij v AC, vse novogradnje pa prevljuje na ramena posojil, ki jih DARS najema s poroštvi države. Slednje pomeni tudi večji pritisk na projekt v okviru stroškov financiranja in odsotnost pobranih cestnin (oz. koncesije, ki jo plačuje DARS d.d. kot koncesionar) kot vira financiranja načrtovanih investicij. V ta namen priporočamo posebej pazljivo spremljanje kazalnikov finančne stabilnosti NPiA o katerem je govora tudi v nadaljevanju in pa v priloženem gradivu oz. članku. V tem momentu pa si pogledajmo kakšne vplive na poglobitve makroekonomske kategorije še lahko pričakujemo do zaključka ReNPiA, glede na obstoječe stanje.

Analiza pokaže, da se večina opazovanih kategorij izboljša, bistven problem, ki ob tem ostaja, pa je učinkovitost izrabe sredstev, saj ima funkcija povečevanja obsega

investicij tudi svoj vrh (definiran v analizah na 1,6% BDP/letno), kar pomeni tveganje upada mejne učinkovitosti pri pretiranih nivojih vlaganj in vpliv na inflacijo, čemur smo priča že v letošnjem letu (letni plan DARS za novogradnje preko 500 mio €, predvsem pa bomo temu priča naslednje leto, ko letni plan DARS za razvoj AC že dosega 1 mrd €). Poleg zmanjšanih makroučinkov pa je ob tem predvsem tvegano vprašanje finančne stabilnosti projekta.

**Tabela 2:** Vpliv vlaganj v okviru NPiA na gospodarstvo med leti 2004 in 2013<sup>2</sup>

|      | NPiA | sINV  | sBDP | sPR  | sINFL | sPOT | sZAP | sTR   |
|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|
| leto | %BDP | v%    | v%   | v%   | v%    | v%   | v%   | v%    |
| 2004 | 1,75 | 12,00 | 1,40 | 0,76 | 0,10  | 1,90 | 1,00 | -2,30 |
| 2005 | 1,70 | 11,60 | 1,40 | 0,76 | 0,10  | 1,90 | 1,00 | -2,20 |
| 2006 | 1,60 | 11,70 | 1,40 | 0,76 | 0,10  | 1,90 | 1,00 | -2,20 |
| 2007 | 2,10 | 15,50 | 1,80 | 1,00 | 0,17  | 2,50 | 1,40 | -3,00 |
| 2008 | 3,10 | 22,90 | 2,00 | 1,37 | 0,27  | 3,40 | 2,00 | -4,40 |
| 2009 | 1,90 | 14,30 | 1,60 | 0,92 | 0,10  | 2,30 | 1,30 | -2,70 |
| 2010 | 0,90 | 6,40  | 0,70 | 0,40 | 0,10  | 1,00 | 0,60 | -1,20 |
| 2011 | 0,80 | 6,10  | 0,70 | 0,40 | 0,10  | 1,00 | 0,50 | -1,20 |
| 2012 | 0,30 | 2,40  | 0,30 | 0,16 | 0,00  | 0,40 | 0,20 | -0,50 |
| 2013 | 0,10 | 0,90  | 0,10 | 0,08 | 0,00  | 0,20 | 0,10 | -0,20 |
| pov  | 1,43 | 10,38 | 1,22 | 0,67 | 0,09  | 1,68 | 0,91 | -1,99 |

V Tabeli 2 lahko opazujemo, kako se povečan obseg vlaganj v AC gradnjo prenaša preko multiplikatorja in akceleratorja v povečan obseg agregatnih investicij, spremembo rasti proizvodnje in predvsem končne potrošnje. V končni fazi se zaradi povečanih investicij dvigne tudi stopnja rasti BDP, pri čemer npr. v letu 2006 za okoli 1,4%, v letošnjem letu lahko pričakujemo vpliv AC gradnje na BDP v višini okoli 1,8%, ob realizaciji povečanega plana za leto 2008 pa celo v višini 2%, pri čemer mejna stopnja rasti upade. Pozitiven vpliv se zazna tudi v okviru povečane zaposlenosti (povprečno za slab odstotek), pri čemer pa ni zanemarljiv tudi vpliv na inflacijo v primeru preveč ekstenzivnih vlaganj ob relativno togi ponudbi ekonomskih subjektov, ki so neposredno udeleženi pri realizaciji programa. Temu primerno je v letošnjem letu že zaznati polno zaposlenost kapacitet v gradbeništvu (predvsem nizke gradnje), predvsem pa lahko slednje pričakujemo naslednje leto.

Analiza stabilnosti ekonomsko-finančne konstrukcije NPiA, je pokazala, da je v zadnjem nekajletnem obdobju prišlo do znatnejših sprememb v različnih segmentih izvajanja NPiA, ki so bile bodisi posledica dogajanj zunaj vpliva neposrednih udeležencev na projektu (spremenjen obseg prilivov cestnin, razmere na kapitalskih trgih, ipd) ali posledica dejanj neposrednih akterjev projekta (država in resor na ministrstva, izvajalci). Dejstvo, da je prišlo do odstopanj od prvotnega načrta, predvidenega z Resolucijo iz leta 2004 ima lahko bodisi pozitivne ali negativne posledice. Tako npr. povečevanje letnega investicijskega plana kratkoročno sicer pozitivno deluje na gospodarsko aktivnost in skrajšuje rok dokončanja NPiA, vendar po drugi strani (pre)močno obremenjuje finančno konstrukcijo projekta ob istočasnem trendnem zmanjševanju namenskih sredstev, ki bi jih za izvedbo moral zagotoviti državni proračun. Opisani proces povečuje tveganje finančne nestabilnosti projekta, kar lahko v skrajnem primeru pomeni tudi njegov 'finančni zlom' in vnovčevanje državnih poroštev, danih za namene investicij v razvoj avtocest. Prvi znaki destabilizacije projekta so se pokazali leta 2005, ko je prišlo do spremenjene dinamike gradnje na nekaterih avtocestnih odsekih (pospešena izgradnja pomurskega

<sup>2</sup> sINV- vpliv na investicije, sBDP-vpliv na rast BDP, sPR-vpliv na proizvodnjo, sINFL-vpliv na inflacijo, sPOT-vpliv na potrošnjo, sZAP-vpliv na zaposlenost, sTR-vpliv na tekoči račun plačilne bilance, pov-povprečje obdobja

odseka) in s tem do povečanih potreb po finančnih virih oz. delno spremenjeni finančni strukturi projekta. Takratni rezultati so pokazali, da s tem ekonomsko-finančna stabilnost projekta še ni bila ogrožena, indikatorji ocenjevanja uspešnosti investicijskih projektov (neto sedanja vrednost in interna donosnost) pa so ostajali na ravni vzdržnosti oz. so bili pozitivni. V skladu z Resolucijo o NPJA je bilo za financiranje programa predvidenih 1,98 mrd € državnih sredstev. Zunanji viri za dokončanje programa so bili predvideni v obsegu 1,56 mrd €, kar je skupaj z viri za poplačilo obveznosti omogočalo pozitivno neto sedanjo vrednost ob interni stopnji donosa 4%. Program naj bi se finančno zaprl nekje do leta 2015, viški pa bi se lahko usmerjali v financiranje dodatnega AC programa in morebitnih novih programov razširitve AC mreže (razvojnih osi). Ob koncu leta 2005, predvsem pa v 2006 in v letošnjem letu, to je 2007 pa je prišlo do resnejših posegov v finančno konstrukcijo NPJA, z odločitvijo države o spremembi finančnega vzvodka financiranja projekta, v smeri velikega krčenja lastnih – namenskih sredstev in povečanjem obsegu letne dinamike del – praktično so proračunska sredstva v finančni konstrukciji postala zanemarljiva (cca. 3%). Posledice so zato vidne tako v zamiku finančnega pokritja projekta (zamik iz 2015 na leta po 2040) kot v povečani potrebi po zunanjih virih (dolg programa naraste iz 1,6 mrd € na 3,1 mrd €) in povečano tveganje / ogroženost tekoče (ne)solventnosti, zaradi morebitne potrebe po zadolževanju za poplačilo že zapadlih obveznosti iz naslova posojil. Glede na opisano je bila opravljena temeljita analiza in preveritev vseh inputov NPJA (pobrane cestnine na osnovi novih ocen rasti prometa, odlivi sredstev za investicije in povečanih stroškov financiranja, obnavljanja, nadgradnje in vzpostavitve zaprtega cestninskega in prometnega sistema, skupaj s pričakovanimi sredstvi iz proračuna, ki je je mogoče nameniti za financiranje investicij) z namenom določitve stopnje tveganja ekonomsko-finančne konstrukcije NPJA in DARS kot izvajalca finančnega inženiringa. Rezultati so pokazali, da trenutne razmere že nakazujejo povečano stopnjo tveganja finančne nestabilnosti ('project financial default'), ki od nosilcev odločanja terja določeno mero pazljivosti, posledično pa tudi ukrepanja. Če pustimo ob strani globoko negativno NSV projekta, pa je kratkoročno zelo pomembno vprašanje ali dopustiti trend, ki pelje k dodatnemu zadolževanju programa za odplačilo zapadlih dolgov ali ne? Priporoča se, da se sprejmejo ukrepi ki bi znižali stopnjo tveganja finančne nestabilnosti projekta kot npr.: čimprejšnja vzpostavitev sistema cestninjenja v prostem prometnem toku, blag dvig cestnin, očiščenje NPJA investicij, ki ne sodijo v NPJA in povrnitev namenskih sredstev, vsaj v obsegu dodatnih del izven osnovnega programa. Poleg naštetih ukrepov, se predlaga nadaljnje spremljanje ekonomsko-finančne vzdržnosti programa (predvsem t.i. kazalnika pokritja<sup>3</sup>) in preveritev še kakšne izmed možnih variant (npr. vsaj delno cestninjenje Ljubljanskega obroča – za tranzitni promet).

Dodatni AC program, razvojne osi in omrežje državnih cest: Dodatni AC program in Razvojne osi; Dodatni AC program<sup>4</sup> je bil kot potencialno nadaljevanje NPJA nakazan že v Resoluciji iz leta 2004, zanj pa predvideni

tudi viri v obliki viškov, ki bi jih po letu 2012 začel prinašati uspešno dokončan in zaprt osnovni AC program. Glede na dejstva opisana v zgornjem besedilu je popolnoma jasno, da teh virov več ni na razpolago, jasne vizije o realizaciji dodatnega AC programa pa vse do danes še ni. Skupna vrednost dodatnega AC programa se ocenjuje na okoli 1,2 mrd € pri čemer pa še niso upoštevani stroški financiranja in upravičen donos na projekt za morebitnega zasebnega partnerja. Podoben problem se pojavlja tudi pri načrtovanju t.i. Razvojnih osi<sup>5</sup>, ki so v preteklih dveh letih razprav vzbudile že precej pozitivnega pričakovanja v javnosti, narejeni so bili tudi idejni plani, bistveni problem, ki je bil izpostavljen že v začetku tega besedila (financiranje in organizacija izvedbe projektov kot temeljna nevrvalgična točka) pa ostaja nerešen. Trenutna ocena vrednosti investicij v okviru razvojnih osi se giblje okoli 1,5 mrd € pri čemer pa ravno tako še niso upoštevani stroški financiranja in upravičen donos na projekt zasebnega partnerja.

Državne ceste; Državna cestna mreža obsega danes okoli 6000 km cest, razporejenih po celotni Sloveniji. Študije so pokazale, da je večina od njih v izredno slabem stanju, njihovo obnavljanje pa precej naključno. Organizacija projektov in upravljanje je danes pod nadzorom Direkcije za državne ceste v okviru MP. Pred časom je že bil pripravljen okvirni program posodobitve in obnove državnega cestnega omrežja (NPPDCO), katerega vrednost je bila v preliminarni fazi ocenjena na 3,6 mrd € in realizacijo v okviru 10 let. Predlagan je bil tudi model, po katerem bi celotno mrežo razdelili na okoli 5-6 koncesijskih območij, ki bi jih obnavljali in razvijali na mednarodnih javnih razpisih izbrani koncesionarji. Slednje bi pomenilo razbremenitev financiranja obnove in razvoja javnega sektorja in možnost realizacije programa, saj je povsem jasno, da trenutna proračunska sredstva (pavšalno plačilo ob registraciji vozil v skupni letni višini okoli 100 mio €) ne zmorejo navedenega bremena razvoja brez vključevanja kapitalnega trga v sistem. Trenutno nam ni znano, kako omenjeni program in ideja napredujeja vendar je v temeljnih dokumentih, kot so Resolucija o razvojnih programih, DRP, NSRO, SRS, ni bilo opaziti.

Priporočila:

- Vlaganja v cestno infrastrukturo so pomembna za dolgoročni in enakomeren razvoj gospodarstva (sektorjev, regij), znatni pa so tudi kratkoročni učinki v obliki multiplikatorja in akceleratorja – še posebej v majhnem gospodarstvu, kot je Slovenija, kar se jasno kaže v trenutni makroekonomski sliki Slovenije. S tega vidika naj se tovrstne aktivnosti nadaljujejo v okvirih absorpcijske sposobnosti gospodarstva.
- Nevralgična točka investicij v cestogradnjo je ekonomsko-finančni okvir, ki v zadnjih letih temelji izključno na zadolževanju. Argumenti o 'nedolžnosti' gradnje na kredit in 'poceni' denarju ne vzdržijo strokovne analize. Zaradi navedenega je potrebno ponovno premisliti o smiselnosti sprememb, z ReNPJA sprejetega, modela financiranja AC gradnje in jasno definirati realne možnosti financiranja prihodnjih investicij v cestno omrežje.
- Tveganje nezmožnosti odplačevanja dolgov DARS obstaja, zato je potrebno intenzivirati komunikacijo med DARS in pristojnimi ministrstvi ter poiskati konstruktivne rešitve v okvirih, ki bodo omogočali finančno stabilizacijo zapiranja projekta (kratkoročni ukrepi navedeni zgoraj in dolgoročni ukrepi v okviru večje integracije

<sup>3</sup> Vrednost kazalnika nad 1, pomeni, da letni priliv iz naslova koncesnine (oz. cestnine) uspe pokriti zapadle finančne obveznosti, medtem ko vrednost kazalnika pod 1 pomeni, da je za vzdrževanje tekoče likvidnosti potrebno najemati posojila. Slednji v letu 2007 znaša 0,8 saj je koncesijska dajatev manjša od povračila kreditnih obveznosti.

<sup>4</sup> Sem sodijo npr. Phyrinska avtocesta Šentilj-Gruškovje, hitra cesta od Divače do Jelšan, hitra cesta Koper-Dragonja, nekaj navezovalnih cest in razširitev Ljubljanske obvoznice

<sup>5</sup> Sem sodi t.i. 3 Razvojna os, ki bi povezala Dravograd (Holmec) s Hrvaško Mejo pri Metliki, t.i. 3a razvojna os; Škofljica-Petrina in 4. razvojna os; Robič (meja z Italijo) do Jeprce.

zasebnega kapitala v upravljanje in razvoj cestnih omrežij).

**Tabela:** Glavni makroekonomski pokazatelji za Slovenijo med 1990 in 2007

|              | BDP<br>(tekoče cene) | rast<br>BDP | inflacija | investicije | rast<br>investicij | Gradben.<br>Rast | Rast<br>zaposlenosti |
|--------------|----------------------|-------------|-----------|-------------|--------------------|------------------|----------------------|
|              | mio €                | v%          | v%        | %BDP        | v%                 | v %              | v%                   |
| <b>1991</b>  | -                    | -8,9        | 117,7     | 16,9        | -15,7              | -5,6             | n.p.                 |
| <b>1992</b>  | 9.785                | -5,5        | 201,3     | 17,6        | -3,7               | -8,3             | n.p.                 |
| <b>1993</b>  | 10.325               | 2,8         | 32,3      | 19,3        | 20,5               | 2,4              | -7,6                 |
| <b>1994</b>  | 11.581               | 5,3         | 19,8      | 20,9        | 15,8               | 4,8              | -5,1                 |
| <b>1995</b>  | 15.704               | 4,1         | 13,5      | 23,3        | 23,0               | 5,1              | -3,1                 |
| <b>1996</b>  | 16.345               | 3,5         | 9,7       | 23,4        | 3,9                | 5,7              | -3,3                 |
| <b>1997</b>  | 17.456               | 4,6         | 8,4       | 24,1        | 10,4               | 4,2              | 2,1                  |
| <b>1998</b>  | 18.761               | 3,8         | 7,9       | 25,6        | 12,4               | 3,7              | -0,8                 |
| <b>1999</b>  | 20.240               | 5,2         | 6,1       | 28,4        | 18,9               | 10,2             | 1,7                  |
| <b>2000</b>  | 20.974               | 4,1         | 8,9       | 27,8        | 2,2                | -0,9             | 0,9                  |
| <b>2001</b>  | 22.099               | 2,7         | 8,4       | 24,9        | -4,3               | -1,9             | 0,5                  |
| <b>2002</b>  | 23.673               | 3,5         | 7,5       | 23,4        | 3,3                | -4,5             | -0,3                 |
| <b>2003</b>  | 24.876               | 2,7         | 5,6       | 24,7        | 10,1               | -2,1             | -1,3                 |
| <b>2004</b>  | 26.257               | 4,4         | 3,6       | 26,8        | 11,4               | 3,1              | 0,5                  |
| <b>2005</b>  | 27.626               | 4,0         | 2,5       | 26,4        | -1,4               | 8,6              | 3,2                  |
| <b>2006</b>  | 29.741               | 5,2         | 2,5       | 27,5        | 11,9               | 7,5              | 0,7                  |
| <b>2007*</b> | 31.452               | 5,7         | 3,2       | 28,2        | 7,2                | 11,9             | 0,5                  |

\*ocena: Vir: SURS, EIPF, UMAR



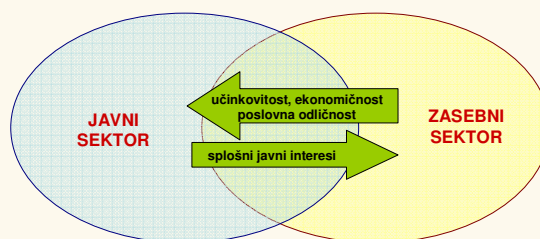
**Dr. Stane BOŽIČNIK**  
Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo

## Javno-zasebno partnerstvo – instrument za financiranje prometne infrastrukture

### OPREDELITEV JAVNO - ZASEBNEGA PARTNERSTVA (PPP)

- **dolgoročno**
- **pogodbeno** sodelovanje med **javnim** in **zasebnim** sektorjem
- za izvajanje ciljnih skupnih **nalog**,
- potrebni **resursi** (npr. zemlja, infrastruktura, kapital, "know-how", obratna sredstva...)
- **obeh** sodelujočih sektorjev **združeni** v skupni **novi** organizacijski tvorbi (**pravni osebi**)
- **tveganja** in **učinki** (**dobički**) se **razdelijo** med partnerji v skladu s **ustanovnimi vložki** in pogodbeno rešitvijo

### PPP: JAVNO - ZASEBNO PARTNERSTVO



### PPP: TVEGANJA IN PRILOŽNOSTI

- **Tveganje** – nevarnost, da se planirani gospodarski učinki **ne** ustvarijo
- **Priiložnost** – možnost, da se planirani gospodarski (skupni) cilji dosežejo in/ali **presežejo**
- **Razmerje** med tveganjem/priiložnostjo
  - **Obseg tveganja** = neuresničitev ciljev
  - **Obseg priiložnosti** = doseganjen/preseganje ciljev
- **PPP** – priiložnost za **zmanjšanje tveganja** in uresničitev **priiložnosti**

### PPP: prednosti / slabosti

- **Prednosti:**
  - **Hitra** izvedba dragih infrastrukturnih objektov
  - **Financiranje** – angažiranje (prostega) zasebnega kapitala
  - Dostop do zasebnega **"know – how"**
  - **Hitra in učinkovita** izvedba investicije
  - **Manjše zadolževanje** javnega sektorja (Maastrichtske omejitve) itd.

### PPP na področju prometa

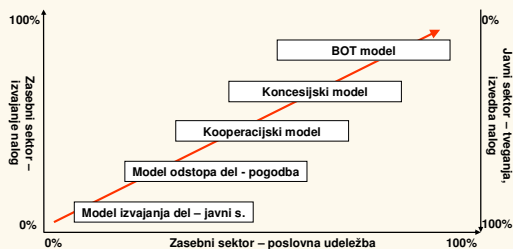
**Izkušnje v EU:** PPP se na področju **prometa** osredotoča na:

- **izgradnjo** prometne **infrastrukture**,
  - Ceste
  - Mostovi
  - Tuneli
  - Letališča
  - Logistični centri,
  - Terminali, itd. Povsod kjer je zagotovljena **kritična masa** obsega prometa (**prihodkov**)
- **izjemoma** na področje **izvajanja storitev!**

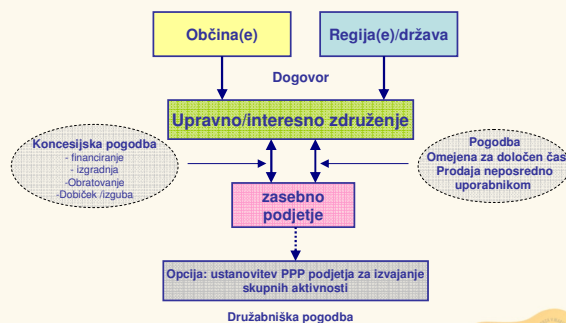
### PPP: prednosti / slabosti

- **Slabosti:**
  - **Odvisnost** od zasebnega sektorja
  - **Politični** riziki
  - **Dolgoročnost** PPP pogodb: riziko **dolgoročnega** zagotavljanja planiranih **prihodkov** – cash-flow)
  - **Pravni riziki:** sprememba vlade – sprememba zakonodaje – sprememba pogojev poslovanja: Zato nekatere države – zahtevajo **ustavno zaščito** pogodbenih pogojev – pogojev **za delovanje** projekta za vso življensko dobo PPP projekta. itd

## PPP - razvojne faze



## Koncesijski model



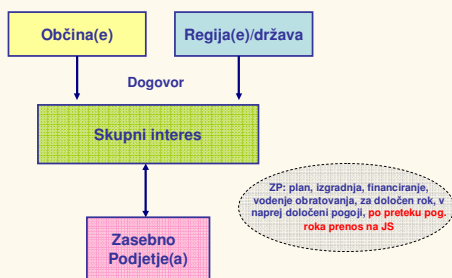
## BOT model (Build-Operate-Transfer)

- Privatno podjetje: **planira, financira**, izvede investicijo in objekt **upravlja** (vodi, izvaja aktivnosti, vzdržuje...)
- Privatni sektor – je **lastnik** kapacitete, z njo **upravlja določen čas**, po poteku pogodbenega roka jo **prenese** na pravnega naslednika (praviloma **javni sektor**)
- Javni sektor je še vedno (splošno) **odgovoren** za zagotavljanje **koristi (storitev)**, ki izhajajo iz namena uporabe projekta
- Privatni sektor prevzame konkretno **izvajanje** nalog
- Javni sektor** določa **višino cene** storitev ali pristojbin (na pr. cestnin, cene odstranjevanja odpadkov)
- Javni sektor plačuje **izvajalcu – lastniku** (operaterju) storitve po v **naprej določen ceni** (po enoti storitve – na pr. po t odpadkov)
- Know how** je ves čas trajanja pogodbe (prej in po primopredaji objekta) dosegljiv in na voljo javnemu sektorju.

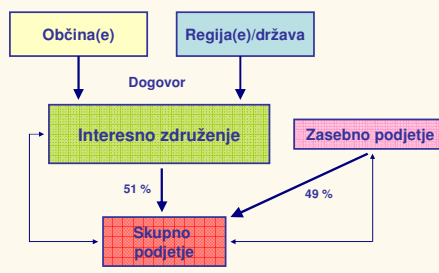
## Osnovni kooperacijski model

- Zasebni in javni sektor ustanovita **skupno PPP** podjetje (Praviloma d.o.o.; izbor partnerja na **javnem razpisu** !)
- Podjetje **PPP odgovarja** za izvedbo investicije, financiranje in izvajanje storitev
- Delitev **rizika in dobička** med partnerji v skladu s **vložkom** v osnovni kapital družbe

## BOT model (Build-Operate-Transfer)



## Osnovni kooperacijski model



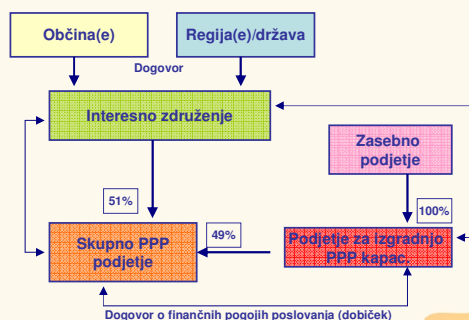
## Koncesijski model

- Zasebno podjetje : **planira, financira, izvede investicijo** in z njo upravlja (vodi) ves pogodbeni koncesijski **čas**
- Prenos **lastništva** se izvede **takoj po zaključku** investicije
- Zasebni sektor je **lastnik** investicijskega objekta za ves čas **trajanja koncesijske** pogodbe
- Zasebni partner (PPP) zahteva plačilo storitev neposredno od **uporabnikov** (cestnina).
- Plačane storitve (cestnine) osnova za **kritje stroškov** in **dobiček**
- Zasebni partner (PPP) nosi **celotni riziko** projekta (doseganja dobička)

## Razširjen kooperacijski model

- Zaradi večje učinkovitosti izvedbe investicije javni in zasebni partnerji ustanovijo posebno podjetje za **izgradnjo** PPP objekta (podjetja)
- Večja **učinkovitost**
- Večja **transparentnost**

## Razširjen kooperacijski model



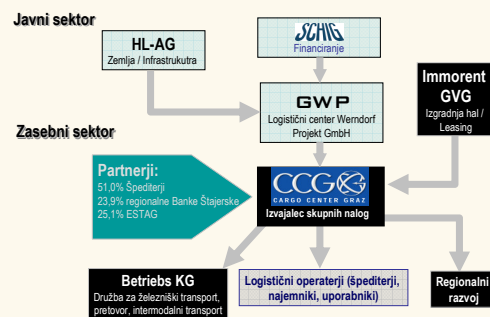
## Poslovni deleži projektnih partnerjev LC Werndorf

- **Javni sektor:**
  - Pred in vmesno financiranje
  - Projektiranje
  - Zagotovitev okvirnih pogojev poslovanja
  - Vodenje projekta
- **Zasebni sektor:**
  - Know-how
  - Poslovni riziko
  - Poslovna odličnost

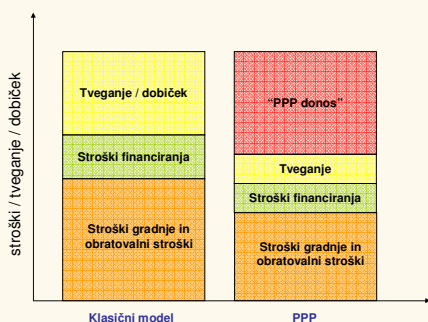
## Možne oblike - povzetek

| Aktivnosti                           | Natrtovanje | Gradnja | Delovanje               | Financiranje | Nadzor |
|--------------------------------------|-------------|---------|-------------------------|--------------|--------|
| Oblike sodelovanja                   |             |         |                         |              |        |
| Konvencionalna oblika                | ➡           | ➡       | ➡                       | ➡            | ➡      |
| Kooperacijski model                  | ➡           | ➡       | ➡                       | ➡            | ➡      |
| Upravljaljski model (BOT, koncesija) | ➡           | ➡       | ➡                       | ➡            | ➡      |
|                                      | privatno    | državno | javno-privatni (skupni) |              |        |

## Logistični center Werndorf/Graz



## PPP : KLASIČNI MODEL



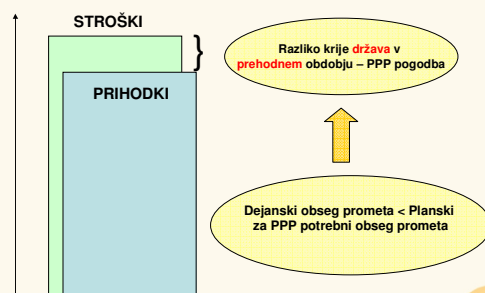
## Prehodni PPP model za “tretjo os” ?

- Delavnica DC 2006 je dokazala:
  - Na večini cestne infrastrukture “3. osi” trenutno premalo **obsega prometa** za uspešen model PPP

## Primer PPP: Logistični center Werndorf / Graz



## Prehodni PPP model za “tretjo os” ?



### Konkretni predlogi:

- Pod “prehodnimi” pogoji:
  - konkretni **interesenti** za PPP iz **tujine**
  - Avstrija pripravljena (so) **financirati** v okviru INTERREG CILJ 3 (SI : AVSTRIJA), **feasibility študijo** za izgradnjo ceste Velenje
    - Celje po PPP modelu !
  - **FG** – “CTE” pripravljen študijo **izvesti** !

**Hvala za pozornost!**

stane.bozicnik@uni-mb.si

**mag. Jure MILJEVIČ, univ. dipl. inž. grad.**  
**mag. Cveto GREGORC, univ. dipl. inž. fiz.**  
**David KRIVEC, univ. dipl. soc.**

OMEGA consult, d.o.o.,  
 Gregorčičeva 7, 1000 Ljubljana

## Javno zasebno partnerstvo kot inštrument za financiranje prometne infrastrukture

### Povzetek

*Projekt celovitega razvoja tretje razvojne osi je strukturni projekt, ki med seboj povezuje pomembne aglomeracije (SPRS: sekundarna središča) in njihove razvojne potenciale ter s tem prispeva k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji. V prispevku so predstavljene zmožnosti in alternacije virov financiranja infrastrukturnega projekta. Uporabljen je bil pristop modeliranja finančnih tokov. Poznamo dva modela financiranja cestne infrastrukture: javno in javno-zasebno partnerstvo. Z modelom smo želeli prikazati kako promet, obseg investicij in cena denarja učinkujejo na končni rezultat.*

**Ključne besede:** tretja razvojna os, finančni tok, javno-zasebno partnerstvo, neto sedanja vrednost

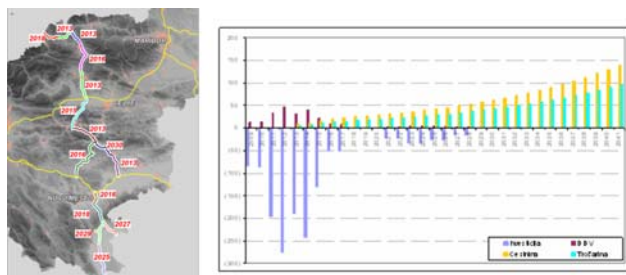
### 1. Uvod

Prometna povezava na tretji razvojni osi je v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, 2004) opredeljena kot sekundarna povezava, ki se navezuje na transevropsko infrastrukturno omrežje. Tretja razvojna os poteka od avstrijske meje na koroškem do hrvaške meje v Beli krajini po območju petih statističnih in razvojnih regij: Koroške, Savinjske, Zasavske, Spodnjeposavske in Jugovzhodne Slovenije ter se na tem območju navezuje na V. in X. TEN koridor in na Jadransko – Jonsko prometno os.

Tretja razvojna os je razdeljena na tri sklope: severni (med mejo z Avstrijo in avtocesto A1), srednji (med avtocestama A1 in A2) in južni (med avtocesto A2 in mejo s Hrvaško). Celoten projekt je razdeljen v 15 homogenih sklopov. Posamezen sklop predstavlja funkcionalno celoto z prometnega in družbeno-ekonomskega vidika. Dinamika gradnje tretje razvojne osi je določena na podlagi družbeno-ekonomske upravičenosti posameznega sklopa (OMEGA consult d.o.o.). Za določanje upravičenosti so bila uporabljena naslednja izhodišča:

- predpisana meja 7% interne stopnje donosnosti,
- dimenzije prečnega profila so prilagojene pričakovane-mu prometu,
- etapnost gradnje je prilagojena pričakovanemu povpraševanju.

Etapnost gradnje je predstavljena na sliki 1. Celoten projekt tretje razvojne osi je družbeno-ekonomsko upravičen. Dograditev tretje razvojne osi je pričakovana do leta 2030.

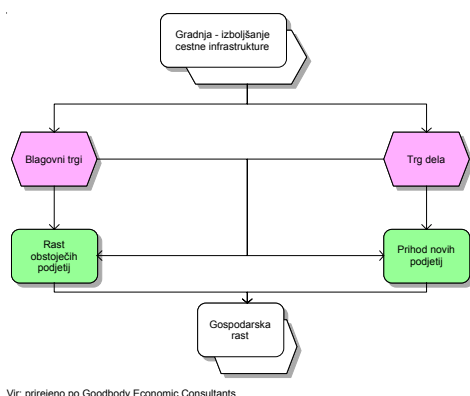


**Slika 1:** Dinamika gradnje tretje razvojne osi.

Prometna povezava na območju tretje razvojne osi bo izboljšala medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena tako na območju Slovenije kot tudi povezanost s središči v sosednjih državah. Osnovni namen infrastrukturnega projekta tretje razvojne osi je izboljšati konkurenčnost območja. Izboljšana povezljivost med središči, kot tudi izboljšana dostopnost do središč ob tretji razvojni osi omogoča okrepitev gospodarskih in institucionalnih povezav. S tem prometna povezava tretje razvojne osi prispeva k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji, k celovitemu razvoju prostora.

Prometni sistem pomembno vpliva na celotno družbo. Učinkovit sistem omogoča izkoriščanje ekonomskih in socialnih priložnosti, pomanjkljivi prometni sistem pa lahko prinaša ekonomske stroške zaradi zamujenih priložnosti (OECD, 2002). V splošnem lahko učinke prometa razdelimo v dve skupini in sicer (1) neposredne učinke, ki se nanašajo na izboljšano dostopnost do trgov zaradi krajših prevoznih časov in nižjih stroškov prometa za ponudnike ter neposredne uporabnike prevoznih storitev in (2) posredne učinke, ki se kažejo na ravni posameznika kot večja izbira blaga, nižje cene, zemljiška renta, ipd. oziroma teritorialne enote z vidika izboljšane konkurenčnosti, večja mobilnosti, ustvarjanja distribucijskih mrež, ipd. Učinkovito izkoriščanje novih priložnosti, ki jih omogoča vzpostavitev novega infrastrukturnega koridorja, kot je tretja razvojna os, ustvari družbeno-ekonomske učinke (slika 2). S tem se lahko povrne začetno investicijo v gradnjo infrastrukturnega projekta.

Država je osnovna agencija, ki skrbi za investiranje v prometno infrastrukturo. Razlogi za investicije so, tudi zgodovinsko gledani, strateški in gospodarski. Strateški razlogi so zagotavljanje povezanosti in dostopnosti ozemlja. Gospodarski razlogi pa so vezani na zagotavljanje razvoja vseh območij v državi. Možni viri financiranja prometne infrastrukture, ki so državi na razpolago in nastanejo iz prometa so: cestna taksa, trošarine, davki, carine. V začetku avtocestnega programa, je bil eden od virov, ki je pomembno prispeval k zagonu tudi "bencinski tolar".



**Slika 2:** Temeljni namen investiranja v prometno infrastrukturo.

Poleg javnega vira financiranja, ki ga predstavlja država, se lahko prometna infrastruktura financira tudi iz dodatnih virov. Dodatni sponzorji, ki iščejo možnost dolgoročnih naložb v infrastrukturne projekte so domače in mednarodne banke, skladi, zavarovalnice in drugi zasebni vlagatelji. Razlika med prvimi, javnimi, in drugimi, zasebnimi, je v stopnji tveganja, ki jo posamezna oblika lahko prevzame oziroma tvori v svojih okvirih. Praviloma zasebni vlagatelji zahtevajo donosnost investicije, zato stopnjo tveganja "zaračunajo".

## 2. Model javnega financiranja in javno-zasebnega partnerstva

Najprej bomo obravnavali model javnega financiranja gradnje tretje razvojne osi. V modelu obravnavamo celotno tretjo razvojno os po etapah gradnje predstavljenih v sliki 1. Ocena investicije cestne prometne povezave na tretji razvojni osi je 1.400 mio €. Začetni vložek države naj bi bil 10% celotne investicije. Preostalih 90% je potrebno zagotoviti z dolgoročnimi krediti. Pri tem viru financiranja gre za kredite mednarodnih finančnih institucij tako, da je obrestna mera kredita 7% posojilno obdobje pa 30 let.

Pri izračunu neposrednih prihodkov cestne infrastrukture, ki se kažejo kot pobrana cestnina, je upoštevano 0,045 €/km za osebno vozilo na štiripasovni cesti in 0,027 €/km na dvopasovni cesti. Cestnina za tovorna vozila je obravnavana kot uteženo povprečje glede na strukturo po cestinskih razredih in predstavlja 2,5 do 2,9 – kratnik cene osebnih vozil. Napoved finančnih tokov je izdelana za konzervativno, srednjo in optimistično rast prometa. Izdelana sta dva modela. V prvem je kot vir prihodkov upoštevana samo pobrana cestnina. Drugi pa poleg pobrane cestnine vključuje še ustvarjen DDV iz projekta v času gradnje in trošarine od porabljenega goriva na novi cestni povezavi. V drug model je tako vključeno dodatno izhodišče, da se dodatni viri financiranja, ki jih projekt realizira, neposredno ponovno investirajo v samo gradnjo. V modelu finančnih tokov so upoštevani neposredna investicija države, odplačilo posojila in prihodki, ki jih projekt ustvarja. Rezultat je neto sedanja vrednost projekta po 30. letih, to je v letu 2041.

| Vir financiranja:<br>• cestnina | NSV (mio €) | Vir financiranja:<br>• cestnina<br>• DDV<br>• trošarine | NSV (mio €) |
|---------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------|-------------|
| Konzervativna rast prometa      | -787        | Konzervativna rast prometa                              | -337        |
| Srednja rast prometa            | -734        | Srednja rast prometa                                    | -227        |
| Optimistična rast prometa       | -668        | Optimistična rast prometa                               | -148        |

**Tabela 1:** Model javnega financiranja.

Pomembno je vedeti, da so kumulativni finančni tokovi na projektu negativni še dolgo po tem, ko so posamezni deli, etape, pozitivne. To pomeni, da obveznosti ostajajo. Neto sedanja vrednost projekta cestne povezave na tretji razvojni osi je v obeh primerih negativna. Potrebno je poudariti, da v primeru, ko v finančnem toku kot prihodke projekta poleg cestnine upoštevamo tudi DDV, ki ga država pobere med samo gradnjo in trošarino od prodanih goriv, ki je rezultat vožnje vozil po novi cesti, rezultat bistveno boljši. Ti dodatni viri financiranja poenostavljeno prikazujejo tudi neposredne razvojne učinke infrastrukturnega projekta.

Izhodišča za izdelavo modela financiranja cestne infrastrukture na tretji razvojni osi v primeru javno zasebnega partnerstva so naslednji. Ocena investicije cestne prometne povezave na tretji razvojni osi je 1.400 mio €. Od tega koncesionar zagotovi 5% lastnih sredstev, javni vložek je 1.100 mio €. Pričakovani donos na vložek zasebnega partnerja je 15%. Ostala izhodišča ostanejo enaka kot pri modelu javnega financiranja.

|                                            | Javno financiranje | JZP         |
|--------------------------------------------|--------------------|-------------|
| Javni vložek                               | 1.391 mio €        | 1.100 mio € |
| Koncesionarjev vložek                      | -                  | 291 mio €   |
| NSV javnega vložka – samo pobrana cestnina | -787 mio €         | -           |
| NSV javnega vložka – vsi viri              | -377 mio €         | -516 mio €  |

**Tabela 2:** Primerjava javnega financiranja in javno-zasebnega partnerstva.

Ugotovimo lahko, da je v modelu financiranja, ki predpostavlja javno-zasebno partnerstvo države in koncesionarja, neto sedanja vrednost projekta v letu 2041 nižja kot v modelu javnega financiranja. Zasebni koncesionar pričakuje določene donose na vloženi kapital, kar posledično viša obremenjenost projekta tudi po 30. letih.

## 3. Zaključek

Tretja razvojna os je velik infrastrukturni projekt, ki povezuje pomembna središča z različnimi razvojnimi potenciali. Izvedbo takega infrastrukturnega projekta je potrebno opazovati po etapah, ki so utemeljene z družbeno-ekonomsko upravičenostjo. Osnovni namen infrastrukturnega projekta tretje razvojne osi je vzpodbujanje gospodarskega razvoja območji, ki jih povezuje. Izkoriščene priložnosti gospodarskega razvoja, ki jih nova prometna povezava ustvarja, so poenostavljeno vključene v model finančnih tokov. Predstavljene so kot pobrane cestnine, kot DDV, ki ga država pobere v času gradnje, in kot dodatne trošarine od prodanih goriv.

Ugotovimo lahko, da je v primeru financiranja z javno-zasebnim partnerstvom obremenitev javnega partnerja v začetnem obdobju nižja, vendar so tudi prihodki, ki jih projekt ustvarja nižji. To se pozna v večji obremenjenosti projekta v letu 2041, oziroma se neto sedanja vrednost gledano s strani države poslabša.

## Literatura:

- [1] Goodbody Economic Consultants (2003). Transport and regional development. Goodbody Economic Consultants. Dublin.
- [2] OECD (2002). Impact of transport infrastructure investment on regional development. Paris. OECD Publishing.
- [3] OMEGA consult d.o.o. (2007). Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje. Ljubljana.

**Dr. Mitja PAVLIHA****Jernej HRIBAR**BDO EOS Svetovanje d.o.o.  
Dunajska 106, 1000 Ljubljana

### **III. razvojna os – konkretna priložnost evropskega sofinanciranja (predstavitev pravih programov in metodološke usmeritve)**

#### **Povzetek**

V pričujočem prispevku se naslanjamo na vsebine projekta Celovitega razvoja območja tretje razvojne osi (OMEGA consult d.o.o., 2007), ki v svojih rezultatih navaja upravičene vrednosti kazalnikov prostorskih, okoljskih in prometnih vidikov. Primerne vrednosti omenjenih kazalnikov in njihove medsebojne interakcije usmerjajo možnosti prijavljanja različnih razvojnih in izvedbenih projektov vezanih na širšo problematiko III. razvojne osi v različne evropske in nacionalne programske okvirje.

V nadaljevanju so podrobno predstavljeni evropski programi Interreg IIIb za Jugovzhodno Evropo, Območje Alp in Srednjo Evropo; DG TREN (Generalni evropski direktorat za promet in energijo); Intelegrated Energy Europe; Marco Polo ter Kohezijski sklad.

V vsakem programu so predstavljene le tiste možnosti in priložnosti, ki se po našem mnenju neposredno ali posredno nanašajo na obravnavane problematike na območju III. razvojne osi.

V drugem delu prispevka je ekskluzivno predstavljena metodologija priprave projektne naloge. Za dosego uspešne prijave projekta na "evropski" razpis je treba projektno idejo podrobno razdelati v skladu z evropskimi standardi in jo postaviti v t.i. "tehnično – administrativni" okvir "posebnega" jezika evropske administracije. V prispevku predstavljamo naslednje korake:

- razvoj projektne ideje skozi metodo miselnih vzorcev,
- iskanje ustreznega vira sofinanciranja,
- pisanje projektne osnutka,
- razvoj in koordinacija projektne konzorcija,
- priprava logične matrice projekta,
- opredelitev delovnih paketov in razdelitev dela med projektne partnerje ter
- priprava stroškovnega plana in opredeljevanje stroškovnih kategorij projekta.

#### **1. Uvod**

Kakovost prometne infrastrukture, dostopnost »od regije do regije« in splošna mobilnost so na območju III razvojne osi, vse od avstrijske in slovenske koroške preko Celja skozi dolensko in na Hrvaško slabe in ne zadovoljujejo niti osnovnih prometno logističnih ter razvojnih standardov. "Svet se v zadnjih desetletjih spreminja z izredno naglico, hitrost tega procesa pa se še povečuje. Že danes je očitno, da bo jutrišnji svet v osnovah spremenil celotno družbeno produkcijo predvsem v treh vidikih: v načinu dela, bivanja in potovanja." (Holdgate, Tolba, De Haes, Et Al, 1998). Prometna infrastruktura v teh procesih igra izjemno vlogo, saj je eden izmed pogojev vključevanja v skupnost evropskih držav integriran prometni sistem, ki se bo razvijal skladno s policentričnim konceptom poselitve, hkrati pa bo v kontekstu evropskih prometnih koridorjev.

V splošnem so prevozni sistemi oblikovani tako, da ustrezajo notranjim potrebam ter odražajo okoliščine držav in njihovo strateško usmerjenost. Ob upoštevanju evropske ravni so se pojavile nove perspektive in zahteve, na nacionalne in regionalne odločitve pa so vplivale nove prednostne naloge.

V Srednji Evropi se soočamo z naslednjimi izzivi:

- visoko razvita infrastruktura (v starih državah članicah) proti pomanjkljivi kakovosti in količini oskrbe (v delih novih držav članic);

- različno razvrščanje po prevoznih sredstvih (zasebni proti javnemu prevozu, cesta proti železnici);
- povečane količine prevoza in visoka gostota prometnih tokov (mednarodne poti, dnevna migracija, urbana območja, turizem ...);
- slaba dostopnost obrobni regij in čezmejna dostopnost v obmejnih regijah;
- visoke obremenitve okolja (onesnaženje, hrup, uporaba zemlje ...) zaradi povečanega (cestnega) prometa ter
- povečana mobilnost (dnevne migracije, posel, prosti čas ...).

V nasprotju z relativno enakomerno porazdelitvijo prebivalstva v prostoru (policentričnem razvoju poselitve) se zaradi različnih ravni infrastrukture v Srednji Evropi, okvirni pogoji za popolno dostopnost močno razlikujejo. Ker na njegov relativni položaj vpliva zahodna Evropa, ta prostor ne zajema samo področij z najvišjo dostopnostjo (npr. Milano, München, Dunaj, Bratislava), ampak tudi področja z nizko dostopnostjo, čeprav ta ostajajo izjeme.

Nadnacionalna dostopnost znotraj Srednje Evrope je v veliki meri odvisna od vseevropskega prometnega omrežja znotraj EU (TEN-T), dopolnilnega omrežja TINA in vseevropskih prometnih koridorjev ter njihovega stanja izgradnje (ki so po širitvi EU leta 2004 v veliki meri znotraj območja EU in tako obenem tudi TEN-T).

### 1.1. Menatalno ozadje

Vseevropski prometni koridorji, ki povezujejo Karpatsko kotlino (in jugovzhod Evrope) ob Donavi z Avstrijo in Nemčijo (VII in X) ter Češko, zahodno Slovaško in Madžarsko z osrednjimi deli Nemčije in Avstrije (koridor IV), so najbolj razviti in imajo največjo gostoto prometnih tokov. Ti koridorji so glavne smeri za potniški promet in promet blaga v zvezi z zunanjo trgovino, zaposlovanjem, kulturo in turizmom, ki potekajo med vzhodom in zahodom, na primer iz novih v stare države članice EU. Promet v koridorju V, ki Italijo preko Karpatske kotline povezuje z Ukrajino, je mnogo redkejši, kot je bil v devetdesetih, saj je obseg prometa manjši celo od koridorja IV (Berlin–Praga–Budimpešta–Istanbul).

Koridorja, ki potekata v smeri sever-jug, se do zdaj nista veliko uporabljala, vendar je v pripravi posodobitev. Koridor VI se začne v baltskem pristanišču Gdansk in poteka preko Poljske proti industrijskemu območju Katovic in naprej proti Češki in Slovaški. Ta koridor naj bi bil ob glavnih področjih železniških in cestna prednostna os. Delno poteka tudi preko dragocenih naravnih območij, zato ga je treba nadgraditi, če je le mogoče, z okolju prijaznimi načini prevoza (npr. železnico). Upoštevati je treba tudi alternativne pomorske povezave. Koridor I povezuje Severno Evropo s Srednjo Evropo (Poljsko), tako da potuje preko baltičkih držav. Podpora in razvoj vseevropskega prometnega omrežja je ključna politika za ustrezno delovanje notranjega trga ter za gospodarsko in socialno kohezijo. Medtem ko je raven storitev TEN-T znotraj območja EU-15 precej visoka, so ravni nadgrajenih prometnih koridorjev v novih državah članicah in njihovih sosednjih državah različne, vendar v splošnem zaostajajo.

Glavni potrebi v zvezi z nadnacionalnimi prometnimi omrežji sta posodobitev železniških omrežij TEN in TINA, kar je jasno razvidno tudi iz prednostnih nalog, ki jih je leta 2005 določila skupina na visoki ravni (večina prednostne osi TEN-T je železniška os). Dodatno je treba izboljšati predvsem manjkajoče hitre (železniške) povezave med mestnimi območji. Na prednostnem seznamu je tudi cestna povezava osi sever-jug med Baltskim morjem in Dunajem/Bratislavo.

Razvoj cestnega in železniškega prometa med leti 1995 in 2004 (merjen v milijonih tkm) je bil popolnoma nasproten. V splošnem se je cestni promet občutno povečal, medtem ko se je železniški promet zmanjšal. Vendar je na ravni razvoja v posameznih državah vzorec manj jasn.

Cestni promet se je povečal v vseh državah, vendar ne v enaki meri. Najvišjo rast sta dosegli Slovenija (+ 173 %) in Poljska (+ 101 %), medtem ko je bil razvoj v Italiji (+ 13 %), Slovaški (+ 17 %) in Nemčiji (+ 28 %) majhen. Češka, Avstrija in Madžarska (+ 47 % do + 49 %) pa so dosegle zmerno rast.

V splošnem se je železniški promet zmanjšal, z izjemo Avstrije (+ 36 %), Nemčije (+ 24 %) in Slovenije (+ 13 %), kjer se je prevoz tovora po železnici povečal. Na Madžarskem in v Italiji je bilo moč opaziti majhno zmanjšanje (- 1 % do - 3 %). Po drugi strani pa je do občutnega zmanjšanja prišlo na Češkem (- 33 %), pa tudi na Poljskem in Slovaškem (obe - 30 %).

Zaradi hitrega povečanja cestnega prometa veliko večino modalnega deleža prevoza tovora v Srednji Evropi predstavlja cestni promet, čeprav je sistem železniškega prevoza v večini držav dobro razvit (zlasti v novih državah članicah). Delež cestnega prevoza (2004) sega od približno 60 % (v Sloveniji ter na Poljskem in Slovaškem) do več kot 90 % (Italija).

## 2. EU programi

### 2.1. Interreg<sup>1</sup>

V obdobju nove finančne perspektive (2007 - 2013) je Slovenija upravičena do sodelovanja v štirih programih transnacionalnega teritorialnega sodelovanja in sicer v programih "Območje Alp", "Srednja Evropa", "Jugovzhodna Evropa" ter v programu "Mediterran".

#### 2.1.1. Jugovzhodna Evropa<sup>2</sup>



**Slika 1:** Obseg držav v programu Interreg – Jugovzhodna Evropa

**Vir:** <http://www.cilj3.mop.gov.si/index.php?id=76&lang=sl>

Eden izmed dveh novih programov, ki sta v programskem obdobju 2007-2013 nasledila INTERREG III B CADSES, je program Jugovzhodna Evropa. V programu sodeluje tudi Slovenija. Program ni samo del evropske kohezijske politike, ampak tudi sestavni del v okviru predpristopne pomoči in Evropske sosedске politike, ki krepi vezi med partnerji iz držav članic EU ter sosednjih držav.

Območje programa Jugovzhodna Evropa je v marsičem eno izmed najbolj heterogenih območij sodelovanja v Evropi. Program pokriva območje, ki meri okoli 2,7 milijonov km<sup>2</sup>, v njem živi okoli 269 milijonov prebivalcev. V program so vključene regije iz kar 17 različnih držav z različnim statusom glede na članstvo v EU, članice EU, države s predpristopnim statusom, potencialne kandidatke in druge sosednje države.

V okviru programa bodo sodelovale naslednje države oziroma regije: Albanija (cela država), Avstrija (cela država), Bosna in Hercegovina (cela država), Bolgarija (cela država), Romunija (cela država), Hrvaška (cela država), Makedonija (cela država), Grčija (cela država), Madžarska (cela država), Italija (regije Lombardia, Provincia autonoma Bolzano/Bozen, Provincia autonoma Trento, Veneto, Furlanija-Juljska krajina, Emilia Romagna, Umbria, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata), Srbija (cela država), Črna gora (cela država), Slovaška (cela država), Slovenija (cela država), Turčija (cela država), Moldavija (cela država).

<sup>1</sup> Povzeto po: <http://www.interreg.mop.gov.si/indexsl.html>

<sup>2</sup> Povzeto po: <http://www.cadses.net>

va) ter Ukrajina (Cjermovestka oblast, Ovano-Frankiviska oblast, Zakarpatska oblast, Odessa oblast)

Organ upravljanja in skupni tehnični sekretariat programa sta v Budimpešti.

Programsko območje je najbolj heterogeno območje sodelovanja glede na posebne kulturne, politične, etnične, socialne in zgodovinske značilnosti sodelujočih regij. Na območju sodelovanja se srečujejo različne jezikovne skupine, tu se srečujejo raznolikosti verske pripadnosti zahoda in orienta. Raznolikost je hkrati vir različnosti identitet in žal tudi vir konfliktov in napetosti.

Območje je soočeno z izzivi socialne, ekonomske in politične integracije v smeri EU z različnimi poudarki:

- poglobljanje integracije znotraj EU (27);
- proces približevanja držav s predpristopnim statusom EU;
- proces poglobljanja odnosov sosednjih držav z državami EU;
- proces stabilizacije in poglobljanja medsebojnih odnosov.

Skupna vrednost programa je 245 milijonov €. Viri sofinanciranja projektnih partnerjev iz tako različnih držav, bodo različni. Projektni partnerji držav članic lahko pridobijo sofinanciranje iz Evropskega sklada za regionalni razvoj do največ 85% njihovih stroškov v projektu, projektni partnerji iz drugih držav lahko pridobijo sofinanciranje iz Instrumenta za predpristopno pomoč (IPA) ali drugih nacionalnih virov.

Cilj programa je razvijanje transnacionalnih partnerstev za spodbujanje prostorskih, ekonomskih in družbenih integracijskih procesov ter povečevanje kohezije, stabilnosti in konkurenčnosti na območju sodelovanja. Ta cilj bo dosežen z izvajanjem naslednjih prednostnih nalog:

**Prioriteta 1:** Razvijanje inovativnih zmožnosti

**Prioriteta 2:** Izboljšanje dostopnosti

**Prioriteta 3:** Razvijanje območij trajnostne rasti

**Prioriteta 4:** Izboljševanje stanja okolja in njegovo varovanje

Pri projektih vezanih na III. razvojno os se usmerjamo na 2., 3. in 4. prioriteto področje.

### Globalni programski cilj:

Program bo razvijal čezmejna partnerstva za strateško pomembne zadeve za izboljšanje teritorialnih, gospodarskih in socialnih integracijskih procesov ter za boljšo kohezijo, stabilnost in konkurenčnost.

Globalni cilj je skladen s Strateškimi smernicami Skupnosti o strateškem osredotočenju na program čezmejnega sodelovanja, ki se nanaša na potrebo po stabilnosti na področju sodelovanja v Jugovzhodni Evropi in na izkušnje iz obdobja med leti 2000-2006.

Jugovzhodna Evropa predstavlja edinstveno pokrajino za izboljšanje integracije, konkurenčnosti in posledično teritorialne kohezije. To področje je najbolj raznoliko, heterogeno in kompleksno čezmejno območje sodelovanja v Evropi, ki zajema 17 držav (ali njihovih regij).

Cilj teritorialne kohezije postavlja zahteve za odziv politike, ki zadeva hkrati konkurenčnost IN integracijo. Politiki ne smeta biti nasprotujoči, ampak morata biti skladni, ko gre za teritorialno kohezijo programskega področja.

Konkurenčnost pomeni uporabo in razvoj gospodarskih sil in priložnosti z uporabo teritorialnega kapitala in razvojem polov rasti.

Integracija pomeni odstranitev ovir prostega gibanja, izgraditev mrež ter povečanje interakcije in sodelovanja.

Definicije politike, zapisane zgoraj, so tesno med seboj povezane. Uporaba gospodarskih sil zahteva razvoj interakcije in sodelovanja, uporaba teritorialnega kapitala pa predpostavlja odstranitev ovir, medtem ko razvoj polov rasti prevzema obliko povezovanja v mreže vseh pomembnih sodelujočih strani, če želijo imeti vlogo na integriranih globalnih trgih.

Stičišče politike konkurenčnosti in politike integracije je teritorialna kohezija, ki pomeni zmanjšanje regionalnih neenakosti, koordiniranje skladnih sektorskih politik in doseganje dodane vrednosti glede na rezultate, pričakovane na podlagi implementacije posameznih programov in pobud. Povedano z drugimi besedami, teritorialna kohezija v Jugovzhodni Evropi je več kot vsota vseh državnih in regionalnih politik sodelujočih regij in držav.

Program je zavzel pristop skupnega izziva, ki se v prvi vrsti osredotoča na tematske zadeve, in ne le geografski pristop. Skladno z zahtevami 6. člena Uredbe ESRR (1080/2006), so v programu opredeljene strateške tematske zadeve (strateško pomembne zadeve), ki so pomembne za področje sodelovanja in ki se jih bomo lotili z večstopenjskim čezmejnem delovanjem. Tematske zadeve so nato še natančneje razdelane do jasno razločnih stopenj posameznih področij posredovanja.

Učinkovito čezmejno sodelovanje celotnega programskega področja je mogoče doseči le s promocijo partnerstev z jasnimi večstopenjskimi in tematskimi pristopi v obliki visokokakovostnih čezmejnih strateških projektov, pomembnih za programsko področje.

### Posebni programski cilj št. 2:

Program bo izboljšal privlačnost regij in mest, pri čemer bo upošteval vzdržljiv razvoj, fizični dostop in dostop do znanja ter kakovost okolja z integriranimi pristopi in čezmejnem delovanjem.

Cilj ponuja uravnoteženo mešanico razvoja in ohranitve s pomočjo elementov strukturiranja, stabiliziranja in preprečevanja, ki neposredno zadevajo slabosti in nevarnosti, ki jih je identificiral SWOT. Cilj je skladen s prednostno nalogo št. 1 Strateških smernic Skupnosti.

Posebni programski cilj št. 2 bodo v prvi vrsti skušale izpolniti prednostne osi št. 2, 3 in 4.

### Posebni cilji prednostnih osi:

Globalne in posebne cilje operativnega programa bo zasledovalo pet prednostnih osi. Cilji so skladni tematskimi področji, opredeljenimi v 6. členu Uredbe (EC) št. 1080/2006, in Strateškimi smernicami Skupnosti o koheziji (2006/702/EC), kar zadeva teritorialno dimenzijo kohezijske politike.

Prednostna os št. 3 »Izboljšanje dostopa« bo prispevala specifično k izboljšanju dostopa lokalnih in regionalnih akterjev v evropske mreže, ki vsebujejo tako fizično infrastrukturo kot informacijsko družbo. Poseben cilj prednostne osi št. 3 je, da promovira koordinirano pripravljanje za razvoj mrež dostopa in podporo večmodalnosti.

Ta poseben cilj lahko dosežemo z uresničitvijo operativnih ciljev, ki zadevajo koordinacijo v promociji, načrtovanju in delovanju primarnih in sekundarnih transportnih mrež, razvoj strategij, ki se ukvarjajo z »digitalno neenakostjo« in izboljšanje okvirnih pogojev večmodalnih platform.

Prednostna os št. 4 »Razvoj čezmejnih sinergij za vzdržljiva področja rasti« bo pripomogla k uravnoteženim in političnim vzorcem programskega področja. Poseben cilj prednostne osi št. 4 je, da razvije in uporabi integrirane

strategije, ki se na eni strani ukvarjajo z visoko koncentracijo gospodarskih, okoljskih, socialnih in upravnih težav, ki vplivajo na območja velemest in regionalnih naselij ter na drugi strani sprejemajo možnosti, ki jih optimizacija policentrične strukture in uporaba kulturnih vrednost ponujata za razvoj področij rasti.

Prednostna os št. 4 kaže posebno lastnost, ki zajema več sektorjev in povezuje gospodarske, okoljske, socialne in upravne zadeve. Posebni cilj prednostne osi št. 4 lahko dosežemo z izpolnitvijo operativnih ciljev, ki zadevajo izzive najpomembnejših težav, ki pestijo območja velemest in regionalnih naselij, promocijo uravnoteženega vzorca privlačnih in dostopnih področij rasti ter promocijo kulturnih vrednot kot razvojno prednost.

### Prednostna os št. 3: Izboljšanje dostopa

**Kontekst:** dostop velja za enega od najpomembnejših zahtev gospodarskega razvoja in rasti ter nenazadnje teritorialne kohezije. Pospešuje izmenjavo blaga in zamisli ter gibanje in interakcijo ljudi. Vsi ti vidiki so izjemno pomembni v Jugovzhodni Evropi. Transportni koridorji so odličen primer za priložnosti, ki jih ponujajo regijam, skozi katere potekajo, medtem ko tiste, ki jih obidejo, običajno zaostajajo. Zato je razvoj čezmejnih in medregijskih mrež, ki omogočajo dostop, ključen dejavnik zmanjševanja obstoječih neenakosti.

V Jugovzhodni Evropi je večina obstoječih mrež močno razdrobljenih zaradi politične zapuščine ali pa so obrnjene navznoter in povečini služijo samo eni državi ali regiji. Najpogostejše so te mreže slabe kakovosti in se ne zmorejo prilagajati nenehnemu povečevanju cestnega transporta. Na eni strani lahko opazimo dvojni vzorec dostopanja pri petih primerno financiranih projektih TEN, na drugi strani pa je ambiciozna, toda okorna mreža Panevropskih transportnih koridorjev izven ozemlja EU, ki jo sestavljajo cestni, železniški, notranji vodni in pomorski transport. Vendar pa potencial, ki ga ponujajo okoliške pomorske poti, predvidene »morske avtoceste« in pomen velikih plovnih rek, kot je reka Donava, ostaja neizkoriščen. Tako je v transportnem sektorju mogoče videti nasprotujoče si trende z veliko prenatrpanostjo obstoječe infrastrukture, toda brez razvoja ustreznih alternativ. Podoben vzorec je nastal v sektorju IKT (informacijske in komunikacijske tehnologije), kjer obstaja vrzel med mrežami in storitvami med državami članicami EU in tretjimi državami. Ta vrzel je ogromna tudi med samimi državami članicami.

Glede na SWOT, je za področje značilna osnovna infrastrukturna mreža, ki potrebuje nujne investicije za obnovo, posodobitev in dokončanje. Na voljo je le omejena količina investicijskega znanja, strategij in orodij finančnega inženiringa za ustvarjanje potrebnih investicij, iniciative pa ovirajo razhajajoči se državni in regionalni interesi. Obstoječa infrastruktura (fizična in IKT) je močno razdrobljena zaradi topografije in državnih ovir, prav tako pa ne ustreza evropskim standardom. Čezmejne povezave in povezave med zahodom in vzhodom so razmeroma šibke. Povezave do pristanišč in obmorskih con so premalo razvite.

Vseeno pa je Jugovzhodna Evropa območje z veliko koncentracijo pomembnih projektov TEN in Panevropskih koridorjev. Obstajajo vzporedne ustrezne alternative cestnemu transportu (pristanišča, vodne poti, večmodalne platforme) z osmimi možnimi velikimi trgi. Mednarodne finančne institucije ponujajo velik izbor orodij in priložnosti financiranja razvoja potrebne infrastrukture za izboljšanje dostopa.

Na programskem področju infrastrukturo, ki omogoča dostop, financirajo in implementirajo številni instrumenti. V

državah članicah so na razpolago državni skladi, strukturni skladi, mednarodni finančni inštituti (npr. EIB) in zasebno-javna partnerstva. V državah nečlanicah pa imajo največjo vlogo mednarodne finančne institucije in donorji, saj so državni skladi omejeni. V vseh primerih pa vse države zasledujejo svoj lasten cilj pri razvoju svoje infrastrukture za dostop. Tako je zaradi izobilja implementacijskih možnosti in ciljev koordinacija v Jugovzhodni Evropi zelo težavna. Poleg tega politika TEN Evropske unije podpira koordinacijo na »kontinentalni« ravni, medregionalne neenakosti pa ostajajo nedotaknjene.

Končno pa lahko opazimo prostorski pristop pri geografski usmerjenosti koridorjev, zaradi katerih so nastala velika »bela območja« in zanemarjene obmorske cone na tem področju. Uspešna integracija mrež ne sme v glavnem zadevati le koridorje sever-jug in zahod-vzhod, ampak mora upoštevati tudi sekundarne mreže. Topografija predstavlja določene ovire pri razvoju mrež, vendar sosednja morja (Jadransko, Jonsko, Egejsko in Črno morje) ter bližnja obalna območja z rečnimi in železniškimi povezavami tvorijo privlačno ogrodje za regionalni razvoj in implementacijo transportne politike EU.

Čezmejni program sodelovanja ne more nadomestiti obstoječih programov in načrtov, vendar pa lahko predstavlja platformo za koordinacijo in dogovarjanje med državami, kakor tudi temelj za pogajanja z mednarodnimi finančnimi institucijami, donorji itd.

Strategija prednostne osi št. 3 poskuša mobilizirati potencialne regije in priložnosti, ki izhajajo iz ogrodja EU, za premagovanje pomanjkljivosti regije. Prednostna os št. 3 bo prispevala posebej k izboljševanju dostopa lokalnih in regionalnih akterjev do evropskih mrež. To zajema dva glavna izziva:

- fizični dostop (primarna in sekundarna transportna infrastruktura)
- virtualni dostop (dostop do mrež in storitev IKT)

### Namen prednostnih osi in operativni cilji:

Poseben cilj prednostne osi št. 3 je, da promovira koordinirano pripravo za razvoj mrež dostopanja in podporo večmodalnosti.

Ta prednostna os si še posebej prizadeva izpolniti tri operativne cilje ter bo nudila podporo čezmejnemu partnerstvu in delovanjem, ki prispevajo k:

- izboljševanju koordinacije pri promociji, načrtovanju in delovanju primarnih in sekundarnih transportnih mrež
- razvoju strategij, ki se ukvarjajo z »digitalno neenakostjo«
- izboljšanju pogojev za večmodalne platforme

Program se sooča s številnimi zadevami in področji ter omejenimi sredstvi. Glavni vir financiranja še vedno predstavljajo državni programi in strukturni skladi operativnih programov. Program bo prispeval koordinaciji sodelujočih akterjev, ki jih omejujejo operativna sredstva, državne meje ali institucionalne ovire. Razvoj učinkovite transportne mreže je zelo odvisen od največjega izkoristka IKT kot pripomočka in kot nadomestka fizične mobilnosti, promocija večmodalnosti pa je očitno spremljevalno dejanje vzdržljivosti same mreže. Zato mešanica transportnih mrež, IKT-ja in večmodalnosti ponuja uravnoteženi pristop, ki zadeva dostop do, znotraj in med regijami.

Ciljne skupine: državne oblasti, načrtovalne institucije, regionalne in osrednje državne oblasti, mestne in podeželske skupnosti, zbornice in združenja, transportne oblasti, mednarodne organizacije in telesa.

## Področja posredovanja

*Izboljšanje koordinacije pri promociji, načrtovanju in delovanju primarnih in sekundarnih transportnih mrež.*

Jugovzhodna Evropa je področje z visoko koncentracijo programov, načrtov in finančnih orodij za razvoj primarnih in sekundarnih transportnih mrež. Vendar pa je implementacija počasna zaradi pomanjkanja strokovnega znanja ali institucionalnih oziroma pogodbenih pomanjkljivosti. Prav tako je koordinacija s sosednjimi ali prizadetimi državami minimalna. Neenakosti kopenskih in obmorskih držav ter topografija in politična razdrobljenost ne pospešujejo oblikovanja skupnih stališč in akcijskih načrtov. Čezmejno sodelovanje mora biti prirojen element razvoja mrež zaradi implementacijskih zahtev in vpliva, ki se razteza čez več držav.

**Namen** področja posredovanja je oskrba z orodji in prostorom za koordinirano promocijo, načrtovanje in delovanje primarnih in sekundarnih transportnih mrež. Posredovanja so lahko za regionalna ali lokalna telesa, ki skušajo uveljaviti svoje cilje v osrednjih državah, ali za številne države Jugovzhodne Evrope pri njihovih prizadevanjih pri EU in drugih mednarodnih institucijah.

Program ni zmožen financirati velikih infrastrukturnih investicij, vendar lahko pričakujemo znaten prispevek pri mobilizaciji sodelujočih akterjev, izvajanju izvedbenih študij in akcijskih načrtov ter koordinaciji operacij, ki se financirajo iz drugih proračunov.

Čezmejno delovanje lahko nudi podporo politiki koordinacije med pristojnimi partnerji in čezmejnem povezovanjem regionalnih pilotnih projektov v mreže.

Pri načrtovanju pomembnih in sekundarnih transportnih mrež se morajo upoštevati regionalni interesi in potrebe, zato da se zagotovi, da imajo regije tudi dejanske koristi od transportnih mrež.

Čezmejno sodelovanje mora ustvarjati konkretne projekte, ki bodo prispevali k oblikovanju in krepitvi mrež za koordinirani razvoj transportnih povezav in koridorjev ter izdelavi konkretnih akcijskih in finančnih načrtov za razvoj mrež. Projekti morajo imeti tudi prostor za okolju prijazen transport in skupno upravljanje mrež.

*Razvoj strategij, ki se ukvarjajo z »digitalno neenakostjo«*

Dostop do informacij je prvi pogoj v okviru kohezijske politike EU. Dostopanje do IKT ter enako pomembna razumevanje in uporaba IKT ni pomembno samo za gospodinjstva in podjetja, ampak prav tako za javne službe in njihove številne storitve, ki dandanes po nepotrebnem zahtevajo fizično prisotnost državljanov. Področje v tem sektorju zaostaja. Čezmejno sodelovanje na tem področju je potrebno, zato da dobimo ustrezno kritično maso za razvoj predvidenih načrtov in orodij.

**Namen** področja posredovanja je, da ponuja podporo skupnim pobudam za zmanjšanje »digitalne neenakosti« med državami in regijami, še posebej, kjer je tržni neuspeh očiten ali pričakovan. »Digitalna neenakost« je luknja med tistimi z rednim in učinkovitim dostopom do informacij in znanja s pomočjo IKT (informacijske in komunikacijske tehnologije) ter med tistimi, ki takšnega dostopa nimajo.

*Izboljšanje pogojev za večmodalne platforme.*

Dokončanje transportnih mrež, integracija v globalni trg in rastoči vzorci potrošnje na področju pomenijo veliko breme za transportno mrežo, ki jo trenutno monopolizira cestni transport. Operativna učinkovitost, izkoriščanje razpoložljivih alternativnih poti in nenazadnje okoljska vprašanja

so zadeve, ki poudarjajo potrebo po promociji večmodalnih platform. Očitno je čezmejno delovanje pomembna zadeva zaradi gospodarskih medsebojnih odnosov in transportnih vzorcev med regijami ter vpliva večmodalnosti ali pomanjkanje le-te na velikih območjih.

**Namen** področja posredovanja je, da ponuja podporo večmodalnim platformam in promociji alternativnih transportnih sredstev (npr. po železnici ali morji namesto po cesti) z vidika javnega interesa. Zaradi večmodalnih platform je lahko obstoječi transport učinkovitejši, prav tako pa lahko spodbujajo prehod na okolju prijaznejše sisteme. Dejavnosti morajo presegati posamezne interese ter izražati pravi kooperativni značaj in medsebojne koristi.

Čezmejno sodelovanje bi moralo ustvarjati konkretne projekte, ki bi prispevali k razvoju večmodalnih konceptov in akcijskih načrtov, dogovorov o promociji večmodalnosti ter podpirali razvoj orodij in sistemov za pospeševanje večmodalnih platform.

## Prednostna os št. 4: Razvoj čezmejnih sinergij za vzdržljiva področja rasti

**Kontekst:** Kot prvo je analiza najprej poudarila pomen vedno več tendenc koncentriranega razvoja na posameznih področjih, povezanih z naraščajočimi razlikami znotraj področij in pojavljanjem izredno pomembnih težav, kot so socialna segregacija, naraščanje revščine, pomanjkanje investicij na določenih področjih, nezadostna ponudba javnih storitev in preobremenjene prometne zmogljivosti. Ta točka se v glavnem nanaša na notranjo kohezijo področij rasti.

Drugič, vzorec vele mestnih področij, srednje velikih ali manjših mest, razporejenih po programskem področju, prikazuje dramatično povečevanje razlik med močnejšimi in šibkejšimi mesti/regijami. Sedanji razvoj v večini držav krepí monocentričen nekaj vele mestnih regij. Danes se jugovzhodne države veliko bolj razlikujejo od »zahodnih držav« v Evropi. Trenutni trend povečuje to razliko, medtem ko se v starih članicah EU razlike utrjujejo ali zmanjšujejo.

Tretjič, struktura, funkcija in vloga glavnih, velikih, srednje velikih in majhnih mest je delno na novo opredeljena preko novih državnih struktur na programskem področju in na splošno ponuja velik potencial za nadaljnje povečanje koordiniranega strateškega načrtovanja, koordiniranega marketinga in funkcionalne delitve. Različna mesta bi lahko izkoristila svoja potencialna dopolnila in tako postala konkurenčna, (mednarodno) opazna in zagotovila zadostno stopnjo javnih storitev. Obstaja možnost razvoja »integracijskih con« na dolgi rok, podprte s transportnimi koridori kot nosilci rasti in konkurenčnosti v kontekstu uravnoteženega regionalnega razvoja za izboljšanje položaja v Evropi in za dohajanje vele mestnih regij v starih državah članicah EU.

Četrto, ni politike »centralizacije periferije«, katere cilj bi bil pospešiti nastanek primernih področij rasti na ogroženih podeželskih območjih in ki bi razvijala lokacije najmanjše velikosti ter tako zagotovila javne storitve.

Petič, ogromno kulturno raznolikost (Otomanski imperij, Donavska monarhija, obdobje komunizma itd.) bi lahko nadalje uporabili kot dejavnik razvoja in kot sredstvo pri globalni konkurenci.

## Namen prednostnih osi in operativni cilji

Glede na te sklepe bo prednostna os št. 3 prispevala še posebej k prihodnjemu razvoju Jugovzhodne Evrope kot

prostor vzdržljivega in policentričnega razvoja velemestnih področij in regionalnih naselij.

Prednostna os ima posebno lastnost, ki zajema več sektorjev in ki trdno povezuje gospodarske, okoljske, socialne in vladne zadeve. Dokument Komisije »Kohezijska politika in mesta: urbani prispevek k rasti in delovnim mestom v regijah« v celoti izraža ta pristop. Glede na Strateške smernice Skupnosti, ki se nanašajo na kohezijo, visokokakovostno urbano okolje prispeva k prednosti obnovljene lizbonske strategije, ki želi, da bi Evropa postala privlačnejša za delo, bivanje in investiranje.

Cilj prednostne osi je, da razvija in uporablja integrirane strategije – v okviru čezmejnih projektov sodelovanja –

- na eni strani se ukvarja z visoko nasičenostjo gospodarskih, okoljskih, socialnih in upravnih težav, ki pestijo velemestna področja in regionalna naselja,
- na drugi strani pa izkoristi priložnosti, ki jih optimizacija policentrične strukture in uporaba kulturnih vrednot ponujata razvoju področij rasti.

Kot nakazuje že cilj, prednost vzdržljivih urbanih in regionalnih naselij zavzema različne oblike preventivnih ukrepov in dejavnikov razvoja.

Ta prednostna os se še posebej zavzema, da izpolni tri operative cilje ter nudi podporo čezmejnemu partnerstvu in delovanju, ki pomagajo pri:

- ukvarjanju z izredno pomembnimi težavami, ki pestijo velemestna področja in regionalna naselja;
- promociji uravnoteženega vzorca privlačnih in dostopnih področij rasti;
- promociji uporabe kulturnih vrednot za razvoj.

### Področja posredovanja

*Ukvarjanje z izredno pomembnimi težavami, ki pestijo velemestna področja in regionalna naselja:*

Na programskem področju obstajajo žarišča z visoko nasičenostjo gospodarskih, socialnih, okoljskih in upravnih težav. Trenutni poli rasti so natrpani in kažejo notranja neskladja, potencialna področja rasti morajo na novo opredeliti svojo vlogo, manjša središča pa propadajo. S temi težavami se ne moremo spopadati na državni ravni. Program sodelovanja podpira skupno delovanje, ki bi okrepilo državne in regionalne strategije.

Skupno strokovno znanje in pilotski projekti sodelovanja se lahko razvijejo za širok spekter zadev s skupnim interesom. Čezmejno sodelovanje bi moralo združiti izmenjavo izkušenj z ustreznimi pilotskimi projekti na urbanih in naseljenih področjih, da bi lahko uporabili strategije, veščine in znanja.

**Namen** tega področja posredovanja je razvoj, implementacija in širjenje konkretnih strategij in akcijskih načrtov ter uporaba čezmejnih veščin in znanj za reševanje težav, ki pestijo velemestna področja in regionalna naselja.

*Promocija uravnoteženega vzorca privlačnih in dostopnih področij rasti:*

Urbani policentrizem v Jugovzhodni Evropi je zelo ogrožen: samo omejeno število velikih mest, večina je glavnih mest, je do zdaj imelo ogromne koristi od socio-ekonomskih trendov razvoja, ki zdaj prevladujejo na tem področju. Prišlo je do vidne polarizacije rasti, inovacij, dostopa in investicij ter posledično teritorialnega razvoja na velikem delu programskega področja (monocentrizmi). Ohranitev dobre policentrične teritorialne organizacije je resničen in težaven izziv, s katerim se morajo soočiti politiki na vseh ravneh. Čezmejno delovanje lahko pomaga pri premagovanju dileme med najpomembnejšim ciljem (promocija

dobrih policentrizmov) in omejeno razpoložljivostjo skupnega zavedanja, skupnih strategij in virov za doseganje tega pomembnega cilja. Čezmejno delovanje lahko služi kot ogrodje in zaščita za razvoj partnerstva za lokalne/regionalne dejavnosti naprednih in eksperimentalnih strategij razvoja, da bi tako razvili dobre policentrizme in s tem okrepili teritorialno kohezijo v Jugovzhodni Evropi pred nastajajočimi razlikami.

Glede na ozadje je izredno pomembna promocija uravnotežene porazdelitve konkurenčnih področij rasti na področju sodelovanja v kombinaciji s trdnimi notranjimi in zunanjimi funkcionalnimi odnosi.

**Namen** tega področja posredovanja je izdelava integriranih prostorskih strategij in strategij razvoja za krepitev funkcionalnih regij kot nosilce rasti in konkurenčnosti ter oskrba partnerjev z orodji za oblikovanje njihove vloge in nastanek novih partnerstev znotraj teh področij.

*Promocija uporabe kulturnih vrednot za razvoj:*

Programsko področje je bogato s kulturnimi vrednotami in turističnim potencialom. Do urbanega razvoja ne more priti v »kulturnem vakuumu«. Zato mobilizacija kulturnih vrednot v kontekstu urbanega razvoja predstavlja priložnost za promocijo lokalnih identitet in da mesta Jugovzhodne Evrope postanejo privlačna za bivanje in delo.

**Namen** tega področja posredovanja je vključitev kulturnih vrednot kot sestavni del programskega področja v procesih načrtovanja in razvoja urbanih središč in naselij.

Čezmejno delovanje bi moralo podpirati skupno ohranjanje in uporabo kulturnih vrednot kot dejavnik razvoja in vir vzdržljivih oblik turizma.

Projekti morajo zagotoviti, da sprejeti ukrepi in dejanja prispevajo k razvoju endogenega potenciala ter ustvarjajo prihodek in delovna mesta neposredno ali posredno.

### 2.1.2. Območje Alp<sup>3</sup>



**Slika 2:** Obseg držav v programu Interreg – Alpski prostor

**Vir:** <http://www.cilj3.mop.gov.si/index.php?id=25&lang=sl>

Program podpira projekte transnacionalnega sodelovanja, kateri spodbujajo prostorski razvoj in teritorialno kohezijo območja. Cilj programa je povečanje konkurenčnosti in atraktivnosti območja sodelovanja, ki obsega ožje gorsko območje skupaj s sosednjimi hribovji in nižinami, programsko območje pa vključuje tudi dele obal Sredozemskega morja. Redkeje poseljeno območje Alpskega loka in sosednja gosteje poseljena hribovita, nižinska in obalna območja so medsebojno funkcijsko neločljivo povezana, v

<sup>3</sup> Povzeto po: [www.alpine-space.eu](http://www.alpine-space.eu)

neposredni bližini Alp se nahajajo nekatera gospodarsko izredno uspešna metropolitanska območja. Skupaj območje sodelovanja obsega okoli 450.000 km<sup>2</sup>, na njem pa prebiva okoli 70 milijonov ljudi.

Program transnacionalnega teritorialnega sodelovanja Območje Alp predstavlja nadaljevanje programa INTERREG III B Območje Alp, saj se bo sodelovanje nadaljevalo na istem območju sodelovanja, isti kot prej pa ostajajo tudi Organ upravljanja programa s sedežem v Salzburgu in Skupni tehnični sekretariat programa s sedežem v Rosenheimu.

Program Območje Alp skupaj financirajo Evropska Unija skozi Sklad za regionalni razvoj (ESRR), države članice EU ter Švica in Lihtenštajn. Celotna vrednost programa za obdobje 2007 - 2013 znaša 130.000.000€. Delež sofinanciranja v programu znaša največ 75%.

Cilj programa je izboljšanje konkurenčnosti in privlačnosti območja sodelovanja, s podporo skupnim aktivnostim na področjih, kjer je transnacionalno sodelovanje za doseganje trajnostnih rešitev najučinkovitejše.

Programski cilji se uresničujejo skozi tri programske prioritete in sicer:

**Prioriteta 1:** Konkurenčnost in privlačnost območja Alp

**Prioriteta 2:** Dostopnost in povezanost

**Prioriteta 3:** Okolje ter preprečevanje naravnih in okoljskih tveganj.

Pri projektih vezanih na III. razvojno os se usmerjamo na vsa tri prioriteta področja.

### Glavni izzivi za področje sodelovanja

*Transport in mobilnost* – Območje Alp se vedno bolj posveča evropskemu prometu v smerih sever-jug in vzhod-zahod, ki ležita v srcu gospodarstva tega kontinenta. Z izboljšavami avtocestnih tunelov in infrastrukture za hiter tranzit se bo posredovanje preoblikovalo v glavne čezalpske koridorje, pri čemer bo vsak ustrezal specifični evropski gospodarski osi. Ustrezna strategija si mora prizadevati za organizacijo in izkoriščanje tranzitnega gospodarstva vsake od glavnih alpskih poti, hkrati pa zagotoviti celovito solidarnost, da se preprečijo stranski učinki in neuravnoveženosti med alpskimi območji.

*Okolje* – Vedno večje obremenitve okolja ter okrepljena prizadevanja partnerskih držav za zaščito okolja in zmanjšanje okoljskih vplivov zahtevajo nove in prilagojene odgovore na področjih gospodarjenja z naravnimi viri, razvoja kulturnih pokrajin in dediščine, gospodarjenja z vodami ter zmanjševanja naravnih tveganj. Naravni viri in naravna tveganja zahtevajo dobro usklajene politike, strategije ter orodja za upravljanje in blaženje. Zaradi učinkov podnebnih sprememb je pritisk na alpski ekosistem močno povečan. Strateško to pomeni, da je treba odkriti strategije za obvladovanje učinkov podnebnih sprememb, zaščititi gorsko središče Alp, kakor je opredeljeno v Alpski konvenciji, pri tem pa omogočiti in spodbujati gospodarske dejavnosti in trajnostno uporabo naravnih virov.

V okviru programa sodelujejo naslednje države in regije (SKTE II): Avstrija (celotna država); Francija: Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Franche-Comté, Alsace; Italija: Lombardia, Furlanija-Juljska Krajina, Veneto, Trentino-Alto Adige, Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria; Lihtenštajn (celotna država); Nemčija: okrožji Zgornja Bavarska in Švabska (na Bavarskem) ter Tübingen in Freiburg (v Baden-Württembergu); Iovenija (celotna država) ter Švica (celotna država).

Glavni cilj programa je spodbuditi transnacionalno sodelovanje na področju priprav skupnih strategij in instrumentov za zagotovitev trajnostnega razvoja, povečevanje konkurenčnost programskega območja ter vzdrževanje in izboljšanje kakovosti življenjskega okolja.

Endogeni potenciali območja sodelovanja so glavni elementi, na katerih je mogoče vzpostaviti trajnostni razvoj, pri tem pa upoštevati in spodbujati izjemno mešanico kultur, pokrajin, okolja ter proizvodnih kultur, ki so značilne za območje Alp.

V zvezi s tem okvirjem je cilj Programa za območje Alp povečati konkurenčnost in kakovost življenja, in sicer z razvojem strategij in instrumentov na področjih, kjer je za uvajanje trajnostnih rešitev potrebno mednarodno sodelovanje, pri čemer se posebna pozornost namenja izbranim področjem politik, kot so »konkurenčnost«, »dostopnost in povezljivost« ter »okolje in preprečevanje tveganja«.

Iz splošnega cilja, navedenega zgoraj, so bili za območje sodelovanja v programskem obdobju 2007–2013 izpeljani naslednji posamezni cilji:

- podpirati uravnotežen socialni, gospodarski in prostorski razvoj, tako da se izkoriščajo potenciali ozemlja, spodbujajo inovacije in pospešuje teritorialno sodelovanje;
- izboljšati dostopnost do območja Alp in upravljati z gospodarskimi in okoljskimi posledicami;
- izboljšati povezljivost znotraj območja Alp, in sicer z razvojem komunikacijskih in mobilnostnih rešitev ter boljšo dostopnostjo do storitev;
- ohraniti prednosti naravne in kulturne raznolikosti in jih uporabiti za trajnostno rast;
- preprečiti naravna in tehnološka tveganja ter upravljati s posledicami, s posvečanjem posebne pozornosti obvladovanju tveganja in vplivom podnebnih sprememb ter zdravemu ravnanju z vodnimi viri in spodbujanju obnovljivih virov energije.

### 2.1.3. Srednja Evropa<sup>4</sup>

Programsko območje obsega 1.050.000 km<sup>2</sup> in ima približno 148 milijonov prebivalcev. Na tem območju govorijo številne jezike (8 nacionalnih jezikov, več jezikov narodnih manjšin). Reliefne razlike vplivajo tudi na veliko raznolikost podnebnih razmer, rabe tal, naselbinske in gospodarske strukture, dostopnosti, razvojnih procesov in okoljskih problemov. Velika raznolikost je ključen strateški dejavnik razvoja območja in bi morala biti uporabljena za krepitev trajnostne gospodarske rasti in teritorialne kohezije. Glavni izzivi območja so povezani s potrebo po zmanjšanju ekonomskih in socialnih razlik, s krepitvijo integracije, doseganjem usklajenih standardov učinkovitosti in kakovosti, poglobljanjem obstoječih in novih omrežij ter sodelovanjem.

V programu bo sodelovalo osem držav članic EU ter zahodno obmejno območje Ukrajine. V območje sodelovanja so vključene naslednje regije: Avstrija (cela država); Češka (cela država); Nemčija (Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen); Madžarska (cela država); Italija (Piemonte, Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste, Liguria, Lombardia, Provincia Autonoma Bolzano/Bozen, Provincia Autonoma Trento, Veneto, Furlanija-Juljska krajina, Emilia-Romagna); Poljska (cela država); Slovaška (cela država); Slovenija (cela država) ter Ukrajina (Volyn, Lviv, Zakarpattia, Ivano-Frankivsk, Chernivtsi).

<sup>4</sup> Povzeto po: [www.cadses.net](http://www.cadses.net)

Organ upravljanja in Skupni tehnični sekretariat bosta na Dunaju. Prvi razpis bo predvidoma izpeljan marca 2008.

Program Srednja Evropa bo krepil transnacionalno sodelovanje na vsebinskih področjih strateškega pomena. Pri tem bo spodbujal gospodarski, okoljski in družbeni razvoj območja Srednje Evrope. Za projekte bo na voljo 246 milijonov € sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj (ERDF). Maksimalni delež sofinanciranja slovenskih projektnih partnerjev iz evropskih sredstev je 85%.

Cilj programa je krepitev teritorialne kohezije, pospeševanje notranje integracije in povečevanje konkurenčnosti Srednje Evrope.



**Slika 3:** Države območja Srednja Evropa - Program Interreg

**Vir:** <http://www.cilj3.mop.gov.si/index.php?id=36&lang=sl>

Program se osredotoča na štiri prioritete, ki jih določa uredba o strukturnih skladih: inovacije, dostopnost, okolje in trajnostni razvoj mest. V programskem dokumentu so opredeljene prednostne naloge programa in s pripadajočimi ukrepi:

**Prioriteta 1:** Spodbujanje inovativnosti v Srednji Evropi

**Prioriteta 2:** Izboljševanje dostopnosti območja Srednje Evrope in znotraj nje

**Prioriteta 3:** Odgovorna raba okolja

**Prioriteta 4:** Povečevanje konkurenčnosti in privlačnosti mest in regij

**Prioriteta 5:** Tehnična pomoč

Pri projektih vezanih na III. razvojno os se usmerjamo na 2., 3. in 4. prioriteto področje.

## 2.2. DG TREN (Generalni evropski direktorat za promet in energijo)<sup>5</sup>

### 2.2.1. Energija in promet v srcu evropske agende

Promet in energija sta v srcu evropskih politik, saj imata velik vpliv na vsakodnevno življenje državljanov. Nobeno združeno območje ne more obstajati brez teh dveh mostov med državami in ljudmi, hkrati pa je odstranitev ovir med državami članicami spodbudila prost pretok oseb in blaga. Politika na področju prometa, načrti za katero so se začeli leta 1957, je usmerjena v trajnostno mobilnost, ki evropsko konkurenčnost združuje z blaginjo njenih državljanov, pri čemer zagotavlja večjo varnost in zaščito ter več pra-

vic. Gre za ključni sestavni del Lizbonske strategije, ki pomembno prispeva k socialni in teritorialni koheziji EU. Tudi politika na področju energije se je začela razvijati v času prvih evropskih integracij, in sicer s Pogodbo o premogu in jeklu ESPJ in Pogodbo Euratom o civilni uporabi jedrske energije. Vendar pa je bujen razcvet doživela šele v 90-ih letih prejšnjega stoletja z vzpostavitvijo pravega notranjega trga za električno energijo in plin, spodbujanjem uporabe novih virov energije ter bolj usklajenim pristopom do varnosti oskrbe.

### 2.2.2. Struktura in naloge Generalnega direkt. za energijo in promet EU

Poleg razvoja politik Skupnosti na področju prometa in energije, vključno z obravnavanjem državne pomoči, je Generalni direktorat odgovoren tudi za upravljanje s programi finančne pomoči za vseevropska omrežja ter tehnološki razvoj in inovacije, katerih proračun je v obdobju 2000–2006 skupaj znašal povprečno 1 milijardo EUR na leto.

Ukrepi, izvedeni v zadnjih letih, so občutno spremenili evropsko pokrajino:

- v okviru Lizbonske strategije se ustvarja pravi notranji trg za promet in energijo, s pomočjo katerega bo EU postala bolj konkurenčna: namen tega novega integriranega trga je zagotoviti učinkovito oskrbo s kakovostnimi storitvami po dostopnih cenah;
- gradijo se velike infrastrukture in visokokakovostna omrežja, prave arterije, ki povezujejo vso Evropo in pospešujejo evropsko gospodarstvo;
- postopoma se razvija evropski model družbe, ki bo zagotavljal najvišjo kakovost storitev in potrošnikom jamčil temeljne pravice;
- vpliv na okolje je nezanemarljiv. 94 % umetnih emisij CO<sub>2</sub> je moč pripisati energetskega sektorju. Energija, porabljena v prometu, proizvede več kot 28 % teh emisij, in sicer v času, ko mora EU sprejeti ukrepe, potrebne za izvajanje Kjotskega protokola. Sprejeti je treba velike odločitve v zvezi z energijo in prometom, ki bodo EU obvezale za naslednjih 20 let.
- zahteve glede varnosti se povečujejo. Posamezni nacionalni ukrepi niso zadostni za soočanje z vedno večjimi mednarodnimi in globalnimi izzivi. Ukrepi za boj proti onesnaženosti morja, zlonamernim dejanjem ali nevarnim cestam zahtevajo usklajeno delovanje vseh držav;
- globalizacija zahteva spremljajoče ukrepe. EU je nosilec za organizacijo in urejanje. Medtem ko vprašanja prometa in energije postajajo vedno bolj globalne narave, lahko samo odločni in usklajeni ukrepi Evrope preprečijo tveganja glede varnosti oskrbe in spodbudijo ukrepe po vsem svetu, temelječe na sodelovanju in medsebojni odvisnosti.

### 2.2.3. Nove smernice za evropsko politiko na področjih energije in prometa

Trenutno ukrepi na področjih energije in prometa temeljijo na dveh referenčnih dokumentih Komisije:

- na Zeleni knjigi »K evropski strategiji za varnost energetske dobave« in
- Beli knjigi »Evropska prometna politika do leta 2010: čas odločitve«.

Ti dve knjigi odražata spremembo v politiki, namenjeno pospeševanju potrebnih reform, pripravi za širitev in prilagajanje evropskih politik po meri državljanov.

Leto 2005 je bilo ključno leto, saj so bili takrat pregledani ukrepi zadnjih petih let in opredeljeni načini pristopa za

<sup>5</sup> Povzeto po: [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/tenders/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/tenders/index_en.htm)

prihodnost. V letu 2005 so bili ukrepi osredinjeni na številne prednostne naloge:

#### Prispevek h konkurenčnosti EU

- dokončno oblikovanje notranjega trga: uskladitev letalskega sektorja (pospeševanje procesa odpiranja, časovnih blokov in zemeljske oskrbe na letališčih), učinkovita uporaba odpiranja prevoza železniškega tovora, odpiranje mednarodnega železniškega potniškega prevoza ter pospeševanje notranjega trga za električno energijo in plin;
- pregled pravil za državno pomoč za različne načine prevoza, da se zagotovi skladnost s skupno politiko in poštena konkurenca;
- vodenje aktivne strategije industrijske politike s sprožanjem novih evropskih industrijskih projektov (ERTMS za železnice, Sesar za nadzor zračnega prometa).

#### Boljša zaščita za državljane

- okrepitev pravic potnikov na vseh vrstah prevoza, torej po morju, železnici, cesti ali v zraku;
- spremljanje, kako države članice izvajajo in zagotavljajo nove pravice potnikov;
- zagotavljanje skladnosti z obveznostmi javnih služb glede odpiranja trga električne energije in zemeljskega plina.

#### Spodbujanje trajnostnega razvoja

- trud za dosledno obdavčevanje in obračunavanje transparentne infrastrukture, s čimer se zagotovijo poštene cene za uporabnike in spodbuja premik s cestnega prometa na bolj okolju prijazne načine prevoza;
- zmanjševanje porabe energije, zlasti s proaktivno politiko energetske učinkovitosti, kakor je opisana v zeleni knjigi;
- spodbujanje obnovljivih virov energije, da se do leta 2010 doseže 22 % delež »zelenih« električne energije;
- razvoj uporabe čistih vozil in, splošneje, uvajanje ukrepov na področju čiste energije in mestnega prevoza.

#### Razvoj vseevropskih omrežij, vključno z Galileom

- povečevanje finančne podpore 30 projektom, ki so bili razglašeni kot projekti evropskega pomena, do leta 2020 in usmeritev te podpore na čezmejna območja in manjkajoče povezave;
- izboljšanje upravljanja, usklajevanja in financiranja teh projektov, zlasti z imenovanjem evropskih koordinatorjev in vzpostavitev izvršne agencije za upravljanje s temi projekti;
- priprava načrta za širitev vseevropskih omrežij na sosede EU;
- izbira upravljavca za splovitev in koriščenje projekta Galileo od leta 2010.

#### Izboljšanje varnosti in zaščite

- nadomestitev morskih varnostnih ukrepov z novim paketom, ki bo omogočal več nadzora in moderniziran sistem odgovornosti;
- razširitev odgovornosti evropskih agencij za letalsko in morsko varnost, da se zagotovi večja stopnja sodelovanja, in vzpostavitev evropske agencije za varnost in interoperabilnost železnic;
- razvoj inšpekcij in varnostnih pregledov v prevozu s pomočjo inšpekcij na letališčih in v pristaniščih držav članic;
- zagotavljanje visoke stopnje jedrske varnosti in zaščite pred sevanjem;
- upoštevanje ukrepov za varnost na cestah z namenom, da se ostro zmanjša število vsakoletnih smrtnih žrtev in spodbudi bolj usklajen evropski pristop.

Obvladovanje globalizacije s praktičnim mednarodnim sodelovanjem

- zagotavljanje večje teže EU v mednarodnih organizacijah;
- pogajanja za sporazum med EU in ZDA o odprtem transatlantskem zračnem prostoru;
- izvajanje bolj poglobljenega energetskega dialoga z državami proizvajalkami energije, zlasti z Rusijo;
- razvoj ambiciozne politike sosedstva, zlasti z balkanskimi državami.

### 2.3. Inteligent Energy Europe<sup>6</sup>

V Evropi je še mnogo neizkoriščenih možnosti za prihranek energije in spodbujanje uporabe obnovljivih virov energije, vendar tržni pogoji vedno ne pripomorejo k temu.

Program Inteligentna energija – Evropa je orodje EU za financiranje ukrepov za izboljšanje teh pogojev in za premik k energetske inteligentnejši Evropi.

Drugi program Inteligentna energija – Evropa se je začel zgoraj v letu 2007 kot del širšega programa EU, ki se imenuje Konkurenčnost in inovacije.

#### 2.3.1. Cilj

Cilj programa Inteligentna energija – Evropa je prispevati k varni, trajnostni in konkurenčno ovrednoteni energiji za Evropo, tako da prispeva ukrepe za:

- spodbujanje energetske učinkovitosti in razumne porabe energijskih virov;
- spodbujanje novih in obnovljivih virov energije ter za podpiranje raznolikosti energije;
- spodbujanje energetske učinkovitosti ter uporabo novih in obnovljivih virov energije v prometu.

Program bo zlasti prispeval k predlaganemu paketu integrirane energije in podnebnih sprememb Komisije, vključno z akcijskim načrtom za energetske učinkovitost in načrtom za obnovljive vire energije.

V operacijskem smislu so cilji programa Inteligentna energija – Evropa naslednji:

- zagotoviti elemente, potrebne za izboljšanje trajnosti, razvijati potencial mest in regij, pa tudi pripraviti zakonodajne ukrepe, potrebne za doseganje sorodnih strateških ciljev; razvijati sredstva in instrumente za nadaljnje spremljanje, nadzor in ocenjevanje ukrepov, ki jih na področjih, s katerimi se program ukvarja, sprejmejo Skupnost in njene države članice;
- spodbujati naložbe v državah članicah v nove in bolj učinkovite tehnologije na področjih energetske učinkovitosti, obnovljivih virov energije in raznolikosti energije, vključno s prometom, in sicer s premostitvijo vrzeli med uspešno demonstracijo inovativnih tehnologij ter njihovo učinkovito in široko uporabo na trgu, da se doseže ravnotežje med naložbami iz javnega in zasebnega sektorja, spodbujajo ključne strateške tehnologije, zmanjšajo stroški in druga s tem povezana tveganja ter odstranijo ovire, ki omejujejo tovrstne naložbe;
- odstraniti ne tehnološke ovire za učinkovite in inteligentne vzorce proizvodnje in potrošnje energije, tako da se spodbuja institucionalna krepitev zmogljivosti na, med drugim, lokalni in regionalni ravni ter dviguje zavest, zlasti s pomočjo izobraževalnega sistema, in sicer s spodbujanjem izmenjav znanja in izkušenj med glavnimi zadevnimi igralci, podjetji in državljani nasploh

<sup>6</sup> Povzeto po: [http://ec.europa.eu/energy/intelligent/call\\_for\\_proposals/call\\_library\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/intelligent/call_for_proposals/call_library_en.htm)

ter s spodbujanjem razširjanja najboljših praks in najboljših razpoložljivih tehnologij, predvsem s pomočjo promocije na ravni Skupnosti.

### 2.3.2. Inteligentna energija – Evropa zajema ukrepe na naslednjih področjih:

Energetska učinkovitost in razumna poraba sredstev (SA-VE), vključno z:

- izboljšanjem energetske učinkovitosti in razumne porabe energije, zlasti v sektorjih gradbeništva in industrije;
- podpiranjem priprave in uporabe zakonodajnih ukrepov.

Novi in obnovljivi viri energije (ALTENER), vključno s:

- spodbujanjem novih in obnovljivih virov energije za centralizirano in decentralizirano proizvodnjo električne energije, toplote in hlajenja ter biogoriv, s čimer se podpira raznolikost virov energije;
- vključevanjem novih in obnovljivih virov energije v lokalno okolje in energetske sisteme;
- podpiranjem priprave in uporabe zakonodajnih ukrepov.

Energija v prometu (STEER) za spodbujanje energetske učinkovitosti ter uporabe novih in obnovljivih virov energije v prometu, vključno s:

- podpiranjem pobud v zvezi z vsemi energetske vidiki prometa in raznolikostjo goriv;
- spodbujanjem obnovljivih goriv in energetske učinkovitosti v prometu;
- podpiranjem priprave in uporabe zakonodajnih ukrepov.

Integrirane pobude, ki združujejo več zgoraj omenjenih področij ali se nanašajo na določene prednostne naloge Skupnosti. Vključujejo lahko ukrepe za integracijo energetske učinkovitosti in obnovljivih virov energije v več sektorjev gospodarstva in/ali združevanje različnih instrumentov, orodij in udeležencev znotraj enega ukrepa ali projekta.

Tudi ukrepi, podprti v okviru programa IEE, bodo imeli enako pomemben vpliv na evropski ravni, visok profil in bodo nosili kar najširši možni pomen za evropske državljane in politike. V tem kontekstu bodo prednost imeli predlogi.

## 2.4. Marco Polo Program<sup>7</sup>

Program je zastavljen za delovanje na področju transporta v EU. Program Marco Polo izhaja iz bele knjige Evropska transportna politika do 2010 – čas odločitve.

Namen programa Marco Polo je zmanjševanje obremenjenosti cestnega prometa in povečanje okoljevarstvene učinkovitosti celotnega transportnega sistema s prenosom tovora iz cest na prevoze po morju na kratkih razdaljah, prevoze po celinskih plovih poteh in železnicah.

### 2.4.1. Vsebina programa

Program podpira aktivnosti na področju tovarnega transporta, logistike in s tem povezanih področij, v mednarodnih projektih. Količina prevoženega tovora naj bi se do l. 2010 zmanjšala na raven iz l. 1998 v korist ladijskega in železniškega prometa.

Program ima tri sklope:

- Pomoč novim transportnim storitvam, ki ne potekajo po cestah

- Podpora transportnih projektov/storitev, ki so strateškega evropskega pomena
- Podpora sodelovanju na tržišču transportne logistike

### 2.4.2. Komu je program namenjen?

Projekte lahko predloži konzorcij dveh ali več podjetij, ki imajo sedež v vsaj dveh različnih državah članicah ali vsaj v eni državi članici in v eni bližnji tretji državi. Podjetja s sedežem izven ene od sodelujočih držav so lahko povezane s projektom, vendar v nobenem primeru ne smejo prejeti finančnih sredstev Skupnosti iz programa.

Države upravičenke so:

- države članice EU,
- države EFTA (Islandija, Liechtenstein in Norveška),

### Marco Polo II lahko zajema pet glavnih vrst pobud:

*Ukrepi za modalni premik:*

Zagotovitev pomoči za začetek storitve ali razvoj obstoječe storitve. Projekti morajo biti namenjeni premiku tovora s cest.

- Najvišja subvencija znaša 1 EUR za 500 tonskih kilometrov, premaknjenih s cest.
- Najmanjši prag subvencije je 500.000 EUR, zato mora biti v okviru pogodbe s cest premaknjenih vsaj 250 milijonov tonskih kilometrov.
- Stopnja subvencije je lahko do 35 % upravičenih stroškov.
- Pomožna infrastruktura ni deležna podpore (samo storitve).
- Subvencija je na voljo za do tri leta.
- Podpora ne sme neupravičeno izkrivljati konkurence.
- Projekt mora biti sposoben preživeti, ko se subvencija preneha izplačevati.

*Katalitični ukrepi:*

Namen je premostiti strukturne ovire na trgu. Projekti morajo biti visoko inovativni in namenjeni doseganju resničnega preboja.

- Najvišja subvencija ni povezana z modalnim premikom, vendar mora modalni premik doseči storitev.
- Najmanjši prag subvencije je 2 milijona EUR.
- Stopnja subvencije je lahko do 35 % upravičenih stroškov.
- Infrastruktura, ki podpira storitev, je lahko deležna podpore.
- Subvencija je na voljo za do pet let.
- Te »zaprte tretje države« so članice EGP in Efte, državne kandidatke za vstop v EU, partnerske sredozemske države in druge države na skupni meji s Skupnostjo.
- »Zaprta tretja država, ki polno sodeluje« je »zaprta tretja država«, ki je z EU sklenila specifičen dogovor. Seznam teh držav je na voljo na spletni strani Marco Polo.
- Projekt mora razširiti svoje rezultate.
- Evropska komisija lahko nudi politično podporo, če je potrebna.
- Podpora ne sme neupravičeno izkrivljati konkurence.
- Projekt mora biti inovativen in sposoben preživeti, ko se subvencija preneha izplačevati.

*Skupni učni ukrepi:*

Namen je izboljšati sodelovanje ter izmenjavo znanja in izkušenj. Cilj je skupno usposabljanje ali izmenjava informacij za pomoč pri soočanju z vedno bolj zapletenim trgom prevoza in logistike.

<sup>7</sup> Povzeto po:

[http://www.ec.europa.eu/transport/marcopolo/2/index\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/marcopolo/2/index_en.htm)

- Najmanjši prag subvencije je 250.000 EUR.
- Stopnja subvencije je lahko do 50% upravičenih stroškov.
- Subvencija je na voljo za do dve leti.
- Projekt mora razširiti svoje rezultate.
- Inovativnost na evropski ravni.

#### *Ukrepi za pomorske avtoceste:*

Cilj je premik tovora s cest na prevoze po morju na kratkih razdaljah ali kombinacijo prevozov po morju na kratkih razdaljah in drugih načinov prevoza.

- Najvišja subvencija znaša 1 EUR za 500 tonskih kilometrov, premaknjenih s cest.
- Najmanjši prag subvencije je 2,5 milijona EUR, zato mora biti v okviru vsake pogodbe s cest premaknjenih vsaj 1,25 milijonov tonskih kilometrov.
- Stopnja subvencije je lahko do 35 % upravičenih stroškov.
- Pripravljalni ukrepi in pomožna infrastruktura so lahko deležni podpore.
- Subvencija je na voljo za do pet let.
- Inovativni ukrepi.
- Projekt mora razširjati svoje rezultate in mora biti sposoben preživeti, ko se subvencija preneha izplačevati.

#### *Ukrepi za izogibanje prometu:*

Cilj je integracija prevoza v proizvodno logistiko, da bi se izognili visokemu odstotku prevoza tovora po cestah. Ti ukrepi se razlikujejo od drugih ukrepov Marco Polo, saj so namenjeni izogibanju cestnemu prometu, namesto modalnemu premiku s cest.

- Najmanjši prag subvencije je 1 milijon EUR, zato mora biti preusmerjenih vsaj 500 milijonov tonskih kilometrov ali 25 milijonov vozniških kilometrov tovarnega prometa.
- Največja subvencija znaša 1 EUR za vsake 500 tonskih kilometrov ali 25 vozniških kilometrov preusmerjenega cestnega tovora.
- Stopnja subvencije je lahko do 35 % upravičenih stroškov.
- Pripravljalni ukrepi in pomožna infrastruktura so lahko deležni podpore.
- Subvencija je na voljo za do pet let.
- Inovativni ukrepi.
- Projekt mora razširjati svoje rezultate in mora zagotoviti trajnostno izogibanje prometu za vsaj 10 % količine tovora obstoječih storitev, povezanih s pretokom cestnega prevoza v proizvodni logistiki.

## **2.5. Kohezijski sklad<sup>8</sup>**

Za izvajanje kohezijske politike in doseganje njenih ciljev v skladu z uredbami Sveta št. 1164/94, 1260/99, 1264/1999, 1265/1999 in 1447/2001 skrbijo naslednji finančni instrumenti: Strukturni skladi, Kohezijski sklad, Evropska investicijska banka ter ostali finančni instrumenti. Bistvena razlika med Strukturnimi skladi in Kohezijskim skladom na eni strani ter EIB in ostalimi finančnimi instrumenti na drugi strani je v tem, da Strukturni skladi in Kohezijski sklad delujejo po načelu solidarnosti in manj razvitim regijam oziroma državam nudijo nepovratna sredstva, medtem ko EIB in ostali finančni instrumenti regijam in državam nudijo pomoč zlasti v obliki ugodnih posojil.

Kohezijski sklad je poseben sklad, ki skrbi za financiranje projektov, namenjenih izboljšanju okolja ter razvoju prometne infrastrukture v državah članicah, katerih bruto na-

cionalni proizvod (BNP) na prebivalca je manjši od 90 odstotkov povprečja EU. Medtem ko so Strukturni skladi regionalno usmerjeni, daje Kohezijski sklad prednost nacionalnim in nadnacionalnim projektom. Pravila Kohezijskega sklada so bila delno spremenjena za doseganje večje učinkovitosti, sredstva iz tega sklada pa so bila do leta 2004 namenjena za pomoč Španiji, Grčiji, Irski in Portugalski, saj je njihova okoljska in transportna infrastruktura še vedno nezadostna. Sredstva, namenjena delovanju Kohezijskega sklada med letoma 2000–2006 po popravku Agende 2000 za širitev, znašajo skupaj 25,6 milijard evrov (v cenah iz leta 1999).

### **2.5.1. Podlaga za izvajanje**

Enotni programski dokument Republike Slovenije za programsko obdobje 2004–2006 (EPD) je ključni dokument Republike Slovenije, ki ga je odobrila Evropska komisija in v skladu z Uredbo Sveta 1260/1999 predstavlja osnovo za črpanje kohezijskih sredstev EU v naši državi iz enega ali več Strukturnih skladov, enega ali več drugih obstoječih finančnih instrumentov in Evropske investicijske banke v obdobju do izteka tekoče finančne perspektive. Zastavljene vsebinske cilje EPD na področju varovanja okolja in transportne infrastrukture poleg omenjenih finančnih virov dopolnjujejo sredstva Kohezijskega sklada.

V obdobju 2004–2006 je Slovenija kot celota opredeljena kot ena regija Cilja 1, kar ji omogoča, da svoje strateške odločitve neposredno vključi v EPD in Programsko dopolnilo. EPD vsebuje socialno-ekonomsko analizo in strategijo razvoja Slovenije, na podlagi katere so podrobno opredeljene prednostne naloge, ukrepi in finančni viri za doseganje zastavljenih strateških ciljev ter organizacijska struktura izvajanja kohezijske politike EU v Sloveniji.

Da bi dosegla zastavljene cilje, naj bi Slovenija na podlagi EPD usmerjala sredstva kohezijske politike v tiste aktivnosti, ki izkoriščajo prednosti in razvojne priložnosti države na eni strani ter odpravljajo pomanjkljivosti in nevarnosti, ki lahko zavrejo socialno-ekonomski razvoj, na drugi strani. Na ta način želi Slovenija z uporabo razpoložljivih sredstev Strukturnih skladov, Kohezijskega sklada, drugih finančnih instrumentov in lastne finančne sodelitve doseči kar največje učinke v razvoju.

EPD temelji na Strategiji gospodarskega razvoja Slovenije, potrjeni julija 2001, katere glavni cilj je trajnostna rast blaginje ljudi, ki živijo v Sloveniji in Državnem razvojnem programu (DRP), potrjenem decembra 2002, v katerem je Slovenija svoje strateške cilje preoblikovala v konkretne programe, ukrepe in projekte, vključno z opredelitvijo potrebnih finančnih virov. DRP je torej predstavljal ogrodje za izbiro dejavnosti, ki naj bi jih Slovenija podpirala preko evropskih programov kohezijske politike. Na ta način je zagotovljena komplementarnost z drugimi nacionalnimi politikami.

### **2.5.2. Prednostna naloga št. 1 – Spodbujanje podjetniškega sektorja in konkurenčnosti.**

Prednostna naloga bo podpirala razvoj inovacijskega okolja, lajšala podjetnikom dostop do informacij, znanja in financ, usmerjena bo v razvoj turizma, njen cilj pa je tudi izboljšati privlačnost Slovenije in njenih regij za nova vlaganja. V okviru prednostne naloge št. 1 so predvideni štirje ukrepi:

- Ukrepi 1.1: Spodbujanje inovacijskega okolja
- Ukrepi 1.2: Spodbujanje razvoja turističnih destinacij
- Ukrepi 1.3: Izboljšanje podpornega okolja za podjetništvo

<sup>8</sup> Povzeto po: <http://www.koh-s.mop.gov.si/index.php?id=104>

- Ukrep 1.4: Razvoj gospodarske infrastrukture in javnih storitev

### 2.5.3. Odgovorni nosilci

Organ upravljanja je Služba vlade Republike Slovenije za strukturno politiko in regionalni razvoj oziroma njena notranja organizacijska enota, Sektor za strukturno politiko. Ustanovljen je bil s Sklepom vlade decembra 2002 (Ur.l. RS 115/02) in je odgovoren za koordinacijo priprave Enotnega programskega dokumenta, vključno s pogajanjem z Evropsko komisijo, za upravljanje EPD in učinkovito ter pravilno črpanje sredstev iz Strukturnih skladov in Kohezijskega sklada. V Sloveniji obstaja samo en organ upravljanja s sredstvi Strukturnih skladov in Kohezijskega sklada.

### Viri

1. CD-rom: Pridobitev nepovratnih sredstev iz strukturnih skladov EU, Forum, 2006
2. Filipič Leon, Verhovnik Jurij, Štern Beno: Pridobitev nepovratnih sredstev iz strukturnih skladov EU. Maribor: Založba Forum Media d.o.o., 2006. 10 poglavij
3. Logična matrica:  
URL: <http://ec.europa.eu/europeaid/cgi/frame12.pl>, 1.9.2007.
4. Pavliha Mitja, osebni arhiv
5. Priročnik prvostopenjske kontrole:  
URL: [http://www.interreg.mop.gov.si/files/Prirocnik\\_Prvoostopenjska\\_kontrola.pdf](http://www.interreg.mop.gov.si/files/Prirocnik_Prvoostopenjska_kontrola.pdf), 2.9.2007.
6. Program Interreg: URL: <http://www.cilj3.mop.gov.si/>
7. Vahčič Aleš et al.: Planiranje novega podjetja. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1998. 223 str.

mag. Helena ŠOLAR, univ. dipl. geograf in anglist  
Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor

## Umeščanje tretje razvojne osi, hrbtenice vzhodne kohezijske regije, v prostor

### Povzetek

*V okviru prispevka Umeščanje tretje razvojne osi, hrbtenice vzhodne kohezijske regije, v prostor so predstavljena formalna in vsebinska izhodišča za umeščanje te pomembne prometne povezave v prostor. Podrobneje je prikazan širši pomen tretje razvojne osi v prostoru Slovenije. Predstavljena je ideja iskanja vsebinske in prostorske celovitosti pri umeščanju prostorskih ureditev v prostor skozi izdelavo projekta celovitega razvoja območja tretje razvojne osi.*

*V osrednjem delu prispevka je na primeru državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo predstavljen postopek priprave državnega prostorskega načrta s poudarkom na spremembah, ki jih prinaša Zakon o prostorskem načrtovanju.*

*V zaključku so izpostavljena nekatera vprašanja, ki se pojavljajo v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov, hkrati z nakazanimi potmi do odgovorov nanje.*

**Ključne besede:** tretja razvojna os, projekt celovitega razvoja, državni prostorski načrt, prostorska ureditev

### 1. Izhodišča

Prostorske ureditve državnega pomena se v prostor umeščajo na podlagi ustreznega prostorskega akta. Po veljavni, v letošnjem letu sprejeti novi prostorski zakonodaji, je to državni prostorski načrt. Postopek priprave državnega prostorskega načrta se začne na pobudo pristojnega ministra. Pobuda mora biti, do sprejema Državnega strateškega prostorskega načrta, utemeljena v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije<sup>1</sup>, v sektorskem nacionalnem planu ali programu in v Uredbi o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena<sup>2</sup>.

Problem, ki se pojavlja v postopkih načrtovanja državnih prostorskih ureditev izhaja iz dejstva, da so zasnove posameznih sistemov (poselitev, gospodarska javna infrastruktura in krajina) v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije opredeljene na konceptualnem oziroma strateškem nivoju in so kot take težko neposredna podlaga za umeščanje prostorskih ureditev državnega pomena v prostor. Pobude, ki so pogoj za začetek postopka umeščanja prostorskih ureditev državnega pomena v prostor, so iz vidika skladnosti s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije sicer utemeljene, problem pa je, da se v postopku priprave državnega prostorskega načrta ne ukvarjamo več z vprašanjem »če«, ampak samo še z vprašanjem »kje«.

Opisani problem smo na primeru tretje razvojne osi poskusili preseči z izdelavo Projekta celovitega razvoja območja tretje razvojne osi. S projektom smo iskali vsebinsko in prostorsko celovitost pri umeščanju prostorskih ureditev v prostor. Teoretično bi bilo idealno, da bi tovrstni projekti bili izdelani kot primerjalne študije scenarijev celovitega razvoja območja na strateški ravni pred začetkom priprave prostorskih aktov za umeščanje prostorskih ureditev v prostor na detajlni ravni, kjer bi se izdelale podrobnejše razdelave, optimizacije in tehnične rešitve. Na ta način bi skrajšali in poenostavili postopke izdelave državnih prostorskih načrtov za posamezne prostorske ureditve. Na

primeru tretje razvojne osi je projekt nastal sočasno s strokovnimi podlagami za posamezne državne prostorske načrte. Rezultati projekta so bili upoštevani v izdelavi Primerjalne študije variant za vsakega od treh državnih prostorskih načrtov za umeščanje tretje razvojne osi v prostor.

Postopki priprave državnih prostorskih načrtov, ki so se začeli po določbah Zakona o urejanju prostora in v katerih v času uveljavitve Zakona o prostorskem načrtovanju<sup>3</sup> še ni bilo opravljene javne razgrnitve in javnih obravnav, se bodo se bo nadaljevali in zaključili po določbah Zakona o prostorskem načrtovanju. Bistvena prednost postopka po novem zakonu je skrajšan terminski plan ob pogoju uspešnosti javnih naročil, konstruktivnega sodelovanja nosilcev urejanja prostora in konstruktivnega sodelovanja lokalnih skupnosti.

### 2. Tretja razvojna os

Tretja razvojna os je opredeljena kot ena izmed razvojnih prioritet v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije in je za Koroško, Savinjsko, Zasavje, Spodnje Posavje in Jugovzhodno Slovenijo izredno pomembna medregijska povezava in navezava na avstrijsko in hrvaško cestno omrežje.

Kot glavni medregijski koridor je bila najprej določena v slovenskem regionalnem prostorskem planu leta 1974. V devetdesetih letih so bili v dolgoročnem prostorskem planu na tej osi načrtovani glavne železnice, ceste in intermodalni terminali.

V Strategiji prostorskega razvoja Slovenije je tretja razvojna os je opredeljena kot ena izmed sekundarnih prometnih povezav, ki se navezujejo na trans - evropsko infrastrukturalno omrežje, V. in X. pan-evropski prometni koridor ter na Jadransko – Jonsko prometno os. Ta os se po cestnem omrežju v Sloveniji iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja navezuje na avtocesto pri Celju in se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb–Reka. Nova razvojna in prometna os povezuje regionalna središ-

<sup>1</sup> Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04)

<sup>2</sup> Uredba o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena (Uradni list RS, št. 54/03, 68/05)

<sup>3</sup> Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/2007)

ča Beljak, Celovec in Pliberk na avstrijskem Koroškem, Dravograd, Slovenj Gradec, Velenje, Celje in Novo mesto v Sloveniji in Karlovec ter Reko na Hrvaškem. Omogoča navezovanje tovornega in osebnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri.

Izgradnja tretje prometne osi bo omogočila navezavo pomembnih lokalnih središč v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave in bo pomenila dvig kakovostne ravni sedanjih prometnic, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet. Z izboljšanimi prometnimi povezavami se bo skrajšalo trajanje potovanja in se bosta izboljšali kvaliteta potovanja in prometna varnost.

Namen izgradnje tretje razvojne osi je povečati konkurenčnost območja ob razvojni osi, povečati dostopnost in krepiti institucionalnih in gospodarskih povezav in večja integracija prostora izven obstoječih pan-evropskih prometnih koridorjev. Projekt predstavlja preveritev upravičenosti predlagane prometne povezave oziroma utemeljitev, zakaj je ta potrebna.

### 3. Projekt celovitega razvoja območja ob tretji razvojni osi

Cilji celovitega pristopa so razvoj in izboljšanje mednarodnega transportnega omrežja oziroma izboljšanje transportnih povezav, razvoj multimodalnega transporta in vzpostavljanje omrežja logističnih centrov, usklajevanje transportne politike v Avstriji, Sloveniji in na Hrvaškem, izboljšanje povezav med urbanimi predeli in podeželjem in zmanjševanje razlik v razvoju. Na podlagi rezultatov projekta je potrebno izkoristiti primerjalne prednosti območja (turizem, zdravilišča) in omogočiti boljše in učinkovitejše delo na lokalni ravni.

Posebni cilji v okviru projekta so bili razvoj transnacionalnih konceptov, mehanizmov sodelovanja, institucij in pilotnih projektov, da bi zgradili učinkovit in trajnosten transportni sistem, spodbujanje uravnoteženega razvoja transnacionalnih, nacionalnih in regionalnih mrež, promocija skladnega razvoja železniškega in cestnega transporta, spodbujanje intermodalnosti in modalnega premika k okolju bolj prijaznim načinom trajnostnega transporta, še zlasti na področju javnega prometa, pešačenja in kolesarjenja, železniškega transporta in kombiniranega transporta, spodbujanje dialoga in sodelovanja, s čimer naj bi poglobili razumevanje dejanskih procesov ter strukture rešitev za upravljanje in politike; to vključuje ukrepe na področju usmerjanja in ustvarjanja podjetij, kar predstavlja pomemben faktor pri razvoju regionalnih in transnacionalnih logističnih verig in sistemov, spodbujanje uporabe informacijskih tehnologij na področju transportnih storitev in integracija transporta in načrtovanja namenske rabe prostora.

Preseganje konteksta reševanja zgolj prometne (cestne) problematike se odraža v nameri po opredelitvi širšega razvojnega scenarija za celotno območje, ki vključuje vidike prostorskega, okoljskega, gospodarskega in socialnega razvoja.

Skozi projekt so se oblikovale strokovne osnove za določitev, vrednotenje in medsebojno primerjavo posameznih scenarijev razvoja prometne ponudbe v tretji razvojni osi in se je predlagal najustreznejši scenarij. Scenarije opredeljujejo elementi prometne ponudbe, ki izboljšujejo dostopnost naselij v koridorju ob tretji razvojni osi. Prometna ponudba izraža zmogljivost in raven prevoznih storitev, ki jih omogočajo različne kategorije infrastrukture in prevoznih sredstev v prometnem sistemu obravnavane osi in v določenem časovnem obdobju.

Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi je vsebinsko in glede območja obravnave razširjena primerjalna študija scenarijev razvoja prometne ponudbe, ki se izdelata zaradi zagotavljanja vsebinske in prostorske celovitosti pri umeščanju državnih prostorskih ureditev v prostor.

Vsebina projekta celovitega razvoja območja ob tretji razvojni osi

Razvojna os je poseben odnos, ki ga ustvarjajo gospodarstvo območja ob osi, infrastrukturna omrežja in lokalni potenciali na temeljih skupnih strateških interesov. V osnovi je razvojna os dogovor o skupni dolgoročni razvojni viziji, ki si ga delijo sodelujoči akterji. Povezuje več različnih vidikov razvoja, od gospodarstva in prometa do turizma, pa tudi različne institucije, ki soustvarjajo razvoj območja ob osi.

Uspešno uresničevanje razvojne osi zahteva povezovanje posamičnih sektorskih pristopov v skupno in usklajeno razvojno vizijo. Za razvoj območja ob tretji razvojni osi še posebej pomembni vidiki:

- gospodarstva - v središčih ob tretji razvojni osi so sedeži vrste pomembnih podjetij in še več majhnih in srednjih podjetij. Potrebno je upoštevati njihove posamične in skupne razvojne vizije ter na njihovi osnovi predvideti, kakšne vrste povezav bi največ prispevale k dvigu konkurenčnosti območja.
- prometa - prometno omrežje sestavljajo vozlišča ter tokovi ljudi, blaga in storitev, ki se odvijajo med njimi. V tretji razvojni osi je pomembno opredeliti glavna vozlišča za potniški in tovorni promet ter ugotoviti ustreznost povezav med njimi, pri čemer je treba hkrati obravnavati infrastrukturo in storitve na njej. Na teh temeljih bi morali biti izdelani predlogi novih in izboljšanih povezav ter ukrepov za njihovo uresničevanje.
- turizma - tretja razvojna os povezuje območja z velikim turističnim potencialom, vendar z zelo različno stopnjo njegovega izkoriščenja. Potrebno je ugotoviti, kako potencialne povezati v skupno korist območja v celoti ter kako izkoristiti izboljšano dostopnost in nove institucionalne povezave za kakovosten razvoj turizma.
- poselitve - ob razmišljanju o novih prometnih povezavah je neizogibno treba razmišljati tudi o dolgoročnem razvoju urbanega sistema ob razvojni osi, nove povezave namreč prinašajo nove priložnosti in nove izzive za razvoj posameznih naselij. Dvig konkurenčnosti središč ob razvojni osi mora služiti tudi dvigu kvalitete življenja v njih.
- okolja - območje ob tretji razvojni osi je v mnogih delih še dobro ohranjeno naravno okolje, drugod pa so bile posamezne sestavine okolja v preteklosti že resno ogrožene. Nove prometne povezave bi morale upoštevati zahteve po čim manjših negativnih učinkih prometa na okolje.

Dostopnost je eden od ključnih elementov za razvoj posameznih značilnih območij in za povečanje konkurenčnosti s povezovanjem primerjalnih prednosti. Največja primerjalna prednost vseh regij, ki jih tretja razvojna os povezuje, je njihov turistični potencial. Ostale primerjalne prednosti regij ob osi so obstoječe in načrtovane regionalne industrijske cone, transportna podjetja, športne površine, naravna in kulturna dediščina. Slabost predstavljajo obstoječa prometna infrastruktura in pomanjkljivo sodelovanje pri regionalnem razvoju med regijami.

Uresničevanje razvojne osi je dolgoročen in postopen proces, rezultat mnogih posamičnih odločitev različnih sodelujočih akterjev, ki usklajeno delujejo v različnih območjih in v različnih časovnih obdobjih za skupen interes. Poleg infrastrukture je za uresničevanje razvojne osi posebej

pomembna institucionalna dimenzija, prav tako pa je pomembno močno partnerstvo med javnim in zasebnim. Uspešno uresničevanje razvojne osi zahteva povezovanje posamičnih sektorskih pristopov v skupno in usklajeno razvojno vizijo gospodarstva, prometa, turizma, poselitve in okolja. Z mobilizacijo potenciala rasti, ki obstaja v vseh regijah vzdolž tretje razvojne osi kohezivna politika izboljšuje geografsko uravnoteženost ekonomskega razvoja in dviguje potencialno stopnjo rasti.

Nova prometna povezava doprinaša tudi k odpravljanju razvojnih neravnovesij, ki se kažejo kot nezaposlenost. Še posebej problematična je nezaposlenost mladih v Zasavju. Od priložnosti, ugotovljenih v SWOT analizi, ki jih predstavljene rešitve izkoriščajo, pa je pomemben predvsem geografski položaj obravnavanih regij, ki so blizu glavnih koridorjev, vendar do sedaj tega niso mogle izkoristiti.

Glavne slabosti, ugotovljene s SWOT analizo, so slaba dostopnost Koroške in deloma Jugovzhodne Slovenije do glavnih evropskih cestnih koridorjev, slaba dostopnost do središč mednarodnega pomena (Ljubljana, Maribor) in slaba dostopnost do prometnih vozlišč v sosednjih državah (Avstrija in Hrvaška).

V študiji je bil obravnavan tudi scenarij povečanja prevozov v javnem potniškem prometu, v katerem je bilo predpostavljeno, da se bo do konca planskega obdobja (leto 2030) delež potovanj z javnimi prevoznimi sredstvi podvojil ter da bo zagrajena železniška povezava med Velenjem in Dravogradom. Analiza je pokazala, da bi bil vpliv tega scenarija omejen, saj bi se povprečni letni dnevni promet (PLDP) na odsekih novogradnje kljub povečanemu prometu z javnimi prevoznimi sredstvi in izgradnji železniške povezave med Velenjem in Dravogradom zmanjšal le za 3,6 % in da torej velikih sprememb tudi pri drastičnem izboljšanju "modal splita" ne bi bilo možno pričakovati. Zaradi tega ni moč pričakovati, da bi lahko bila izgradnja navedene železniške povezave ekonomska oziroma da bi imela omembe vredne razvojne učinke.

Vsebinska in postopkovna navezava na državne prostorske načrte za gradnjo državnih cest na območju tretje razvojne osi

Priprava državnega prostorskega načrta v prvi fazi obsega izdelavo strokovnih podlag, iz katerih izhaja predlog obsega variant, ki se presojajo in medsebojno primerjajo v postopku priprave državnega prostorskega načrta. Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi je, glede na to, zdaj uveljavljeno prakso priprave državnih prostorskih načrtov, dodatna strokovna podlaga, ki je obravnavano območje preverila območno in vsebinsko širše in predlagala nove variantne rešitve ali pa optimizacije že obstoječih.

Uvedba nove oziroma dodatne strokovne podlage v postopek priprave državnega prostorskega načrta bi podaljšala in podražila postopek priprave tega prostorskega akta, zato je kot obvezno ne moremo predpisati. Ker pa prinese boljša izhodišča za podrobnejše načrtovanje konkretnih prostorskih ureditev na tej osi, je izdelava tega projekta smiselna in upravičena. Ker projekt obravnava celotno potezo tretje razvojne osi, hkrati prinese izhodišča za bolj celovito obravnavo vseh treh odsekov državnih cest na območju tretje razvojne osi. V postopkih priprave državnih prostorskih načrtov na območju tretje razvojne osi bodo rezultati projekta upoštevani v fazi končne opredelitve variantnih rešitev, ki se bodo vrednotile v okviru primerjalne študije variant.

Poleg izhodišč za nadaljnje načrtovanje v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov, bodo rezultati projekta služili za opredelitev prioritarnih razvojnih projektov za no-

vo finančno perspektivo in kot inštrument za presojo pobud za nadaljnje načrtovanje državnih prostorskih ureditev državnega pomena z državnimi prostorskimi načrti.

Na takšni osnovi načrtovana in v prostor umeščena nova prometna povezava bo podpirala razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem. Izbor posameznih koridorjev in tras nove prometne povezave bo omogočal uravnotežene in enakomerno obremenjene prometne podsisteme, prednost pa bodo imele gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko najbolj smotrne in učinkovite oblike prometa ter poteki koridorjev in tras.

V predstavljeni študiji je uporabljen integrirani pristop načrtovanja razvoja prometne infrastrukture, ki upošteva ne le obstoječe prometno povpraševanje, ampak tudi razvojne in varstvene vidike. Razprave ob umeščanju tras prometnic v prostor v preteklosti so pokazale, da ponujene variante in njihova obdelava v dokumentaciji ne morejo vedno dati dovolj dobrega odgovora glede izbora najboljše variante z vidika trajnostnega razvoja v vplivnem območju prometnice. Prvi problem, ki ga je bilo potrebno razrešiti, je, po kakšnih načelih priti do potencialnih kandidatov za trase, da bodo le-ti lahko izkazali najboljše razvojne učinke. Drugi bistveni problem pa je, kako izmed kandidatov poiskati najboljšega. Predstavljeni pristop lahko doprinese h kakovosti odločanja o umeščanju javne prometne infrastrukture v prostor v primerih, ko so možni različni poteki tras z bistveno različnimi učinki in njihovo distribucijo v prostoru.

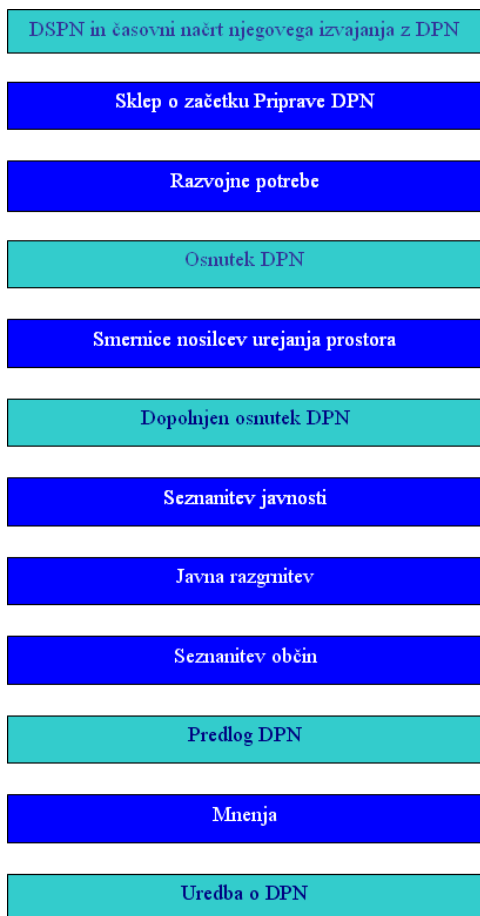
#### **4. Priprava državnih prostorskih načrtov za umeščanje tretje razvojne osi v prostor v luči nove zakonodaje**

Zakon o prostorskem načrtovanju v sistem prostorskega načrtovanje uvaja novo generacijo prostorskih aktov na vseh ravneh. Za postopke umeščanja prostorskih ureditev državnega pomena v prostor sta ključna Državni strateški prostorski načrt (DSPN) in Državni prostorski načrt (DPN). Za izvajanje določil novega zakona v zvezi z umeščanje prostorskih ureditev državnega pomena v prostor pa sta ključna tudi dva podzakonska predpisa in sicer Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta ter o načinu priprave variantnih rešitev prostorskih ureditev, njihovega vrednotenja in primerjave ter Uredba o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena.

Namen Državnega strateškega prostorskega načrta je zagotovitev usklajenega in učinkovitega prostorskega razvoja od smotrni rabi naravnih, prostorskih in drugih razvojnih potencialov. Ta prostorski akt določi cilje in izhodišča prostorskega razvoja države in usmeritve za načrtovanje prostorskih ureditev državnega pomena. Sprejme ga Državni zbor Republike Slovenije na predlog Vlade Republike Slovenije. Le-ta na podlagi državnega strateškega prostorskega načrta z uredbo določi časovni načrt njegovega izvajanja z državnimi prostorskimi načrti po območjih, ki so praviloma območja razvojnih regij. Do uveljavitve državnega strateškega prostorskega načrta se državni prostorski načrti pripravljajo skladno s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije.

Državni prostorski načrt je prostorski akt, s katerim se v skladu s časovnim načrtom izvajanja Državnega strateškega prostorskega načrta načrtujejo prostorske ureditve državnega pomena, ki so predvidene v Državnem strateš-

kem prostorskem načrtu. Je podlaga za pripravo projektov za pridobitev gradbenega dovoljenja po predpisih o graditvi objektov.



**Slika:** Shema postopka priprave Državnega prostorskega načrta po določbah novega zakona

Postopki priprave državnih prostorskih načrtov za umeščanje tretje razvojne osi v prostor, ki so se začeli po določbah Zakona o urejanju prostora, se bodo nadaljevali in zaključili po določbah Zakona o prostorskem načrtovanju. Poudarek v nadaljevanju prispevka je zato vsebinsko osredotočen na nadaljevanje in zaključek priprave konkretnih treh državnih prostorskih načrtov in ne na novo predpisani postopek priprave državnega prostorskega načrta.

Postopki priprave državnih prostorskih načrtov, v katerih je bil pred uveljavitvijo novega zakona že sprejet program njihove priprave, se bodo nadaljevali in zaključili bodisi po določbah Zakona o urejanju prostora, bodisi po določbah Zakona o prostorskem načrtovanju:

- A. postopki priprave državnih lokacijskih načrtov, začeti pred uveljavitvijo Zakona o prostorskem načrtovanju na podlagi določb Zakona o urejanju prostora, v okviru katerih so predlogi državnega lokacijskega načrta že bili javno razgrnjeni, se kot državni lokacijski načrti nadaljujejo in zaključijo po določbah Zakona o urejanju prostora.
- B. postopki priprave državnih lokacijskih načrtov, začeti pred uveljavitvijo Zakona o prostorskem načrtovanju na podlagi določb Zakona o urejanju prostora, v okviru katerih predlogi državnega lokacijskega načrta še niso bili javno razgrnjeni, se kot državni prostorski načrti v okviru vsebine sprejetega programa priprave državnega lokacijskega načrta nadaljujejo in zaključijo po določbah Zakona o prostorskem načrtovanju.

Postopki priprave državnih prostorskih načrtov, ki se bodo nadaljevali in zaključili po določbah Zakona o prostorskem načrtovanju se nadaljujejo z ustrezno fazo oziroma glede na fazo, v kateri so bili ob sprejemu Zakona o prostorskem načrtovanju.

Vsi trije državni prostorski načrti za umeščanje tretje razvojne osi v prostor, se bodo torej nadaljevali in zaključili po določbah Zakona o prostorskem načrtovanju. Vsi trije so v fazi izdelave Študije variant in okoljskega poročila. Študija variant, v kateri se realno izvedljive variante primerjajo in vrednotijo iz prostorskega, okoljskega, prometno-ekonomskega in gradbeno-tehničnega vidika, se zaključi s predlogom najustreznejše variante. Le-ta je s ciljem iskanja konsenza glede predlagane variante predstavljen lokalnim skupnostim. Sledi faza izdelave dopolnjenega osnutka državnega prostorskega načrta, ki se ga javno razgrne in javno obravnava. Pripombe, podane s strani javnosti in občin se preučijo. Ob upoštevanju stališč do pripomb se pripravi predlog državnega prostorskega načrta, na katerega je potrebno pridobiti pozitivna mnenja nosilcev urejanja prostora. Postopek priprave državnega prostorskega načrta se zaključi s sprejemom Uredbe o državnem prostorskem načrtu na Vladi Republike Slovenije.

Sprejeta Uredba o državnem prostorskem načrtu je podlaga za pripravo projektov za pridobitev gradbenega dovoljenja, v primeru gradnje državnih cest pa tudi podlaga za odkupovanje zemljišč. Izkazano lastništvo nad zemljišči in gradbeno dovoljenje sta ključna pogoja za pričetek gradnje. Ob tem je potrebno pojasniti še, da je v pristojnosti Ministrstva za okolje in prostor samo priprava državnega prostorskega načrta, ki se zaključi s sprejemom Uredbe o državnem prostorskem načrtu na Vladi Republike Slovenije, medtem ko so vse aktivnosti v zvezi z dejansko realizacijo načrtovanih cest v pristojnosti Ministrstva za promet, zagotavljanje sredstev pa tudi v pristojnosti Vlade Republike Slovenije oziroma Državnega zbora Republike Slovenije.

## 5. Zaključek

V zaključku je vredno opozoriti na eni strani na ključne razlike, na drugi strani pa na podobnosti med določbami Zakona o urejanju prostora in določbami Zakona o prostorskem načrtovanju glede potrebnega prostorskega akta in postopka njegove priprave za umeščanje prostorskih ureditev državnega pomena v prostor ter na nekatera vprašanja, ki se pojavljajo v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov, hkrati z nakazanimi potmi do odgovorov nanje.

Državni lokacijski načrti, ki smo jih poznali oziroma so se pripravljali po določbah Zakona o urejanju prostora, se od državnih prostorskih načrtov, h katerim pristopamo po novem zakonu, v prvi vrsti razlikujejo po območju obravnave in po številu prostorskih ureditev, ki se z njimi načrtujejo. Državni prostorski načrt se namreč pripravlja praviloma za širše območje (razvojna regija) in vključuje več prostorskih ureditev državnega pomena.

Druga pomembna razlika je v podrobnosti sprejete odločitve. Državni prostorski načrt je manj podroben kot je bil državni lokacijski načrt, ki je v svoji končni obliki imel značaj projekta. Tretja pomembna razlika, ki se vsebinsko pravzaprav veže na prej citirani značaj prostorskega akta, je vezana na postopek celovite presoje vplivov na okolje. V postopku priprave državnega prostorskega načrta se namreč izvede samo postopek celovite presoje vplivov na okolje, ne pa tudi presoje vplivov na okolje, ki se jo izvede na projektni ravni (če se seveda ugotovi, da gre za ureditev oziroma objekt, za katerega je po določbah Zakona o

varstvu okolja oziroma Zakona o ohranjanju narave presoji potrebno opraviti). Tudi razlika glede mnenj oziroma soglasij ter projektnih pogojev, ki jih je potrebno pridobiti v postopku priprave prostorskega akta, izhaja iz podrobnosti sprejete odločitve. K dopolnjenemu osnutku državnega prostorskega načrta se pridobijo mnenja, ki štejejo za projektne pogoje, soglasja pa se pridobijo naknadno, k projektu oziroma projektom za pridobitev gradbenega dovoljenja.

Med pomembnejšimi razlikami velja opozoriti še na eno postopkovno in sicer glede odločanja o varianti. Najustreznejše variante prostorske ureditve po novem ne potrjuje Vlada Republike Slovenije, kar je v določenih primerih, ki so problematični bodisi zaradi svojega značaja (odlagališča odpadkov, energetske objekti), bodisi zaradi velikosti območja (veliko število občin). Predlog najustreznejše variante, ki je rezultat strokovnega dela namreč lahko v območju oziroma delu območja, v katerega se umešča, ni sprejemljiv. V takšnih primerih je za investitorja nevhvaležno, da s postopkom nadaljuje (izvedba postopkov javnih naročil za izdelavo in sama izdelava potrebnih dodatnih strokovnih podlag in predloga prostorskega akta. Ne ve namreč, kaj mu bodo v naslednjih fazah, po že izdelanih dodatnih strokovnih podlagah in predlogu državnega prostorskega načrta, prinesle javna razgrnitev in javne obravnave. V postopkih priprave državnih prostorskih načrtov bo zato v problematičnih primerih odločitev o varianti sprejel minister za okolje in prostor (pripravljaivec) v soglasju z ministrom pobudnikom oziroma Vlada Republike Slovenije na podlagi 21. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije.

Ključna podobnost med prostorskim aktom, sprejetim po Zakonu o urejanju prostora in prostorskim aktom, sprejetim po Zakonu o prostorskem načrtovanju pa je v dejstvu, da sta tako eden kot drugi podlagi za pripravo projektov za pridobitev gradbenega dovoljenja in za odkupovanje zemljišč oziroma razlastitve. Gradbeno dovoljenja in izkazano lastništvo nad zemljišči pa sta ključna pogoja za nadaljnji postopek umeščanja prostorske ureditve prostor.

Zakon o prostorskem načrtovanju prinaša tudi novost na področju prostorskega informacijskega sistema, ki je eno od osnovnih orodij za prostorsko načrtovanje. Do sedaj pomanjkljiv sistem podatkovnih zbirk ter neusklajenost zajema podatkov bosta po novem nadomeščena s centralnim informacijskim sistemom, ki bo skrbel za vzpostavljanje in ažuriranje podatkovnih zbirk.

Eno od standardnih vprašanj, s katerimi se srečujemo v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov in drugih prostorskih planov je tudi vprašanje trajanja postopkov priprave teh aktov. Zakon o prostorskem načrtovanju je postopek priprave državnega prostorskega načrta skrajšal, saj je uvedel enofazni postopek, namesto prej uveljavljenega dvofaznega. Kljub temu pa so, predvsem za investitorja in neposredne koristnike nove prostorske ureditve postopki priprave prostorskih aktov še vedno (pre)dolgi. Vredno je povedati, da je trajanje postopka priprave prostorskega akta v prvi vrsti odvisno od zakonov, ki določajo postopek njegove priprave (Zakon o prostorskem načrtovanju, Zakon o varstvu okolja in Zakon o ohranjanju narave), od Zakona o javnih naročilih, v skladu s katerim mora investitor v izdelavo oddajati vsa naročila za izdelavo strokovnih podlag in samega prostorskega akta, od velikosti prostora, v katerem se proučujejo ustrezne variante in ki ga je potrebno analizirati z vseh relevantnih vidikov (razvojne možnosti, prometne obremenitve, stanje okolja ipd.) in od obsega in dolžine proučevanih variantnih rešitev, za katere je treba pripraviti tehnične rešitve variant in investicijske ocene (trasa umeščanja zgornjega dela tretje raz-

vojne osi od meje z Republiko Avstrijo do avtoceste A1 je na primer dolga 70 km).

Poleg vsega zgoraj naštetega pa sta za uspešen potek in kompromisen zaključek postopka priprave prostorskega akta ključni tudi konstruktivni sodelovanji lokalnih skupnosti in organov ter organizacij (ministrstva, javni zavodi in gospodarske javne službe), ki nastopajo kot nosilci urejanja prostora s pripravo smernic in mnenj v postopku priprave državnih prostorskih načrtov, kakor tudi z zagotavljanjem strokovnih podlag iz svojega delovnega področja.

## 6. Viri in literatura

1. European Spatial Development Perspectives (ESDP); Informal Council of Ministers responsible for Spatial Planning, Potsdam, 1999.
2. Ministrstvo za okolje in prostor, sektor za državne prostorske akte – redno delo, iz katerega je nastala večina besedila, uporabljenega v prispevku. Ljubljana, 2005-2007.
3. Politika prostorskega razvoja Republike Slovenije, MOP - Urad RS za prostorsko planiranje. Ljubljana, 2001.
4. Prispevki sodelavk MOP Direktorata za prostor Barbare Radovan, Marjetice Ilich Štefanec in Ane Vidmar za delavnico na temo Zakon o prostorskem načrtovanju in državni prostorski načrt. Ljubljana, 2007.
5. Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, Omega consult d.o.o. Ljubljana, 2006.
6. Strategija prostorskega razvoja Slovenije, MOP - Urad RS za prostorski razvoj. Ljubljana, 2004.
7. Zakon o prostorskem načrtovanju, Uradni list RS, št. 33/2007.
8. Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, Uradni list RS, št. 60/99, 52/02-ZDU-1 in 56/03.
9. Zakon o urejanju prostora, Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr. in 58/03-ZZK-1.



**Ana SODNIK PRAH**

DARS d.d.

**Rajko STERGULJC****Mateja DELAČ**

Urbis d.o.o.

## **Tretja razvojna os: Predstavitev predloga najustreznjše poteka hitre ceste od državne meje z Republiko Avstrijo do avtoceste A1 Sentilj – Koper**

### **1. Cilj in funkcija nove prometnice**

Osnovni cilj nove prometne povezave med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru t.i. tretje razvojne osi. Koridor tretje razvojne osi poteka na obravnavanem delu v smeri od severa proti jugu od meje z Avstrijo pri Dravogradu oziroma Holmcu do Spodnje Savinjske doline.

Funkcija nove prometne povezave bo predvsem povečati konkurenčnost območja ob razvojni osi, povečati dostopnost, okrepiti institucionalne in gospodarske povezave ter zagotoviti večjo integracijo prostora izven obstoječih pan-evropskih prometnih koridorjev. Tretja razvojna os, in v njenem okviru nova prometnica, je torej instrument, ki prispeva k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji in uravnoteženemu razvoju, zato je bilo osnovno izhodišče za načrtovanje vzpostaviti takšno prometnico, ki povezuje posamezna naselja, občinska središča in omogoča gospodarski in prostorski razvoj regije.

Z načrtovano novo prometno povezavo bo zagotovljena:

- medsebojna povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Slovenije;
- prometna povezava v okviru V. in X. koridorja in med koridorji;
- povezanost tujih središč mednarodnega pomena preko ozemlja Slovenije;
- navezava pomembnejših lokalnih središč v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave;
- razbremenitev obstoječih prometnic, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet ter
- izboljšanje kakovosti potovanja, skrajšanje potovalnih časov in povečanje prometne varnosti.

Nova prometna povezava bo podpirala razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem.

### **2. Tretja razvojna os in nova prometnica v državnih prostorskih in drugih razvojnih dokumentih**

Načrtovanje tretje razvojne osi v državnih prostorskih planskih aktih ima že zgodovino, saj je bila prvič določena v Slovenskem regionalnem prostorskem planu leta 1974, v 90-ih letih so bile v Dolgoročnem planu ob tej osi zasnovane tudi druge infrastrukturne ureditve, leta 2004 pa je bil intermodalni koridor opredeljen v Strategiji prostorskega razvoja kot tretja razvojna os.

Nova prometnica v okviru tretje razvojne osi tako danes sodi med ključne projekte Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023, njen severni del pa je že sestavni del t.i. dodatnega programa Resolucije o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji.

### **3. Študija variant s predlogom najustreznjše variante v postopku umeščanja v prostor**

Našteti temeljni prostorski in drugi državni dokumenti predstavljajo trdno podlago za postopke umeščanja nove prometnice v prostor. Ti so se začeli leta 2004 s pobudo ministra za promet, ki je predlagal začetek postopka priprave državnega lokacijskega načrta ter nadaljevali s sprejetjem programa priprave tega načrta, ki ga je leta 2006 sprejel minister za okolje in prostor.

V okviru prve in hkrati najzahtevnejše faze postopka priprave državnega lokacijskega načrta, v kateri se proučijo, vrednotijo in medsebojno primerjajo različne variantne rešitve načrtovanega posega je bila izdelana študija variant, ki predstavlja strokovno osnovo za sprejemanje odločitev o najustreznjši varianti ter s tem tudi o nadaljnjem postopku priprave državnega lokacijskega načrta.

Študijo variant s predlogom najustreznjše variante je izdelalo podjetje URBIS d.o.o. Maribor.

#### **3.1. Območje obdelave**

Obravnavano območje posega na območja naslednjih občin: Mežica, Prevalje, Ravne na Koroškem, Dravograd, Slovenj Gradec, Mislinja, Šoštanj, Velenje, Šmartno ob Paki, Polzela, Braslovče in Žalec.

V študiji variant so se vrednotile in med seboj primerjale variante v treh koridorskih povezavah, ki potekajo od slo-

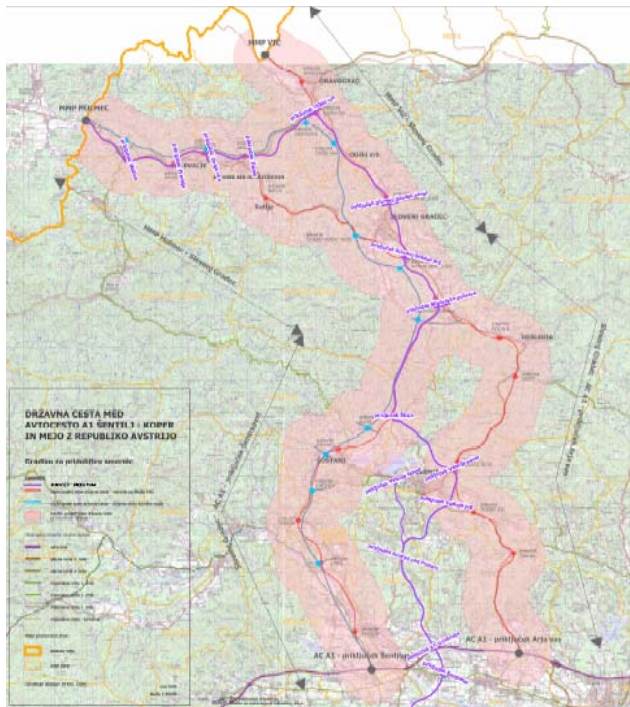
vensko-avstrijske meje do avtoceste A1 Šentilj – Koper (slika 1).

V prvi fazi sta bila na celotnem odseku predlagana dva koridorja poteka povezav (vzhodni in zahodni), kasneje pa je bil v študijo variant vključen še dodatni, t.i. sredinski koridor, ki se nanaša predvsem na dodaten koridor na odseku južno od Slovenj Gradca.

Obravnavana cestna povezava se prične na slovensko-avstrijski meji in v dveh koridorjih poteka do Slovenj Gradca, ter v treh koridorjih naprej do navezave na avtocesto A1 Šentilj – Koper. Zahodni koridor vstopa v Slovenijo pri Holmcu in se nadaljuje mimo Prevalj, Raven na Koroškem in Kotelj do Slovenj Gradca, vzhodni koridor pa ima izhodišče na Viču ter preko Dravograda in Otiškega vrha doseže Slovenj Gradec. Od Slovenj Gradca se oba koridorja obrneta proti jugu, pri čemer zahodni koridor tangira Šoštanj in avtocesto doseže pri Šentrupertu, vzhodni koridor se usmeri proti Mislinji, Velenju (po vzhodni strani) sledi prostoru ob Paki in se nato pri Arji vasi zaključi na avtocesti.

Sredinski koridor poteka južno od Slovenj Gradca po zahodnem koridorju do Škal, kjer se obrne v jugovzhodni smeri proti vzhodnemu koridorju ter tako po vzhodni strani zaobide Velenje. Pri Velenju zopet spremeni smer in se obrne jugozahodno, kjer se pri Andražu nad Polzelo razcepi z dodatnim krakom do Velenja (jug), osnovni koridor pa se nadaljuje proti avtocesti in se nanjo naveže pri Grušovlju.

Dolžina obravnavanih koridorjev znaša med 60 in 70 km, odvisno od koridorja, širina vsakega koridorja pa je 4 – 5 km.



**Slika 1:** Prikaz poteka obravnavanih izhodiščnih koridorjev

### 3.2. Predhodne analize

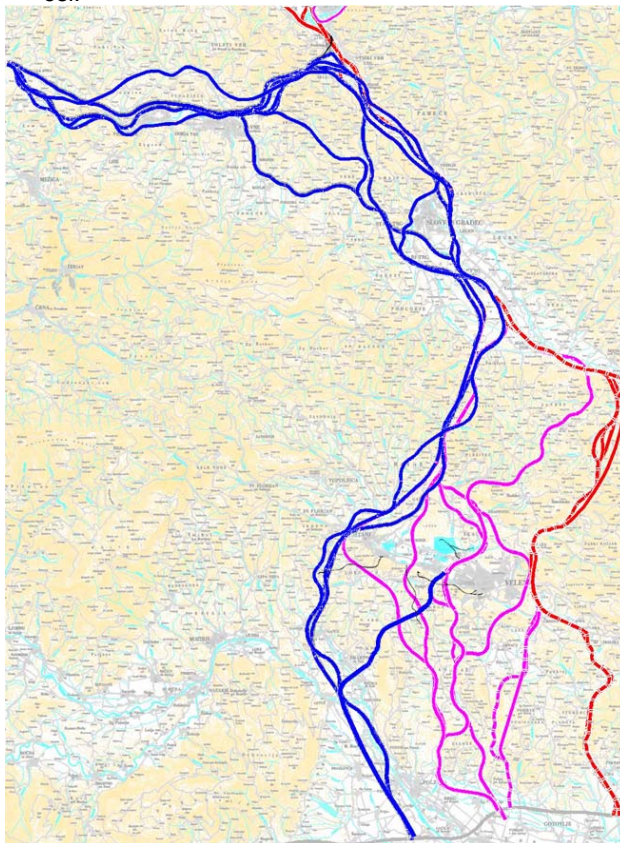
V prvi fazi študije variant se je v elaboratu »Predhodne analize in določitev variant« ustreznost izhodiščnih variant preverila glede na:

- priporočila in ugotovitve s prve prostorske konference;
- pridobljene smernice pristojnih nosilcev urejanja prostora;

- analizo stanja in teženj v prostoru (analiza fizičnih lastnosti in pravnega stanja prostora, problemov, ki izhajajo iz dosedanjega prostorskega razvoja);
- analizo razvojnih možnosti za posamezne dejavnosti v prostoru (kjer se ob oceni tokov tovornega in potniškega prometa ovrednotijo učinki tras na razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij na mednarodni in nacionalni ravni, ovrednotijo učinki tras na razvoj omrežja urbanih središč skozi kazalce dostopnosti, ter primerjajo prostorski učinki glede na različne poteke tras);
- študijo ranljivosti prostora (analiza pričakovanih vplivov prostorskih ureditev na posamezne sestavine prostora).

Poleg izhodiščnih, pa so bile preverjene tudi druge možnosti poteka tras znotraj obravnavanih koridorjev (slika 2), tako so bile poleg že navedenih preveritev in predhodnih analiz (kot prva faza strokovnih podlag) izdelane tudi druge preliminarne analize:

- gradbeno – tehnično poročilo,
- razvojno – urbanistično poročilo,
- geološko – geotehnično poročilo,
- hidrogeološko poročilo,
- okoljska preveritev z vidika ohranjanja narave, kulturne dediščine in voda ter
- prometna študija – prometne obremenitve,
- projekt celovitega razvoja območja ob tretji razvojni osi.



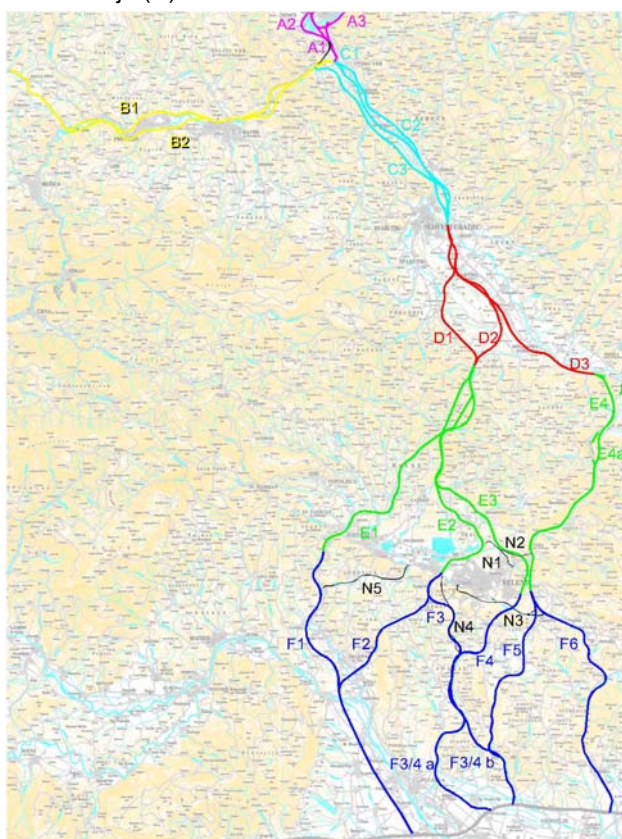
**Slika 2:** Prikaz vseh preverjenih potekov tras na celotnem obravnavanem območju (nekateri poteki so bili na podlagi podrobnejših strokovnih proučitev že predhodno izločeni in zaradi svoje neustreznosti oz. neprimernosti niso bili vključeni v samo študijo variant; vir: PNZ svetovanje, projektiranje d.o.o.)

V skladu z ugotovljeno skladnostjo oz. morebitno konfliktnostjo izhodiščnih variant z razvojnimi in varstvenimi cilji ter ostalimi preveritvami, so se tako opredelile variante primerne za nadaljnjo obravnavo, s predlogi za njihovo optimizacijo.

### 3.3. Vrednotenje in primerjava variant

Predhodno obravnavane variante so bile v naslednjem koraku, zaradi možnih različnih medsebojnih kombinacij manjših odsekov, za namen vrednotenja in medsebojne primerjave, razdeljene na podvariante, ki so bile ločeno obdelane z vseh vidikov z namenom, da bi tako prišli do najboljših možnih kombinacij na celotnem odseku od avtoceste A1 do meje z Republiko Avstrijo.

Tako so bile v študiji variant (kot je prikazano na sliki 3) na odseku pri Dravogradu (odsek A) primerjane tri variante, v Mežiški dolini (odsek B) dve varianti, v zgornjem delu Mislinjske doline (odsek C) tri variante, med Slovenj Gradcem in Mislinjsko Dobravo (odsek D) tri variante, na odseku nad Šoštanjem in Velenjem (odsek E) štiri oz. pet variant ter na odseku med Velenjem in avtocesto A1 (odsek F) šest variant, s preveritvijo petih navezovalnih cest Velenja (N).



**Slika 3:** Prikaz variant, ki so se vrednotile in medsebojno primerjale v študiji variant (vir: PNZ svetovanje, projektiranje d.o.o.)

Osnova za vrednotenje in primerjavo variantnih rešitev so strokovne podlage, ki so sestavni del študije variant, v katerih so variante ovrednotene po posameznih vidikih (prostorski, funkcionalni, ekonomski in varstveni):

- Strokovna podlaga vrednotenja s funkcionalnega vidika: »Vrednotenje in primerjava variant hitre ceste ob 3. razvojni osi«, avgust 2007 (PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana in Lineal d.o.o., Maribor);
- Strokovna podlaga vrednotenja s prometno ekonomskega vidika: »Izdelava prometnega in ekonomskega

dela študije variant za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo«, september 2007 (OMEGA consult, d.o.o., Ljubljana);

- Strokovna podlaga vrednotenja s prostorskega vidika: »Študija variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo; MAPA II – zvezek 1: Razvojni urbanistični elaborat«, avgust 2007 (Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana);
- Strokovna podlaga vrednotenja z varstvenega vidika: »Okoljsko poročilo v za gradnjo državne ceste med AC A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo«, avgust 2007 (ImosGeateh d.o.o., Ljubljana).

Vrednotenje variant je bilo opravljeno na podlagi relevantnih kriterijev znotraj posameznih vidikov (slika 4).



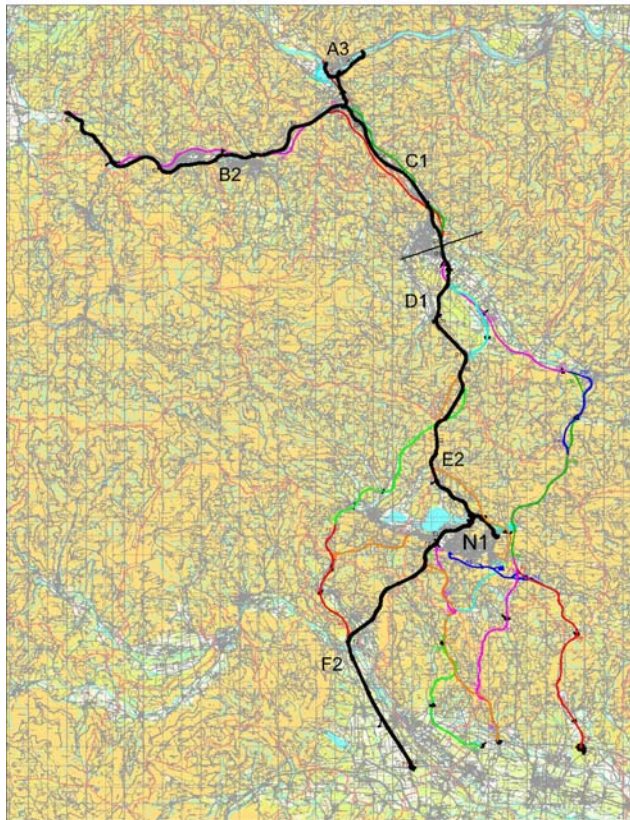
**Slika 4:** Shema vrednotenja variant z različnih vidikov in kriterijev znotraj njih ter primerjave variant, ki v zadnji fazi vodi do predloga najustrežnejše variantne rešitve in zaključka študije variant

### 3.4. Predlog najustrežnejše variante

Kot rezultat primerjave je predlagan najustrežnejši potek nove cestne povezave, sestavljen iz naslednjih variant: A3 – B2 – C1 – D1 – E2 – F2 – N1 (slika 5), ki so bile kot najustrežnejše prepoznane po sintezi vseh vidikov vrednotenja in primerjave, opravljenih po posameznih odsekih.

Tako predlagana najustrežnejša kombinacija variant poteka od mednarodnega mejnega prehoda Holmec do Poljane, po Mežiški dolini južno od Prevalj in severno od Raven na Koroškem ter pri Otiškem vrhu preide v Mislinjsko dolino. Okoli Dravograda poteka kot vzhodna, južna in zahodna obvoznica, na glavno smer pa se priključi pri Otiškem vrhu. Naprej poteka v koridorju obstoječe glavne ceste, skozi predor Gradišče vzhodno mimo Slovenj Gradca, kjer v nadaljevanju poteka v zgornjem delu po sredinskem, v spodnjem pa po zahodnem potoku, in sicer mimo Podgorja, skozi predor Graška gora, vzhodno mimo Škalskega jezera, skozi pokriti vkop po zahodni strani

Velenja, skozi predore severno od Gore Oljke in pri Letušu preide v Savinjsko dolino. Od tu naprej poteka v koridorju obstoječe regionalne ceste, zahodno mimo Polzele in se pri Šentrupertu priključi na avtocesto A1. Kombinacija ima navezovalno cesto Velenje, ki poteka od priključka Velenje pri Škalskem jezeru skozi predor pod Konovim do Šaleške ceste v naselju Konovo.



**Slika 5:** Predlog najustrežnejšega poteka hitre ceste na severnem delu tretje razvojne osi

#### 4. Zaključek

Umeščanje novih posegov v prostor je izrazito interdisciplinarno strokovno delo, pri katerem je treba v soočenju razvojnih potreb in varstvenih zahtev poiskati rešitev, ki bo celovito gledano ustrezala širšim interesom. Preseči je torej treba parcialne in sektorske interese ter poiskati največje javne koristi.

Pri pripravi študije variant nove prometnice v okviru severnega dela tretje razvojne osi je stroki uspelo doseči prav to.

Študija variant je bila dne 23.10.2007 v Šentjanžu predstavljena vsem občinam obravnavanega območja poteka nove prometnice, ki so se na predlog najustrežnejše variante odzvale pozitivno. Takšen odziv je pomemben, saj mora biti v postopku umeščanja posegov v prostor dosežena tudi ustrezna stopnja družbene sprejemljivosti.

Konstruktivno sodelovanje občin pričakujemo tudi v bodoče, saj nova prometnica predstavlja priložnost in ne oviro.

**Blanka ŽIŽMOND, inž.grad., univ.dipl. ekon.**  
DDC svetovanje inženiring, d.o.o.

**Radovan ROMIH, univ. dipl. inž. kraj.arh.**  
RC planiranje d.o.o.

## **Študija variant srednjega dela 3. razvojne osi med avtocesto A1 Šentilj – Koper in A2 Karavanke – Obrežje**

### **Povzetek**

*Korenine o pričetku planiranja tretje razvojne osi segajo še v prejšnje stoletje in sicer vse do leta 1974, ko je bila tretja razvojna os prvič omenjena z določitvijo v slovenskem Regionalnem prostorskem planu leta 1974 kot glavni medregionalni koridor. Naslednji bistveni korak v njenem planiranju, je bil narejen s sprejetjem odloka o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04), kjer je bila predlagana nova prometna povezava med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu, kot del tretje razvojne osi. Na podlagi navedenega, je minister za promet z dopisom št. 2644-6/2005/81-0032000 z dne 25. januarja 2006, podal "Pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana na priključku Celje – Lopata in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu". Naslednji koraki so potekali v smeri pridobitve potrebnih izhodišč za izdelavo študije variant in sicer: prva prostorska konferenca je potekala 23.05.2006, "Program priprave državnega lokacijskega načrta" je bil določen v Uradnem listu RS, št. 97/2006 z dne 19.09.2006 in skladno s programom priprave je nato MOP, Direktorat za prostor, pozval 42 nosilcev urejanja prostora za posredovanje smernic.*

*Priprava študije variant je prvi korak v postopku priprave državnega prostorskega načrta, v kateri se preveri več različic – variant. Izhodiščne variante so bile določene s projektno nalogo, projektom celovitega razvoja 3. osi – CRO in pobudami za obravnavo alternativnih potekov nove cestne povezave s strani občin. Za izdelavo študije variant so bila podana sledeča prometno – tehnična izhodišča: prometne obremenitve obstoječih cest, zasnova trase kot štiripasovne daljinske ceste, izhodiščna projektna hitrost 100 km/h za glavno cesto in 40 km/h za priključne ceste, pri čemer se upošteva možnost zmanjšanja prečnega profila in projektna hitrosti glede na prostorske, reliefne, okoljske, prometne in ekonomske omejitve oz. po načelu racionalnosti in gospodarnosti investicije.*

*V študiji variant je rezultat prve faze proučevanja značilnosti prostora, okoljskega poročila in upoštevanja pridobljenih smernic nosilcev urejanja prostora, od 36 obravnavnih variant sprejemljivih 12, od katerih bodo z optimizacijo združene variante v vzhodnem in srednjem koridorju tako, da bo 6 variant združenih v 3 variante. Na podlagi teh rezultatov, bo v nadaljnji fazi izdelave študije variant, vrednotenih 9 variant in optimizacija ceste na odseku Trbovlje – Hrastnik – Zidani most, kjer bo zaradi nesprejemljivosti predlaganih variant vrednotena dvopasovna cesta z računsko hitrostjo 70 km/h.*

*Ne glede na izbor koridorja oziroma variante, ki bo rezultat izdelane končne faze študije variant, bodo vse variante optimizirane tako, da bodo za določen koridor načrtovane navezovalne ceste krajev iz drugega koridorja.*

### **1. Uvod**

V Odloku o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04) je predlagana nova prometna povezava med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu, katera je opredeljena kot del tretje razvojne osi, ki se iz smeri avstrijske Koroške prek Slovenj Gradca in Velenja pri Celju navezuje na avtocesto A1 in se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma se naveže na avtocesto Zagreb - Reka. Z razvojno osjo se povezujejo regionalna središča v Avstriji, Sloveniji in na Hrvaškem ter se omogoča navezovanje obstoječega tovornega in osebnega prometa vseh regij na tej osi na glavne evropske prometne in razvojne osi. V skladu z Uredbo o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena (Uradni list RS, št. 54/03), je opredeljena kot prostorska ureditev državnega pomena.

Tretja razvojna os je bila najprej določena v slovenskem Regionalnem prostorskem planu leta 1974 kot glavni medregionalni koridor. V devetdesetih letih so bili v Dolgo-

ročnem prostorskem planu ob tej osi načrtovane glavne železnice, ceste in intermodalni terminali. Leta 2004 je bil intermodalni koridor sprejet v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije kot tretja razvojna os (1. os je V. TEN, 2. os pa X. TEN koridor, slovenski del).

Minister za promet je z dopisom št. 2644-6/2005/81-0032000 z dne 25. januarja 2006, podal "Pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana na priključku Celje – Lopata in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu".

Dne 23.05.2006 je bila s strani Ministrstva za okolje in prostor, Direktorat za prostor, sklicana prva prostorska konferenca, kjer so bile dana priporočila, usmeritve in legitimni interesi lokalne skupnosti, gospodarstva in interesnih združenj ter organizirane javnosti glede priprave državnega prostorskega načrta (v nadaljevanju DPN), katera opozarjajo na pomen povezave urbanih središč s poslovnimi in gospodarskimi conami in sicer da naj nova prometna povezava poteka tako, da bo prevzela vlogo predvidenih obvoznic ter obenem predstavlja čimkrajšo povezavo med

Celjem in Novim mestom. Glavne ugotovitve in priporočila prostorske konference so bila:

- preučitev možnosti, da se nova prometna povezava približa mestu Sevnica na manj kot 3 km in naveže na industrijski del Mirnske doline
- preučitev priključevanja nove državne ceste na AC Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu med Trebnjim in Novim mestom ter na priključku Trebnje vzhod
- preučitev poteka nove cestne povezave od AC proti Radečam, da se na območju občine Laško izogne vsem večjim naseljem in ozkim grlom v občini
- preučitev možnosti, da se od kraja Zavratec (smer priključka Dobruška vas) izdela navezava na A2 z izven nivojskim razcepom
- opozoritev, da izbrana varianta poleg nove cestne povezave pomeni tudi povezavo vseh razvojnih vsebin občin Posavja in Zasavja.

Na podlagi predloga ministra za promet je minister za okolje in prostor v skladu z Zakonom o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 - popr. in 58/03 - ZZK-1) določil "Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu" (Uradni list RS, št. 97/2006 z dne 19.09.2006). V programu priprave je bil opredeljen predmet, programska izhodišča DPN ter ureditveno območje. Okvirno ureditveno območje je določeno z obsegom prostorskih ureditev, ki jih zajema DPN to je območje zadevnih občin. Na osnovi prvotne pobude ministra in naknadno naslovljenih več pobud za obravnavo alternativnih potekov nove cestne povezave, so v programu priprave opredeljene variante v treh koridorjih med AC A1 in AC A2, ki so bile kasneje v študiji variant (v nadaljevanju ŠV) tudi izhodišča za preučevanje.

Skladno s programom priprave je MOP, Direktorat za prostor pozval 42 nosilcev urejanja prostora za posredovanje smernic, ki predstavljajo eno izmed izhodiščnih osnov za izdelavo ŠV. V smernicah, danih s strani 20 zadevnih Občin, so bile dane dodatne pobude variantnih potekov tras in pogoji, ki se nanašajo na ustrezno umestitev trase v prostor, varovanja okolja ter primerno navezavo obstoječih in predvidenih poseljenih, predvsem gospodarskih con na predvideno cesto (planski in prostorski akti občin, razni občinski Odloki npr. o varovanju gozdov, vodnih virov....). Glavne ključne ugotovitve pridobljenih smernic so:

- tangirane občine podpirajo čimprejšnjo izgradnjo trase 3. razvojne osi
- dane pobude za nove variante cestnega poteka s strani Občine Sevnica, Trebnje, Krško, Laško, Trbovlje in Celja
- mestna Občina Zagorje podpira variante, ki Zasavje pripenjajo na avtocestni križ
- mestna Občina Trebnje podpira potek nove cestne navezave preko Trebnjega.

## 2. Prometno – tehnična izhodišča

### 2.1. Projekt celovitega razvoja tretje razvojne osi

Ena izmed glavnih izhodišč in prav tako podlaga za izdelavo ŠV, je CRO oziroma "Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi" (izdelovalec OMEGAconsult d.o.o., januar 2007), kateri je vsebinsko in glede območja obravnave razširjena obravnava scenarijev razvoja prometne ponudbe, ki se izdela zaradi zagotavljanja vsebinske in prostorske celovitosti pri umeščanju državnih prostorskih ureditev v prostor. V navedenem Projektu je bilo obravnavanih več "scenarijev" poteka trase ceste (koridorja), od

katerih se je kot najustreznejši izkazal scenarij 9, po katerem je predlagan naslednji potek trase: od AC A1 (nov priključek pri Gotovljah) – Prebold – Trbovlje – mimo Zidanega mosta – Radeče-mimo Šentjanža – do Trebnjega.



Slika 1: CRO – scenarij 9

Vir: CRO; OMEGAconsult d.o.o., januar 2007

### 2.2. Prometne obremenitve

Kljub temu, da je osnovni cilj nove prometne povezave med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru t. i. tretje razvojne osi, je ena izmed ključnih izhodišč izdelave ŠV za novo prometno povezavo, tudi prometne obremenitve obstoječih cest.

Obravnavana cestna povezava povezuje območje Celja z Dolenjsko ter Posavjem in Zasavjem. Najvišje prometne obremenitve so na vplivnem področju Celja (Celje – Laško 13.200 vozil/dan) in Krškega (10.800 vozil/dan). Prometne obremenitve »odprtih« odsekov so 6.500 vozil/dan na odsekih do Sevnice (Boštanj), od Sevnice dalje, kjer se promet razcepi v dve smeri, so na G1-5 prometne obremenitve 4.500 vozil/dan in na smeri preko Trebnjega (R1-215) 2.500 do 4.500 vozil/dan. Sezonske variacije so neizrazite – promet je dokaj enakomeren vse leto, v delovnih dneh je višji kot v soboto in nedeljo.

Tabela 1: Prometne obremenitve

| Odsek                       | PLDP 2005 [vozil/dan] | Delež tov. prom[%] |
|-----------------------------|-----------------------|--------------------|
| Celje – Laško               | 13.200 do 19.000      | 11                 |
| Laško – Radeče              | 6.300                 | 14                 |
| Radeče – Brestanica         | 4.500                 | 16                 |
| Brestanica – Krško – Drnovo | 10.000                | 16                 |
| Sevnica – Trebnje           | 2.500 do 4.600        | 10                 |
| Prebold – Trbovlje          | 1.100                 | 13                 |
| Drnovo – Senta              | 6.100                 | 15                 |
| Senta – Sevnica             | 1.600                 | 10                 |

Vir: Promet 2005; DRSC 2006

Na osnovi prometnih obremenitev posameznih odsekov in matrik prometnih tokov za posamezne sklope, je ugotovljeno sledeče:

- na odseku Celje – Radeče – Novo mesto je delež daljinskega prometa, ki prevozi celotno relacijo na cesti Celje – Radeče – Drnovo razmeroma visok (2.000

vozil/dan) in daljinski promet na cesti Sevnica – Trebnje je nižji – cca. 500 vozil/dan,

- na odseku Prebold – Trbovlje in Šentjur – Sevnica ni veliko tranzitnega prometa.

### 2.3. Projektna hitrost in prečni profil

Obravnavana državna cesta je v osnovi zasnovana kot štiripasovna daljinska cesta, pri čemer bodo priključki in razcepi določeni v odvisnosti od prometnih obremenitev in funkcije ceste. Za začetek načrtovanja je bila podana izhodiščna projektna hitrost 100 km/h za glavno cesto in 40 km/h za priključne ceste, katera se tekom načrtovanja lahko zmanjša glede na značilnosti terena oziroma prostorske, reliefne, okoljske, prometne in ekonomske omejitve.

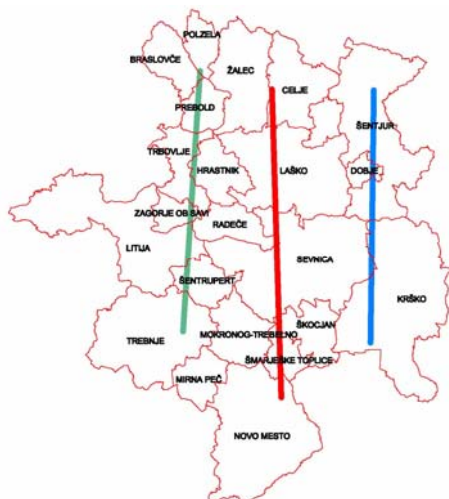
Profil ceste se oblikuje po načelu racionalnosti in gospodarnosti investicije, torej dvo- ali štiri- pasovnica. V primeru izvedbe dvopasovnega profila ceste se prouči možnost uvedbe pasov za počasna vozila. Naknadno, je bilo tekom izdelave ŠV dogovorjeno še dodatno izhodišče, podano v nadaljevanju.

Z vidika prometa, kakor tudi ekonomike, bi bila potreba po štiri-pasovnici na srednjem delu tretje razvojne osi verjetno bolj redka, če bo sploh na katerem delu potrebna. Gre namreč za to, da se prostorski koridor res varuje za 4 pasove, vendar je negospodarno načrtovati gradnjo štiri-pasovnice za morda 5000-7000 vozil v planski dobi. Vsled navedenega je bilo nato dogovorjeno sledeče izhodišče prečnega profila načrtovane trase ceste: dvo-pasovni profil s projektno hitrostjo 90 km/h (pri čemer naj se ne uporabljajo minimalni elementi, temveč elementi za 100 km/h) bo povsod tam, kjer ni potrebe po 4 pasovnici.

## 3. Študija variant s predlogom najustrežnejše variante - predhodne analize in določitev variant

### 3.1. Vsebina in postopek priprave študije variant

Predlagana nova prometna povezava med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu je v Odloku o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije opredeljena kot del tretje razvojne osi (srednji del), ki povezuje regionalna središča v Avstriji, v Sloveniji in na Hrvaškem ter omogoča navezovanje obstoječega tovornega in osebnega prometa vseh regij na tej osi na glavne evropske prometne in razvojne osi.



Slika 2: Shema koridorjev osrednjega dela 3. razvojne osi

Cesta s svojimi ureditvami bo posegala na območje občin Braslovče, Celje, Dobje, Hrastnik, Krško, Laško, Litija, Mirna peč, Mokronog-Trebelno, Novo mesto, Polzela, Prebold, Radeče, Sevnica, Šentjur, Šentrupert, Škocjan, Smarješke toplice, Trbovlje, Trebnje, Zagorje ob Savi in Zalec.

Priprava študije variant je prvi korak v postopku priprave državnega prostorskega načrta, v kateri se preveri več različic – variant. Te bodo v nadaljevanju v študiji variant vrednotene in medsebojno primerjane po različnih kriterijih, medtem ko bodo predlagane tudi optimizacije.

Izhodiščne variante so bile določene s:

- projektno nalogo predstavnika Naročnika,
- projektom celovitega razvoja 3. osi – CRO
- pobudami za obravnavo alternativnih potekov nove cestne povezave s strani občin.

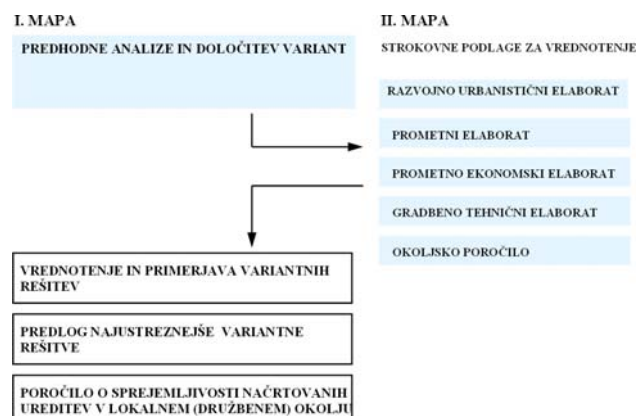
Prvi del naloge je »Študija variant s predlogom najustrežnejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2«. Namen študije variant je med variantnimi rešitvami predlagati najprimernejšo, ki zadovoljuje največ primerjalnih meril v okviru predpisanih vidikov primerjave glede na:

- okoljska kriterije,
- kriterije urbanega razvoja,
- gradbeno tehnične in prometno ekonomske lastnosti ter
- glede na sprejemljivost v lokalnih skupnostih.

V izdelanem 1. zvezku I. mape, so bile kot izhodišče upoštevane variantne rešitve, ki so bile navedene v programu priprave in so bile za njih tudi pridobljene smernice nosilcev urejanja prostora. Pregledana in analizirana so bila tudi priporočila in ugotovitve s prve prostorske konference. V nadaljevanju so bile vključene tudi variante, ki so bile pridobljene s pobudami lokalnih skupnosti (Občin). Vzpostavljeno, z gradbeno-tehničnimi preveritvami variant, so bile pripravljene tudi naslednje analize:

- analiza stanja in teženj v prostoru,
- analiza razvojnih možnosti za posamezne dejavnosti v prostoru,
- študija ranljivosti prostora,
- preliminarno geološko – geotehnično poročilo,
- poročilo o prometnih obremenitvah.

Na osnovi analiz pridobljenih smernic ter analiz prostora je bila pripravljena optimizacija vseh variant. Glede na vse preveritve, so bile v zaključni fazi prvega zvezka predlagane variante (optimizirane izhodiščne variante), ki so primerne za nadaljnjo obravnavo in tudi predlagane usmeritve, ki bodo upoštevane pri nadaljnji primerjavi ter izboru najustrežnejše variante, ki bo podlaga za državni prostorski načrt.



Slika 3: Struktura študije variant

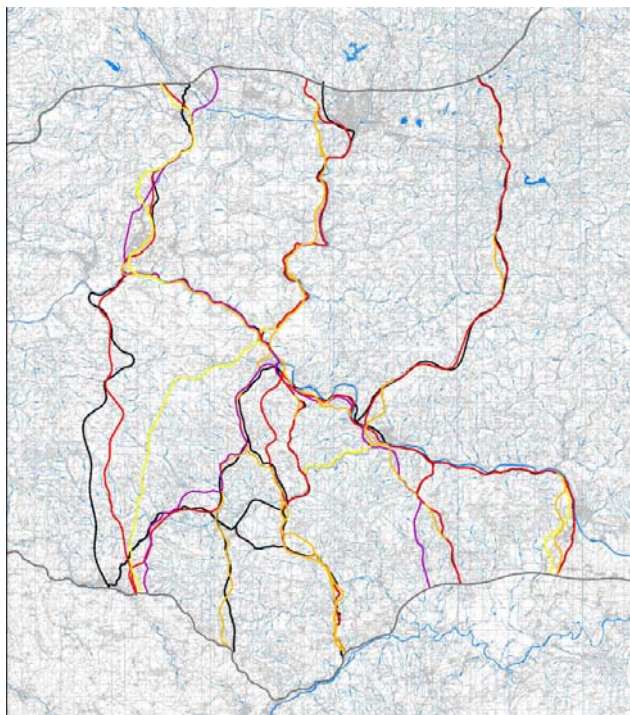
### 3.2. Opis koridorjev in variant

Glede na program priprave bo državni prostorski načrt za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu, poleg območij gradnje, vključeval vse prostorske ureditve, ki so povezane z novo cesto na ureditvenem območju državnega prostorskega načrta. S programom priprave ter dodatnimi predlogi je opredeljeno, da se v postopku priprave državnega lokacijskega načrta preuči, vrednoti in med seboj primerja variante v treh koridorjih med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu. In sicer:

1. V vzhodnem koridorju poteka varianta nove cestne povezave čez Kozjansko, z odcepom pri Dramljah in naprej mimo Šentjurja, Planine ter Sevnice, po najugodnejši trasi na dolenski krak avtocestnega križa.
2. Srednji koridor poteka med avtocesto A1 na priključku Celje-Lopata, mimo Celja do Radeč, v nadaljevanju proti jugovzhodu, jugu in jugozahodu do avtoceste A2.
3. Zahodni koridor, kjer se Zasavje preko Trbovelj in Preboda naveže na avtocesto A1, v katerem se v nadaljevanju preuči potek po dolini Save mimo Hrastnik do Zidanega mosta in naprej do priključka na avtocesto A2 po eni izmed predlaganih variant sredinskega koridorja ali po najugodnejši trasi skozi območje občine Litije do priključka na avtocesto A2.

### 3.3. Optimizirane variante

Na osnovi usmeritev iz smernic, analize stanja in teženj, analize razvojnih možnosti, analize ranljivosti prostora ter 1. faze gradbeno-tehničnega poročila, preliminarne inženirsko-geološkega poročila in elaborata prometnega modela, so bile vse variante iz programa priprave ter vse variante iz dodatnih pobud lokalnih skupnosti optimizirane tako, da so zadostile pogojem iz projektne naloge – izgradnja štiripasovne ceste s horizontalnimi in vertikalnimi elementi za računsko hitrost 100km/h.



Slika 4: Predlog obravnavanih variant

Na sliki so zrisane vse variante, ki so bile preučevane v 1. zvezku I. mape in sicer: s črno barvo so zarisane variante podane v projektni nalogi, v vijolični barvi so zrisane variante po CRO, v rumeni barvi so zrisane variante, ki so bile predlagane s smernicam, v rdeči barvi so zrisane proučevane variante iz projektne naloge in v oranžni barvi so zrisane obdelane variante iz projektne naloge.

### 3.4. Analize stanja, teženj in razvojnih možnosti ter analize ranljivosti okolja

V elaboratu »Predhodne analize in določitev variant« je bila preverjena ustreznost izhodiščnih variant, določenih v programu priprave in projektni nalogi, glede na:

1. pridobljene smernice nosilcev urejanja prostora,
2. ugotovitve in sklepe iz 1. prostorske konference,
3. analizo stanja, teženj in razvojnih možnosti v prostoru in
  - stanje po veljavnih prostorskih planih,
  - usmeritve občin iz 1. prostorske konference, naravovarstvene vsebine za obravnavano območje,
  - kulturna dediščina, površinske in podzemne vode, kmetijstvo, gozdarstvo, regionalna prometna in komunalna infrastruktura, turizem, demografske razmere,
  - razvojni strateški cilji do leta 2006
4. študijo ranljivosti prostora
  - ranljivost bivalnega okolja,
  - ranljivost vodnega okolja,
  - ranljivost površinskih in podzemnih voda,
  - ranljivost živalstva, rastlinstva in habitatnih tipov ter območij ohranjanja narave,
  - ranljivost kulturne dediščine,
  - ranljivost pridelovalnega potenciala kmetijskih zemljišč,
  - ranljivost gozda in kakovosti krajine ter
  - skupna ranljivost prostora.

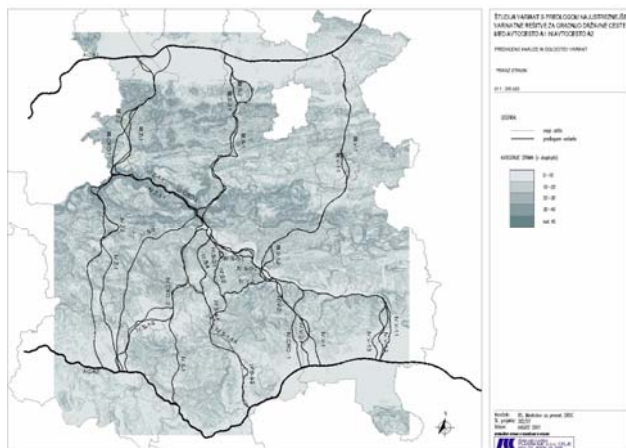
Strokovne podlage, ki so osnova za ta del naloge so:

- Opredelitev izhodiščnih variant iz pobude in smernic
- Gradbeno tehnični elaborat,
- okoljska preveritev (Okoljsko poročilo),
- Geološko geotehnično poročilo, hidrološka preveritev in
- Prometna študija.

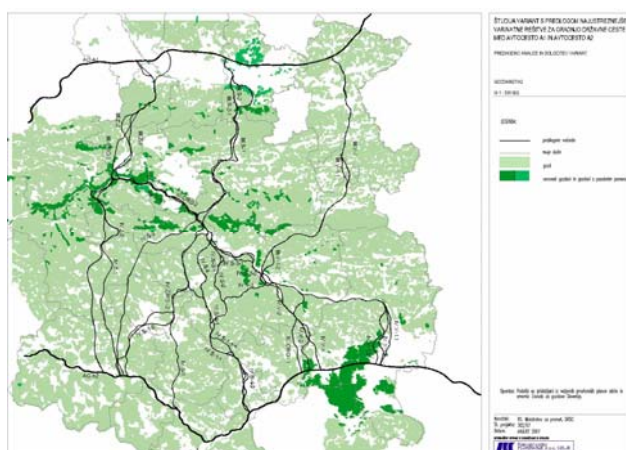
V sklopu analize stanja, teženj in razvojnih možnosti v prostoru, je bilo proučeno stanje po veljavnih prostorskih planih, pogoji iz smernic Občin in usmeritve iz 1. prostorske konference, geologije, naravovarstvene vsebine, površinske in podzemne vode ter kulturna dediščina, kmetijstvo, gozdarstvo, turizem in prostočasne dejavnosti, prometna, energetska, teleprenosna in komunalna infrastruktura ter demografske razmere in razvojni strateški cilji po posameznih občinah. Za obravnavano območje je značilno:

- velik obseg območij varstva narave,
- območje varovanja kulturne dediščine,
- vodonosnik (podzemna voda) na severnem in južnem delu območja (Savinjska dolina, Posavje, dolina Krke),
- kmetijska raba v dolinah in gozd na hribovitem (pretežnem) delu območju,
- veliki potenciali za razvoj turizma,
- razpršena poselitve, stihijna in nenadzorovana gradnja ter suburbanizacija z velikimi mesti,
- prostorsko neenakomeren demografski in gospodarski razvoj, ki se kaže predvsem z
- opuščanjem tradicionalnih gospodarskih panog in stagnacijo podeželja

- pritiski ob prometnem koridorju (predvsem cestnem), neuravnotežen razvoj prometnega sistema z neenakomerno razvitimi in nepovezanimi prometnimi podsistemi.

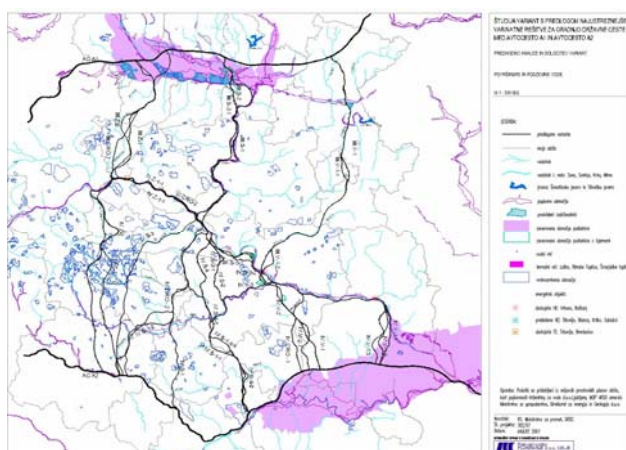


Slika 5: Prikaz strmin



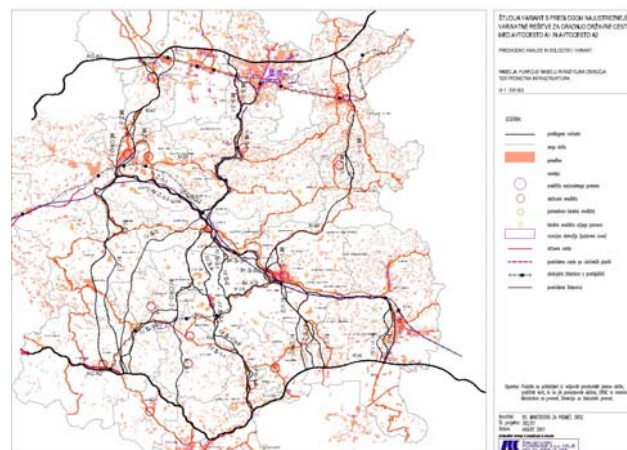
Slika 6: Prikaz gozdov

**Vir:** Podatki so pridobljeni iz veljavnih prostorskih planov občin in smernic Zavoda za gozdove Slovenije



Slika 7: Površinske in podzemne vode

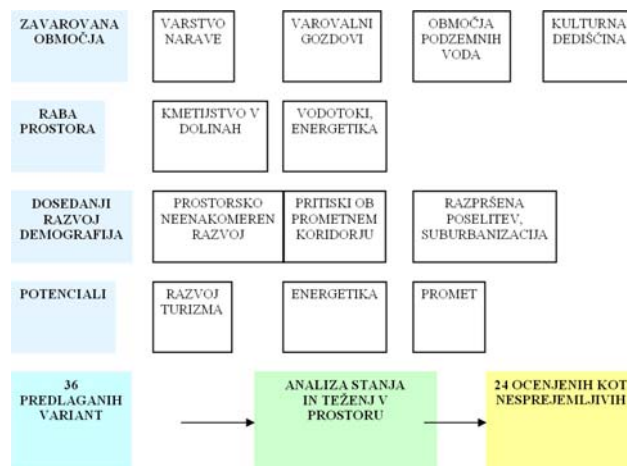
**Vir:** Podatki so pridobljeni iz veljavnih prostorskih planov občin, kart poplavnosti – Inženiring za vode d.o.o., Ljubljana, smernic MOP, ARSO, smernic Ministrstva za gospodarstvo, Direktorata za energijo in geologijo d.o.o. in smernic Geologija d.o.o.



Slika 8: Naselja in infrastruktura

**Vir:** Podatki so pridobljeni iz veljavnih prostorskih planov občin, grafičnih kart, ki so jih posredovale občine DRSC in smernic Ministrstva za promet, Direkcija za železniški promet

Na podlagi izdelane analize stanja in teženj v prostoru, je bilo od prvotno 36 predlaganih variant, 24 ocenjenih kot nesprejemljive.



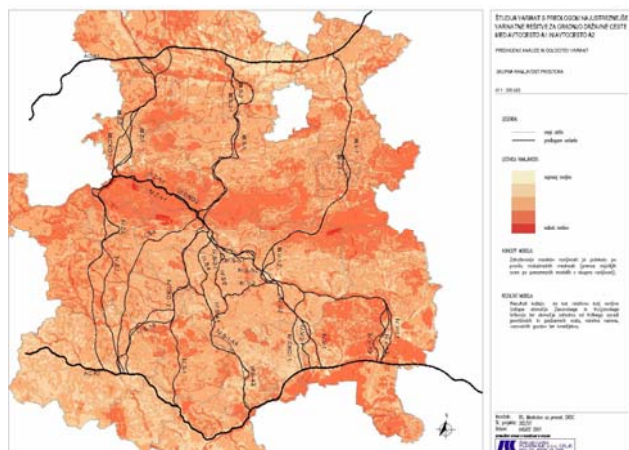
Slika 9: Grafična shema analize stanja in teženj v prostoru

### 3.5. Ranljivost okolja

V sklopu analize ranljivosti okolja so bili pripravljene modeli ranljivosti za hidrosfero, biosfero, območja ohranjanje narave, gozd, krajinsko sliko, kulturno dediščino, bivalno okolje in razvojni potencial kmetijskih zemljišč.

Ugotovitve, pridobljene na osnovi analize ranljivosti, so pokazale sledeče:

- relativno bolj ranljivo izstopa območje Zasavskega in Kozjanskega hribovja (razvodnica med reko Savinjo s pritokom Voglajno na severu in reko Savo na jugu) ter območje zahodno od Krškega zaradi hidrosfere, varstva narave, varovalnih gozdov in kmetijstva,
- kot zelo ranljivi se izkazujejo varovalni gozdovi,
- kot bolj ranljiva se izkazujejo območja kmetijskih zemljišč,
- kot bolj ranljiva se izkazujejo območja varstva kulturne dediščine in
- kot manj ranljivo se izkazuje območje ob večjih naseljih v dolinah.



Slika 10: Skupni model ranljivosti

Na podlagi izdelane analize ranljivosti obravnavanega območja je opredeljena opredelitev delov prostora, kamor je manj ustrezno ali neustrezno namestiti določene dejavnosti ali določen poseg. Rezultati izdelane ranljivosti obravnavanega območja so prikazani v nadaljevanju grafično.



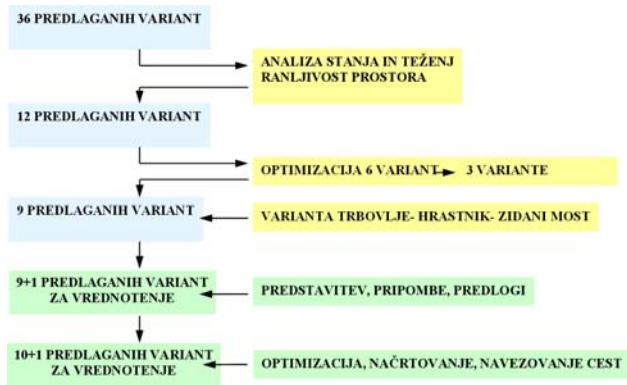
Slika 11: Grafična shema analize ranljivosti območja

### 3.6. Opredelitev variant za vrednotenje in predlog za optimizacijo

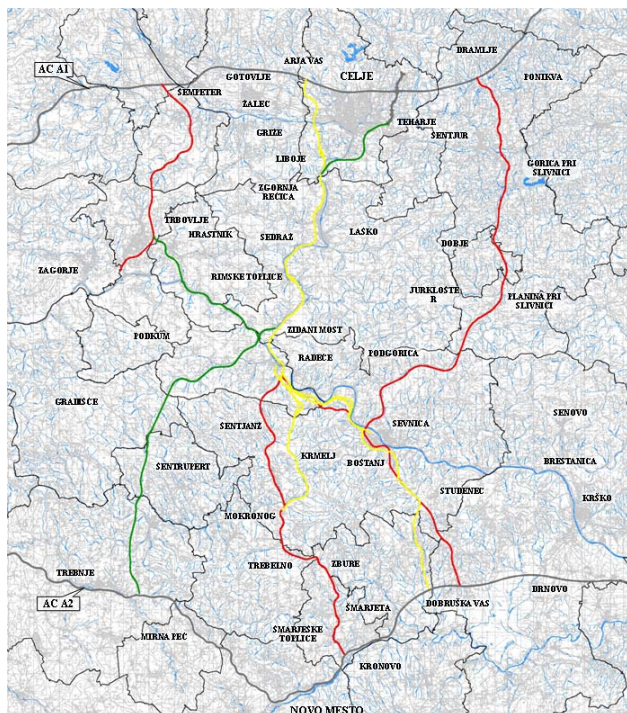
Kot rezultat prve faze proučevanja značilnosti prostora, okoljskega poročila in upoštevanja pridobljenih smernic nosilcev urejanja prostora, je od 36 obravnavnih sprejemljivih 12 variant. V tej fazi načrtovanja, bodo z optimizacijo, združene variante v vzhodnem in srednjem koridorju tako, da se bo 6 variant združilo v 3 variante.

Končni rezultat pomeni vrednotenje 9-ih variant ter optimizacijo ceste na odseku Trbovlje – Hrastnik – Zidani most, kjer je bilo zaradi nesprejemljivosti predlaganih variant, predlagano vrednotenje dvopasovne ceste z računsko hitrostjo 70 km/h.

Ne glede na izbor koridorja oziroma variante, se bodo v nadaljnji fazi izdelave ŠV, vse variante optimizirale tako, da se bodo za določen koridor načrtovala navezovalne ceste krajev iz drugega koridorja.



Slika 12: Grafična shema predloga za nadaljno primerjavo in vrednotenje variant



Slika 13: Predlagane variante za nadaljnjo vrednotenje

Na sliki so zrisane variante, ki so predlagane za nadaljnjo vrednotenje. In sicer so z rdečo barvo zarisane variante predlagane v ŠV, z rumeno barvo so zrisane variante predvidene za optimizacijo in v zeleni barvi so zrisane variante kot predlog optimizacije in dodatnih preveritev.

## 4. Sinteza

Nadaljnje aktivnosti, ki so predvidene v okviru študije variant, katere rezultati bodo nato izhodišče za pripravo državnega prostorskega načrta so naslednje.

Po potrditvi predlaganih variant za nadaljnje vrednotenje bodo variante vrednotene in primerjane po naslednjih vidikih:

- z vidika prostorskega razvoja,
- iz funkcionalno tehničnega vidika,
- iz varstvenega vidika,
- iz ekonomskega vidika in
- z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju.

V okviru mape I bo v nadaljevanju izdelano vrednotenje in primerjava variantnih rešitev ter predlog najustreznejše variantne rešitve ter sprejemljivost v lokalnem okolju. Vzporedno bo nastala tudi mapa II, v kateri bodo razvojno-urbanistični elaborat, gradbeno-tehnični elaborat, okoljsko poročilo in prometno-ekonomski elaborat. Varianta, ki se bo izkazala kot najustreznejša, bo izhodišče za pripravo državnega prostorskega načrta.

## Literatura in viri

1. Lidija K. Zagorc: Pregled in analiza smernic nosilcev urejanja prostora. Ljubljana, december 2006 – februar 2007.
2. Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste: Promet 2005. Ljubljana, 2006.
3. Ministrstvo za okolje in prostor: Priporočila za izdelavo študije variant za državne prostorske ureditve. Ljubljana, junij 2005.
4. OMEGAconsult d.o.o.: "Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi". Ljubljana, januar 2007.
5. Razvojni center PLANIRANJE d.o.o., Celje: Študija variant s predlogom najustreznejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2. Celje, september 2007.
6. Uradni list RS: "Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu ". Ljubljana, 19.09.2006, št. 97/2006.
7. Uradni list RS: Zakon o urejanju prostora Ljubljana, št. 110/02, 8/03 - popr. in 58/03 - ZZK-1.
8. Uradni list RS: Zakon o prostorskem načrtovanju. Ljubljana, 13.04.2007.
9. Uradni list RS: Strategija prostorskega razvoja Slovenije. Ljubljana, št. 76/04, 2004.



**Mag. Radovan NIKIĆ, univ.dipl.inž.grad.**  
ACER Novo mesto d.o.o.

**Simona PERME, univ.dipl.inž.grad.**  
DDC svetovanje inženiring d.o.o.

## Študija variant južnega dela 3. razvojne osi med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško

### 1. Programska in planska izhodišča pri izdelavi študije variant

Predlagana nova prometna povezava med avtocesto A2 in mejnima prehodoma Metlika in Vinica je v Odloku o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Ur. list RS št. 76/04) opredeljena kot del tretje razvojne osi (južni del), ki povezuje regionalna središča v Avstriji, v Sloveniji in na Hrvaškem ter omogoča navezovanje obstoječega tovornega in osebnega prometa vseh regij na tej osi na glavne evropske prometne in razvojne osi. Cesta s svojimi ureditvami bo posegala na območje občin Novo mesto, Straža, Mirna Peč, Dolenjske Toplice, Semič, Črnomelj in Metlika.

Priprava državnega lokacijskega oz. prostorskega načrta se je začela na predlog Ministra za promet, ki je v januarju 2006 podal »Pobudo za pripravo državnega lokacijskega načrta«.

Ministrstvo za okolje in prostor je maja 2006 sklicalo prvo prostorsko konferenco z namenom, da bi pridobili in uskladili priporočila, usmeritve in interese lokalne skupnosti, gospodarstva in interesnih združenj glede predvidene prostorske ureditve. Na prostorski konferenci so bila dana naslednja priporočila:

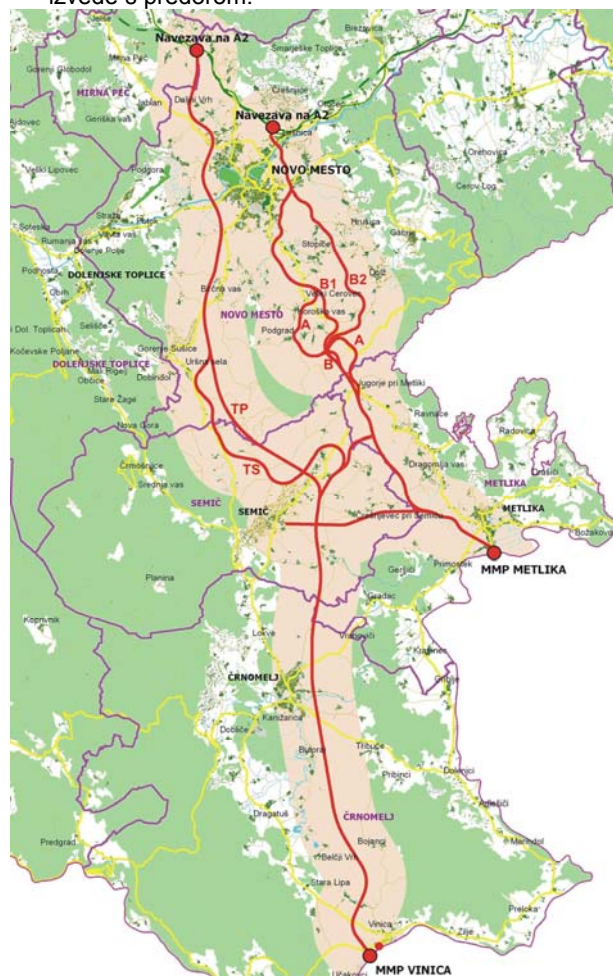
- preučita naj se obe varianti poteka nove prometne povezave in sicer na mednarodni mejni prehod Metlika in na mednarodni mejni prehod Vinica;
- pri določanju stične točke cestne povezave na meji z Republiko Hrvaško naj se upoštevajo določbe Strategije prostorskega razvoja Slovenije ter že znana stališča Republike Hrvaške glede navezave tretje razvojne osi na hrvaško cestno omrežje;
- upoštevajo naj se zaključki v maju 2006 izvedene planske delavnice v Novem mestu;
- opozorjeno je bilo, da mora novomeška obvoznica reševati tudi medmestni promet, navezana mora biti na gospodarske lokacije in mestu prinašati korist.

Minister za okolje in prostor je v soglasju z ministrom za promet v avgustu 2006 sprejel »Program priprave državnega lokacijskega načrta«. V programu priprave je predvideno, da se v študiji variant preučijo:

- **varianta A:** na pododseku Novo mesto - Vahta nova cesta poteka zahodno od obstoječe ceste. Gorjance preide v območju Vahte, nato pa se spusti proti Metliki zahodno od obstoječe ceste;
- **varianta B:** prav tako poteka zahodno od obstoječe ceste. Za naseljem Podgrad se usmeri v predor pod Gorjanci. Predor konča nad naseljem Sela pri Jugorju, nato pa se spusti proti Metliki zahodno od obstoječe ceste;
- **varianta B1:** na pododseku Novo mesto-Vahta nova cesta poteka do Koroške vasi vzhodno od obstoječe

ceste, naprej do Vahte pa zahodno od nje. Za naseljem Vinja vas se usmeri v predor pod vrhom Gorjancev. Predor konča nad naseljem Sela pri Jugorju, nato pa se spusti proti Metliki zahodno od obstoječe ceste;

- **varianta B2** poteka nove cestne povezave od priključka na avtocesto A2 vzhodno od Novega mesta, vzhodno od Šentjošta, Stopič, Težke vode in Velikega Cerovca;
- **varianta TS** ceste Novo mesto-Semič-Črnomelj- Mednarodna mejna prehoda Metlika in Vinica, ki poteka po terenu;
- **varianta TP** ceste Novo mesto-Semič-Črnomelj- Mednarodna mejna prehoda Metlika in Vinica, varianta se izvede s predorom.



**Slika 1:** Izhodiščne variante predlagane s programom priprave

Skladno s programom priprave je MOP za smernice za-prosil 21 nosilcev urejanja prostora ter 6 občin in njihove gospodarske javne službe. Smernice je posredovalo 24 nosilcev urejanja prostora skupaj z občinami. Ključne ugo-tovitve v smernicah posameznih občin so naslednje:

- Tangirane občine podpirajo čimprejšnjo izgradnjo trase 3. razvojne osi, ki jo vidijo kot močan razvojni moment, in pri tem poudarjajo, da je pri izboru variante in trasiranju ceste treba upoštevati navezave na razvojna območja posameznih občin (turistična, poslovno - storitvena in gospodarska območja),
- Mestna občina Novo mesto izpostavlja, da je v sklopu 3. razvojne osi potrebno načrtovati ustrezno navezavo vseh razvojnih območij tako na vzhodu kot na zahodu Novega mesta,
- Občine Semič, Metlika in Črnomelj poudarjajo pomen ceste za celotno Belo krajino, zato zagovarjajo tudi iz-peljavo južnega kraka razvojne osi do Črnomlja oz. Vinice,
- Občine Mirna peč, Dolenjske Toplice, Semič in Črno-melj zaradi želje po čim hitrejši navezavi na avtocesto A2 proti Ljubljani zagovarjajo zahodni koridor 3. raz-vojne osi.

## 2. Izdelava študije variant

Priprava študije variant je prvi korak v postopku priprave državnega prostorskega načrta, v kateri se preveri več različic – variant. Te bodo v nadaljevanju v študiji variant vrednotene in medsebojno primerjane po različnih kriteri-jih, predlagane pa bodo tudi optimizacije.

Doslej je bil izdelan 1. zvezek I. mape, v katerem so bile kot izhodišče upoštevane variante rešitve, ki so bile nave-dene v programu priprave in so bile za njih tudi pridobljene smernice nosilcev urejanja prostora. Pregledana in analizi-rana so bila tudi priporočila in ugotovitve s prve prostorske konference. V nadaljevanju so bile vključene tudi variante, ki so bile pridobljene s pobudami lokalnih skupnosti (občin).

Vzporedno z gradbeno-tehničnimi preveritvami variant so bile pripravljene tudi naslednje analize:

- analiza stanja in teženj v prostoru,
- analiza razvojnih možnosti za posamezne dejavnosti v prostoru,
- študija ranljivosti prostora,
- preliminarno geološko – geotehnično poročilo,
- poročilo o prometnih obremenitvah.

Na osnovi usmeritev iz smernic, analize stanja in teženj, analize razvojnih možnosti, analize ranljivosti prostora ter 1. faze gradbeno-tehničnega poročila, preliminarnega in-ženirsko-geološkega poročila in elaborata prometnega modela, so bile izdelane optimizirane variante poteka nove cestne povezave. Obravnavane so bile vse variante iz programa priprave, pripravljenih pa so bilo tudi 6 novih variant, za katere se je izkazalo, da jih je smiselno obdelati na merilu 1:25000. S tem je bilo enakovredno gradbeno-tehnično pripravljenih 13 optimiziranih variant.

Vse variante so bile obdelane tako, da imajo izhodiščno točko na avtocesti A2 Ljubljana – Obrežje in končni točki na MMP Metlika in MMP Vinica.

Pri optimizaciji variant so bila upoštevana priporočila tangiranih občin, ki so v svojih dopisih zapisale predvsem po-trebe, ki so vezane na omogočanje prostorskega razvoja občin in razreševanje obstoječe prometne problematike.

Glede na smernice Mestne občine Novo mesto in občine Črnomelj so bile pri vseh variantah poteka tretje osi mimo Novega mesta in Črnomlja upoštevane tudi navezovalne

ceste, s čimer mesti v celoti rešujeta neustrezen potek dr-žavnega cestnega omrežja in njuno navezavo na 3. raz-vojno os. V fazi predstavitve variant za nadaljnje vredno-tenje občinam je občina Semič predlagala dodatne preve-ritve poteka tretje osi na območju njihove občine, še pose-bej na območju predorov Peščenik in Vahta ter razcepa za MMP Metlika. Izdelane so bile nove variante, nato pa je bila na koordinacijskih sestankih s predstavniki občine Semič izbrana zanje najustreznejša varianta, ki je prav tako vključena v nadaljnje vrednotenje.

Za nadaljnje vrednotenje v študiji variant je predlaganih 6 variant:

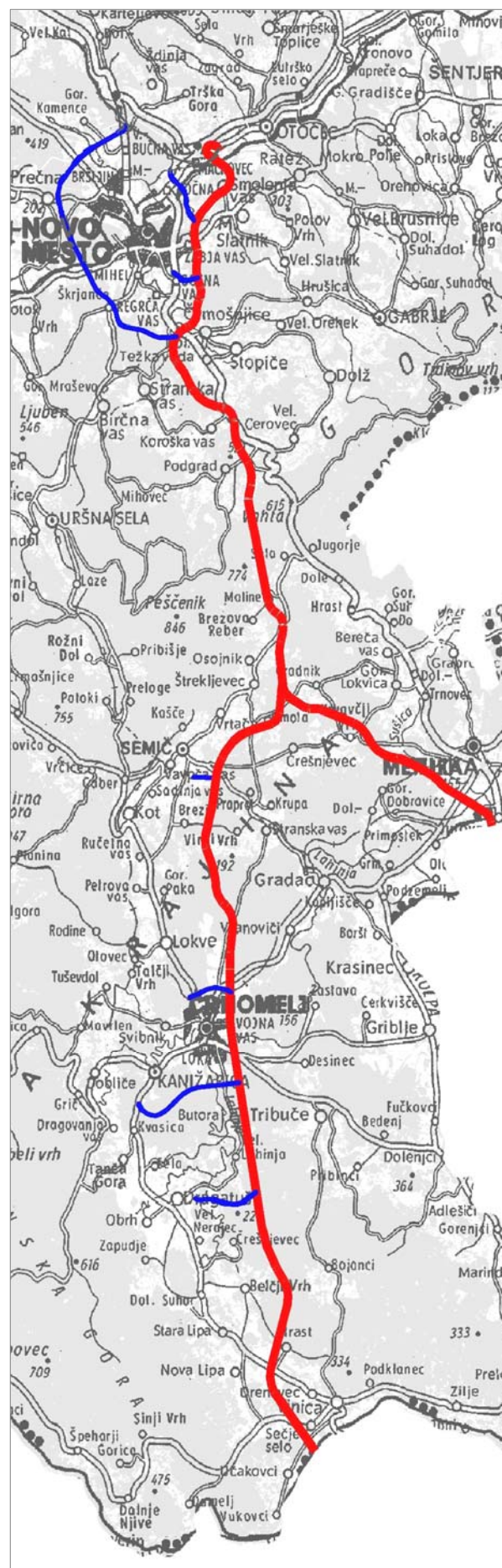
- vzhodna A
- vzhodna B
- vzhodna C
- zahodna D
- zahodna E
- zahodna F



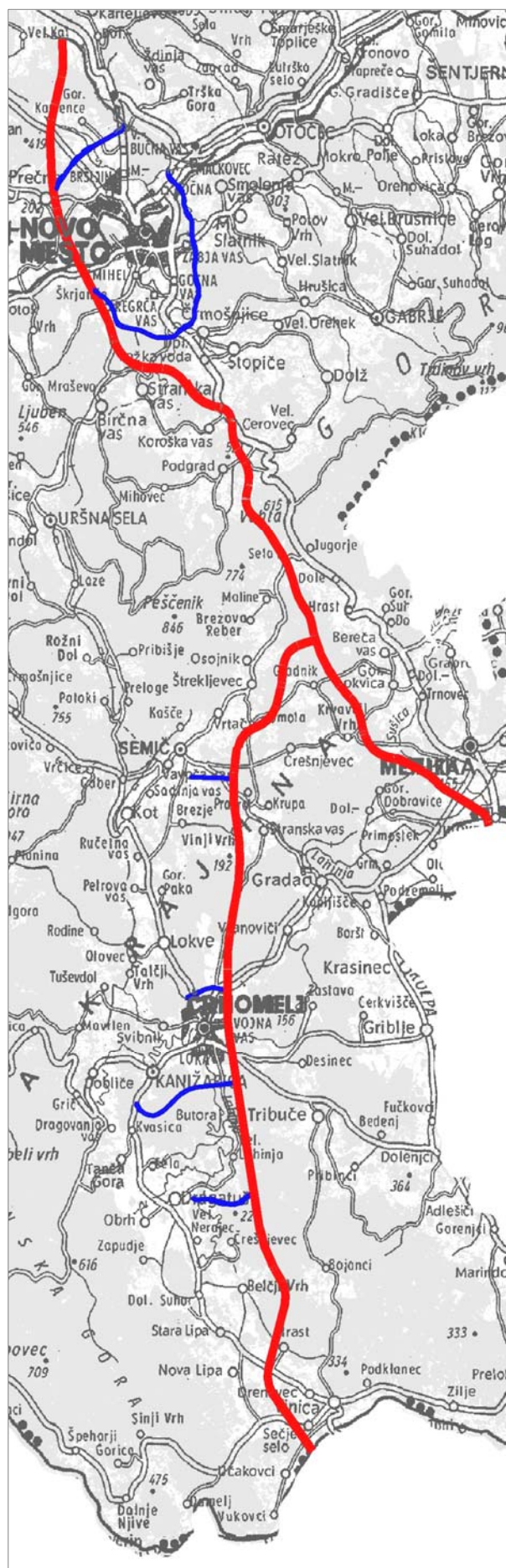
vzhodna A



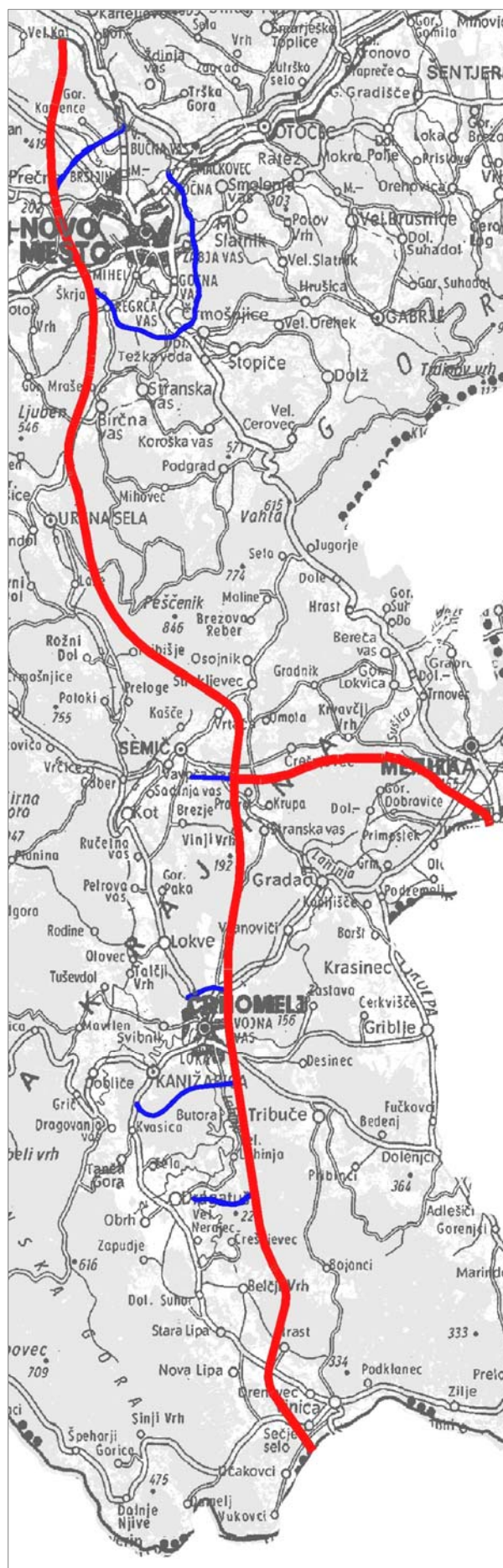
vzhodna B



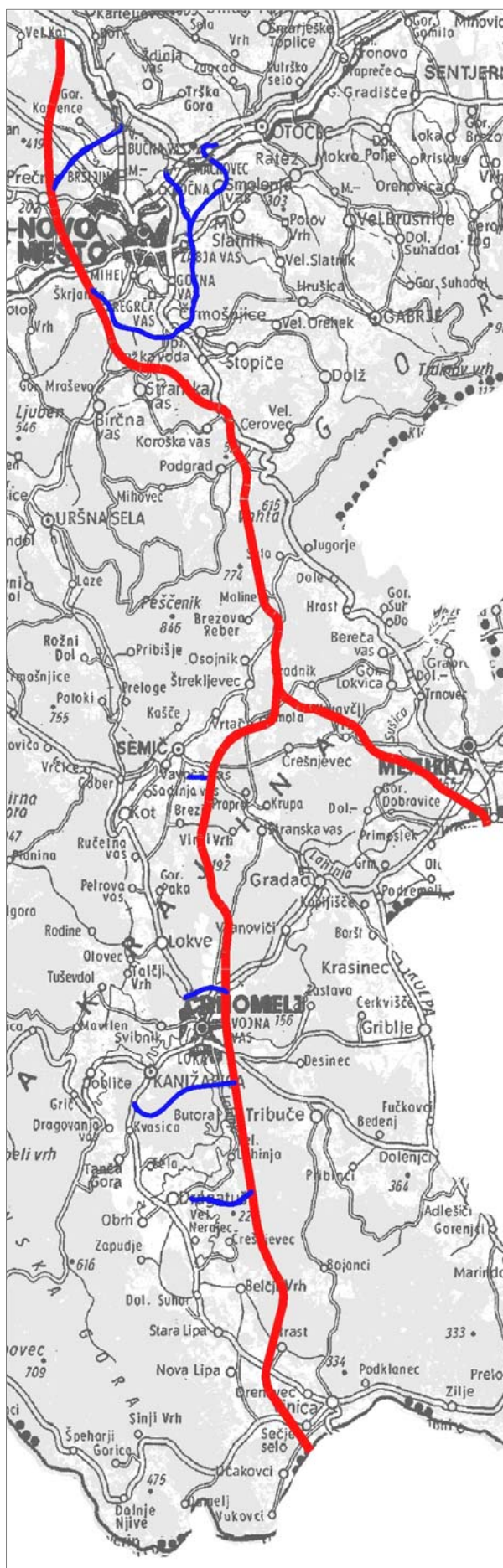
vzhodna C



zahodna D



zahodna E



zahodna F

Variante 'vzhod' potekajo na območju Novega mesta po vzhodni strani in se nato nadaljujejo proti MMP Metlika in MMP Vinica.

Vzhodna A: Od priključka južne oz. zahodne novomeške obvoznice trasa približno sledi obstoječo glavno cesto za Metliko, v tunelu prečka Gorjance in se nato razcepi proti Metliki in Črnomlju oz. Vinici. Dolžina celotne trase je približno 55 km, od tega krak za smer Metlika 8,5 km, za smer Vinica pa 26,5 km. Dolžina tunela pri tej varianti je približno 4 km.

Vzhodna B: Od priključka južne oz. zahodne novomeške obvoznice trasa prehaja proti zahodu in poteka približno po trasi, ki je bila predvidena v študiji variant, ki jo je izdelal Topos Dolenjske Toplice d.o.o. Izhod iz tunela je bližje Semiču, kot pri prejšnji varianti. Dolžina celotne trase je približno 57 km, od tega krak za smer Metlika 9,5 km, za smer Vinica pa 19,5 km.

Dolžina tunela pri tej varianti je približno 5,5 km.

Vzhodna C: Ta varianta je nastala na pobudo Občine Semič in se razlikuje od variante A po poteku preko Gorjancev in v smeri proti Vinici na območju občine Semič. Dolžina celotne trase je približno 54 km, od tega krak za smer Metlika 8,2 km, za smer Vinica pa 25 km. Dolžina tunela pri tej varianti je približno 3,3 km.

Variante 'zahod' se prav tako razlikujejo med sabo po poteku južno od Novega mesta in sicer:

Zahodna D: Po priključku južne oz. vzhodne novomeške obvoznice se trasa preusmeri proti vzhodu in poteka po trasi variante vzhod A. Dolžina celotne trase je približno 59,5 km, od tega krak za smer Metlika 8,5 km, za smer Vinica pa 26,5 km. Dolžina tunela pri tej varianti je približno 4 km.

Zahodna E: Po priključku južne oz. vzhodne novomeške obvoznice trasa poteka zahodno, približno po trasi, ki je bila predvidena v študiji variant, ki jo je izdelal Topos. Potek je približno isti kot pri varianti vzhod B. Dolžina celotne trase je približno 58 km, od tega krak za smer Metlika 9,6 km, za smer Vinica pa 19,8 km. Dolžina tunela pri tej varianti je približno 5,5 km.

Zahodna F: Po priključku južne oz. vzhodne novomeške obvoznice se trasa preusmeri proti vzhodu. Potek je približno isti kot pri varianti vzhod C. Dolžina celotne trase je približno 58 km, od tega krak za smer Metlika 8,2 km, za smer Vinica pa 25 km. Dolžina tunela pri tej varianti je približno 3,3 km.

Priključki: na trasi tretje osi so predvideni izvennivojski priključki, na obroču povezovalne ceste okrog Novega mesta pa nivojski. Priključki in razcepi (število in lokacije) bodo določeni v odvisnosti od prometnih obremenitev in funkcije ceste.

### 3. Nadaljnje aktivnosti v okviru študije variant in priprave državnega prostorskega načrta

Vseh 6 variant se bo v nadaljnjih fazah izdelave študije variant vrednotilo in primerjalo po naslednjih vidikih:

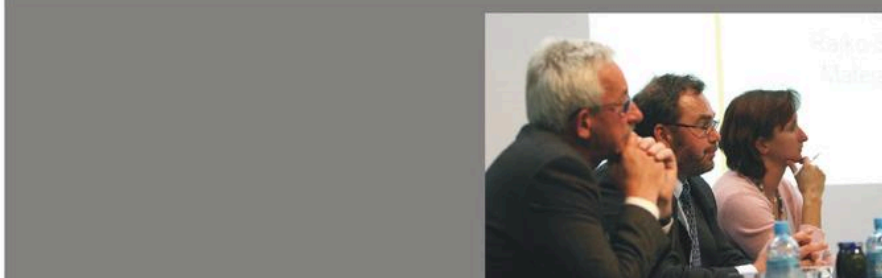
- z vidika prostorskega razvoja,
- s funkcionalno tehničnega vidika,
- z varstvenega vidika,
- iz ekonomskega vidika.

V okviru mape I bo v nadaljevanju izdelano vrednotenje in primerjava variantnih rešitev, poleg tega pa še predlog najustreznejše variantne rešitve in sprejemljivost v lokalnem okolju. Vzporedno bo nastala tudi mapa II, v kateri

bodo razvojno-urbanistični elaborat, gradbeno-tehnični elaborat, okoljsko poročilo in prometno-ekonomski elaborat.

Varianta, ki se bo izkazala kot najustreznejša, bo izhodišče za pripravo državnega prostorskega načrta.

Terminsko naj bi bila študija variant, to pomeni predlog najustreznejše variantne rešitve, s strokovnimi podlagami končana januarja 2008. Zaradi pomanjkanja naravovarstvenih podatkov bo okoljsko poročilo v celoti končano predvidoma v juliju 2008. Terenske raziskave bodo namreč opravljene v prvi polovici prihodnjega leta, okoljsko poročilo pa bo za namen študije variant predhodno končan samo z razpoložljivimi podatki. Osnutek državnega prostorskega načrta, ki vključuje tudi idejni projekt, naj bi bil končan septembra 2009 in nato javna razgrnitev novembra. Predlog DPN aprila 2010 in predviden sprejem tega državnega prostorskega načrta v maju 2010.

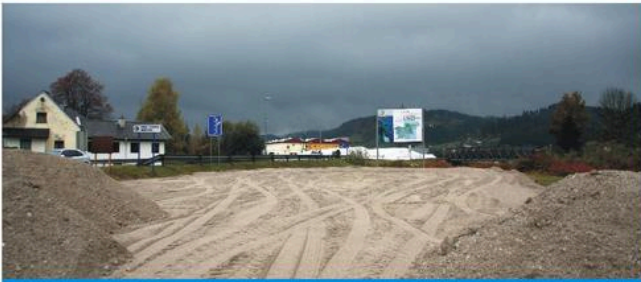












# Specialisti za visoke cilje

Vegrad je že več kot 50 let odličen partner na področju visokih gradenj. Z izkušnjami in znanjem, predvsem pa z razumevanjem potreb in želja sodobnih ljudi gradimo stanovanjske objekte na privlačnih lokacijah, industrijske in poslovne objekte, ki dokazujejo razumevanje potreb posameznih pa-nog in atraktivne javne in turistične stavbe, ki že na prvi pogled vabijo ljudi, ki so jim namenjene, da vanje vstopijo s posebnimi pričakovanji.

## Privlačne stanovanjske izbire

Vegrad gradi in trži večnamenske stanovanjsko-trgovsko-poslovne objekte na eminentnih lokacijah. Med tovrstnimi ponodbami je tudi sodoben kompleks 6 stanovanjskih blokov z garažno hišo (stanovanjsko-poslovni kompleks Drogerija) v Spodnji Šiški, blizu parka Tivoli. Želje bodočih lastnikov sedaj vzbuja kompleks Celovski dvori, ki bo na območju nekdanje Avtomontaže ob Celovski cesti v Ljubljani kmalu ponudil kar 833 stanovanj različnih velikosti.

## Zanesljiva poslovnost

Vegrad je zanesljiv partner pri gradnji poslovnih objektov, kakršni so na primer mnogi trgovski centri v Sloveniji in po svetu. Med pomembnejšimi referenčnimi objekti s tega področja je na primer Logistični center Lidl v Komendi in nastajajoča Rotonda v Ljubljani.

## Izzivalni prostori oddiha

Poseben izziv so izkušenim gradbincem objekti z novimi rešitvami. Med objekti, na katere je Vegrad še posebej ponosen, je tako novi termalni park v Laškem, ki obiskovalce razvaja z razkošjem barv, zanimivih oblik in udobnih materialov. Atraktiven je tudi novi prestižni hotel v Moravskih Toplicah s petimi zvezdicami in nadstandardnimi rešitvami, kot je termalna voda za kopeli kar v izbranih sobah in apartmajih. Posebno pozornost zbuja Vegradov resort Kempinski v Savudriji, ki se uvršča v najvišjo kategorijo odličnosti in luksuznega udobja.



Logistični center LIDL, Komenda



Wellness park Laško



Stanovanjski bloki DROGERIJA, Ljubljana



Hotel Kempinski z apartmajskim naseljem in vilami, Savudrija



## VEGRAD

Vegrad d.d.  
Stari trg 35, Velenje  
t: +386 (0)3 896 21 00  
f: +386 (0)3 896 22 00  
e: [info@vegrad.si](mailto:info@vegrad.si), [www.vegrad.si](http://www.vegrad.si)

↘ Velike ideje zaživijo v  
vrhunskih projektih.  
Mi jih znamo uresničiti.

Smo največja svetovalna in inženiring organizacija v Sloveniji, ki celotni prihodek ustvarja s pridobivanjem poslov na domačem in tujih trgih za javne in zasebne naročnike.

Z multidisciplinarnim pristopom izvajamo celovit spekter svetovalnih in inženiring storitev od ideje in načrtovanja do gradnje, vzdrževanja, upravljanja in gospodarjenja z infrastrukturnimi objekti na vseh področjih našega delovanja.

Realiziramo najbolj zahtevne projekte na področju cest, izvajamo svetovalne storitve na področju stavb, vodne, komunalne in železniške infrastrukture ter pri pripravi projektne, prostorske, tehnične in okoljske dokumentacije.



DDC svetovanje inženiring,  
Družba za svetovanje in  
inženiring, d.o.o.

Kotnikova ulica 40  
1000 Ljubljana

info@ddc.si  
www.ddc.si

**DDC**

povezujemo z znanjem



**Misel.  
Zamisel.  
Velika dela.**

**V sozvočju nove razsežnosti.**



# lineal

 avtoceste  
in železnice

 komunala  
in hidrotehnika

 glavne  
in regionalne  
ceste

 posebni projekti,  
kakovost in razvoj

 voziščne  
konstrukcije

 konstrukcije  
in geotehnika

 promet

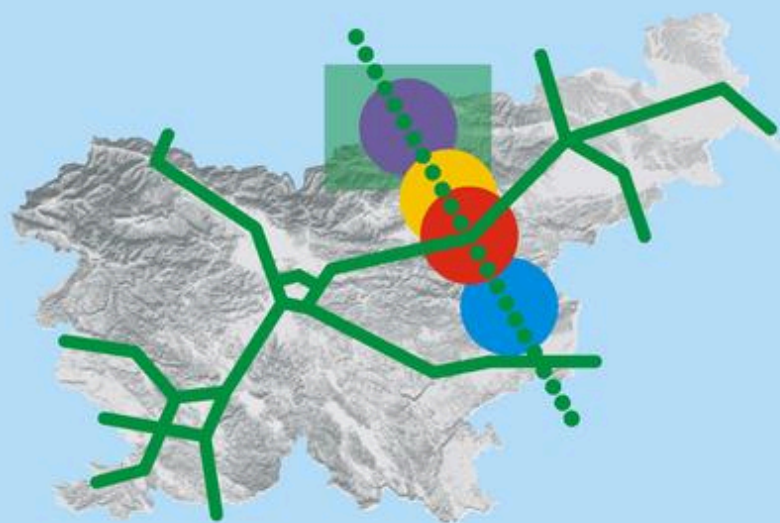
**FONATERM**<sup>®</sup>  
GRANULAR



proizvaja  
**kopur**

*Toplina tišine*

www.fonaterm.si | Kopur d.o.o., Pod gradom 1, SI 2380 Slovenj Gradec, www.kopur.si, info@kopur.si, tel: 00386 2 88 27 430, fax: 00386 2 88 27 433



**via-vita**

## **2. STROKOVNI SIMPOZIJ**

### **3. RAZVOJNA OS IZZIVI NAČRTOVANJA IN FINANCIRANJA**

Slovenj Gradec, 25.10.2007

