



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

**NA KRIŽIŠČU
V. IN X.
VSEEVROPSKEGA
KORIDORJA:
PRILOŽNOSTI IN
NEVARNOSTI ZA
SLOVENIJO**

Zbornik referatov in razprav

NA KRIŽIŠČU V. IN X. VSEEVROPSKEGA KORIDORJA:
PRILOŽNOSTI IN NEVARNOSTI ZA SLOVENIJO
Zbornik referatov in razprav

Zborniki posvetov, 1/2008
Založil in izdal: Državni svet Republike Slovenije
Šubičeva 4, Ljubljana
Urednica: Damijana Zelnik
Oblikovanje in priprava za tisk: Moj Repro d.o.o.
Naklada: 300 izvodov

Avgust 2008



9 789616 453240

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656(497.4)(063)(082)
338.47(497.4)(063)(082)

NA križišču V. in X. vseevropskega koridorja : priložnosti in nevarnosti za Slovenijo : zbornik referatov in razprav : [posvet 9. aprila 2008] / [urednica Damijana Zelnik]. - Ljubljana : Državni svet Republike Slovenije, 2008. - (Zborniki posvetov / Državni svet Republike Slovenije ; 2008, 1)

ISBN 978-961-6453-24-0
1. Zelnik, Damijana
240180224

VSEBINA

Mag. Blaž Kavčič	
Prometna politika kot uravnotežen razvoj transportnih poti in z njimi povezanih poslovnih priložnosti	7
Prof. dr. Marko Pavliha	
Nevarnosti, še bolj pa priložnosti na evropskem križišču	9
Prof. dr. Livio Jakomin	
Slovenija mora izkoristiti prednosti V. in X. vseevropskega prometnega koridorja	13
Marjan Krajnc	
Prednosti in priložnosti za slovenski avtocestni križ	17
Igor Umek	
Nacionalni avtocestni program kot orodje za gospodarsko rast	21
Mag. Radovan Žerjav	
Pomen ravnovesja med cestnimi in železniškimi prometnimi tokovi	25
Zdenko Pavček	
Pomen V. in X. vseevropskega prometnega koridorja za Republiko Slovenijo	29
POVZETKI IZ RAZPRAVE	33
ZAKLJUČKI	43

NA KRIŽIŠČU V. IN X. VSEEVROPSKEGA KORIDORJA: PRILOŽNOSTI IN NEVARNOSTI ZA SLOVENIJO

Posvet, 9. aprila 2008

Organizator:

Državni svet Republike Slovenije na pobudo prof. dr. Marko Pavliha, poslanca in častnega ambasadorja Evropske unije za pomorstvo.

Posvet sta povezovala poslanec prof. dr. Marko Pavliha in državni svetnik Darko Fras.

Posvet je odprl predsednik Državnega sveta mag. Blaž Kavčič*, sedanji in nekdanji ministri za promet so predstavili svoje poglede na omenjeno problematiko:

- prof. dr. Livio Jakomin, strokovnjak za promet in predsednik Komiteja za promet in zveze SRS v obdobju 1975 - 1979,
- Marjan Krajnc* (minister 1990 – 1993),
- Igor Umek (minister 1993 – 1997),
- prof. dr. Marko Pavliha* (minister 2004),
- mag. Radovan Žerjav* (minister 2007 – 2008).

Gospodarski vidik prometne politike je predstavil Zdenko Pavček*, predsednik Gospodarske zbornice Slovenije.

* *Prispevki so avtorizirani.*

Mag. Blaž Kavčič

Prometna politika kot uravnotežen razvoj transportnih poti in z njimi povezanih poslovnih priložnosti

Uspešnost posamezne države se kaže v razvoju tistih dejavnosti, v katerih ima država največje primerjalne prednosti. Ključna prednost Slovenije je njena ugodna zemljepisna lega, ki pride do izraza v okolju evropskega povezovanja in globalnih gospodarskih trendov.

Ceste, železnice, pristanišča in letališča tvorijo, skupaj s prometnimi terminali za kombiniran tovorni promet in prometnimi vozlišči regionalnega pomena, prometni sistem Slovenije, ki se neposredno navezuje na prometne sisteme sosednjih držav, Evrope in sveta. Na ozemlju Slovenije se stikajo glavne poti med Španijo preko Južne Francije in Severne Italije naprej proti Ukrajini ter med Bavarsko in Turčijo oziroma V. in X. vseevropskim prometnim koridorjem. Omenjena koridorja sta za Slovenijo pomembna, saj nudita možnost učinkovitejšega vključevanja naše države v evropski gospodarski prostor ter prometni sistem. Slovenija ima s tem možnost za nadaljnji enakomernejši regionalni in gospodarski razvoj.

Slovenija mora izkoristiti razvojno vlogo in pozitivne učinke sodobne prometne infrastrukture. V nasprotnem primeru se lahko zgodi, da bo naša država postala zgolj prostor, ki bo služil potrebam tranzitnega tovornega in potniškega prometa, koristi pa bodo imele sosednje in bolj oddaljene regije. Ob tem pa ne smemo pozabiti, da koridor brez ustrezne infrastrukture nima vrednosti. Zato je nujno, da v območju V. in X. prometnega koridorja, ki teče preko našega ozemlja, poskrbimo za pravočasno izgradnjo infrastrukture (pri tem mislim predvsem na železniški koridor) in usmerimo razvoj prometa tako, da bodo negativni vplivi na okolje in prostor čim manjši, pozitivni učinki v smislu dodane vrednosti pa čim večji. Lega na križišču V. in X. vseevropskega koridorja ter povezava z Luko Koper, ki vpenja Slovenijo prek pomorskih poti na svetovne trge, bi nam morala predstavljati tudi strateški nacionalni razvojni izziv. Prepričan sem, da bodo današnji strokovni prispevki in razprave nakazali področja, kjer bi naše gospodarstvo lahko razvilo nove poslovne vsebine z visoko dodano vrednostjo.

Z vidika dolgoročnega nacionalnega interesa Slovenije je zelo pomembno, da ustvarjalci prometne politike spodbujajo uravnoteženost izrabe in razvoj transportnih poti ter tistih storitvenih dejavnosti, ki so povezane z možnostmi velikih blagovnih tokov ob hkratnem upoštevanju okoljevarstvenih zahtev.

Prof. dr. Marko Pavliha

Nevarnosti, še bolj pa priložnosti na evropskem križišču

Domala od pričetka poslanskega mandata mi je po glavi rojila nemara (pre)ambiciozna, tvegana in povsem nestrankska ideja, da bi organiziral prvi posvet vseh slovenskih ministrov za promet, na katerem bi poskušali politiko ukrotiti v karmo poslušanja stroke in ljudi ter postreči z nekaterimi konstruktivnimi predlogi za prihodnost. Zamisel je podprl predsednik Državnega sveta mag. Blaž Kavčič, ki je tudi predlagal relativno nevtralnemu temu z naslovom *Na križišču V. in X. vseevropskega koridorja: priložnosti in nevarnosti za Slovenijo*. Zagotovo bi medijsko bolj »vžgale« vinjete, drsališča v slovenskih predorih in razne pravosodne »lopadne« akcije, a ravno takšnim žgočim in predvolilnim vprašanjem smo se želeli na daleč izogniti in se osredotočiti na vsebino, začinjeno s praktičnimi izkušnjami, življenjskimi potrebami in teorijo.

Dogodek se je odvil 9. aprila v skorajda polni dvorani Državnega sveta. Na začetku nas je pozdravil predsednik mag. Kavčič, posvet pa sva povezovala z državnim svetnikom Darkom Frasom. Kot uvodničarja smo povabili prof. dr. Livia Jakomina, enega od vodilnih slovenskih strokovnjakov za promet in predsednika Komiteja za promet in zveze SRS v obdobju 1975 – 1979, gospodarski vidik pa je predstavil Zdenko Pavček, predsednik Gospodarske zbornice Slovenije. Svojo udeležbo so sprva potrdili tudi vsi prometni ministri, in sicer Marjan Krajnc (1990 – 1993), Igor Umek (1993 – 1997), mag. Anton Bergauer (1997 – 2000), Jakob Presečnik (2000 – 2004), moja malenkost (2004), mag. Janez Božič (2004 – 2007) in aktualni minister mag. Radvan Žerjav (2007 – 2008); opravičili so se Bergauer, Presečnik in Božič, prvi zaradi službene odsotnosti, druga dva brez prepričljivega pojasnila (osebni razlogi itd.). V svojem ogrevalnem nagovoru nisem mogel malce pikre opazke, da ni slovensko, še manj pa ljudsko, da nekateri nekdanji ministri manjkajo, saj imajo ljudje pravico prisluhniti tudi bivšim (ali celo sedanjim!) politikom! So se morda zbal javnega soočenja mnenj, jim gre na živce sedanji pogumni in managersko podkovani minister, ali pa so si srečanje napačno razlagali kot opozicijsko promocijo? Naj jih spomnim, da beseda »minister« izhaja iz latinščine in je prvotno pomenila »služabnik«, ne pa nekoga, ki je bodisi obseden z oblastjo oziroma je silno razočaran, če je ob njo.

Po uvodnih prispevkih smo razvili živahno razpravo, v kateri so sodelovali številni prometni poznavalci, strokovnjaki in politiki, denimo Andrej Grahor, Emil Milan Pintar, Vito Mavrič, doc. dr. Elen Twrdy, mag. Peter Marn,

Igor Pipan in številni drugi. V pričujočem prispevku bi želel predstaviti svoja stališča in priporočila, ki smo jih sprejeli na koncu posveta.

Promet bi lahko primerjali s človeškim telesom, saj so transportne poti podobne ožilju, prevozna sredstva krvi, energija srcu in prometna politika možganom. Prav slednja je tradicionalno šepala tako v Evropski uniji kot v Sloveniji, saj se je Bruselj zganil in predramil šele v začetku osemdesetih let na podlagi odločbe Sodišča Evropskih skupnosti, ko je Svet končno začel uresničevati transportne določbe Rimske pogodbe, z vrhuncem v obliki Bele knjige o evropski prometni politiki (2001) in Modre knjige o prihodnji evropski pomorski politiki (2007). Pri nas smo po Jakominovi prometni politiki leta 1977 morali čakati več kot četrto stoletje, da jo je končno sprejela Ropova vlada, moj naslednik pa jo je v popolnoma spremenjeni in krajši obliki ter brez upoštevanja napotkov z javne predstavitve strokovnih mnenj uspel potisniti tudi skozi parlamentarno rešeto.

Deset vseevropskih prometnih koridorjev (Pan-European Corridors) je bilo določenih na treh ministrskih konferencah v Pragi (1991), na Kreti (1994) in v Helsinkih (1997). Za Slovenijo sta zlasti pomembna zahodno-vzhodni V. koridor, ki poteka od Benetk, Trsta, Kopra, preko Ljubljane in Maribora proti Budimpešti in Kijevu, ter severno-južni X. koridor, ki teče od Salzburga, Gradca, Ljubljane in Zagreba proti Grčiji. Od navedenih koridorjev je treba razlikovati čezevropsko prometno omrežje (TEN-T), ki ga je Evropska unija sprejela proti koncu aprila 2004 in obsega 30 prioritetenih osi ter projektov, med katerimi je izjemno pomembna šesta os, ki vključuje izgradnjo drugega tira med Kopro in Divačo. Sistema se prekrivata in jih bomo morali čim prej povezati v celoto, napovedani stroški pa znašajo najmanj 600 milijard evrov!

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije z naslovom *Predvidljivost v skupno prihodnost* iz julija 2004 je izhajala iz privilegiranega prometnega položaja naše domovine, ki ga odlikujeta obmorska, sredozemska lega in križišče najpomembnejših koridorjev. Posebno pozornost smo posvetili učinkoviti oskrbi gospodarstva, poleg ciljev prometne politike, mobilnosti prebivalcev, prometne infrastrukture, prometnega sistema v okviru nacionalnega gospodarstva, varnosti v prometu, varovanja okolja in izzivov vključitve v Evropsko unijo.

Za doseganje ciljev prometne politike na področju oskrbe gospodarstva in racionalno izrabo prometnih podsistemov potrebujemo (1) tovorni promet, ki bo temeljil na intermodalnih rešitvah, (2) oskrbo gospodarstva, ki bo vključevala celovite logistične storitve in (3) logistične grozde, ki bodo delovali kot učinkovita ekonomska podlaga za izvajanje kakovostnih storitev. Razvijati je treba distribucijska središča, v okviru katerih bo možno povezovati različne prometne podsisteme in ponuditi širok spekter dodatnih

storitev za oskrbo nacionalnega in vseevropskega gospodarskega prostora. V tej luči smo oblikovali vizijo Slovenije kot Izhodišča (Gateway) za oskrbo gospodarstev v regijah Srednje in Jugovzhodne Evrope.

Z vzpodbujanjem razvoja logističnih storitev in intermodalnega transporta ter z vodilno vlogo slovenskega prometnega sektorja je nujno po osi X. koridorja vzpostaviti povezavo med V. in VII. vseevropskim koridorjem (Donava) ter VIII. koridorjem (Albanija, Grčija, Makedonija in Bolgarija). Zgodovinsko pogojeno poznavanje gospodarskega prostora Jugovzhodne Evrope nam zagotavlja prednost pred konkurenčnimi smermi preko Madžarske (Budimpešta – Beograd) in Italije (Bari – Albanija – Grčija), kar predstavlja zavirljiv potencial za promet na daljše razdalje, ki ga bo moč izkoristiti le ob koreniti obnovi železnic, organiziranju zbirno-distribucijskih storitev v okolici logističnih centrov in navezavi na jadransko-jonsko pomorsko »avtocesto«.

Za učinkovito oskrbo gospodarstva smo predvideli štirinajst ukrepov, denimo prestrukturiranje prometnega sektorja, njegovo povezavo s kakovostnimi storitvami logističnih grozdov, zagotavljanje ustrezne prometne infrastrukture in oblikovanje modela vlaganja zasebnega kapitala, ukrepi fiskalne politike in državnih pomoči ter vzpostavitev sistema licenciranja prevoznikov in učinkovitega nadzora licenc, s čimer bi se zagotovila primerna raven varnosti in urejenosti prometa.

Kaj moramo torej storiti, da ne bomo zaradi naraščajočega prometa zgolj tranzitna država, ki se duši od izpušnih plinov, gluši od hrupa, zamuja zaradi gneč in umira zaradi nesreč? Ob zaključku posvetovanja smo sprejeli naslednja priporočila: (1) Slovenija mora v največji možni meri izkoristiti svojo lego na križišču V. in X. vseevropskega prometnega koridorja in zmanjšati na minimum negativne posledice prometa (onesnaževanje, hrup, nesreče, gneče, neprimeren socialni položaj voznikov itd.); (2) ukrepati moramo takoj, drugače nas bodo blagovni tokovi obšli; (3) povezati moramo vse logistične in prometne akterje v celovit gospodarski grozd; (4) posodobitev železniškega prometnega podsistema je ključnega pomena, čeprav je treba istočasno razvijati tudi vse druge podsisteme (pomorstvo, letalstvo in cestni promet); (5) čim prej moramo izgraditi drugi tir med Kopro in Divačo; (6) omogočiti je treba trajnostni razvoj koprškega pristanišča; (7) zagotoviti moramo trajnostni razvoj vseh letališč in logističnih centrov, pri čemer je treba imeti dolgoročno strategijo (obstajajo npr. pomisleki o smotrnosti logističnih centrov v Sežani in Beltincih, ker imajo znatno primerjalno prednost Koper, Ljubljana, Celje in Maribor); (8) Slovenija se mora potegovati za mesto »facilitatorja« X. koridorja in si prizadevati za ponovno ustanovitev pisarne za V. koridor, po možnosti s sedežem na Obali.

Strinjam se s prof. dr. Dušanom Plutom, ki nas ob svetovnem dnevu Zemlje opozarja, da našemu planetu bije dvanajsta ura, da smo v primežu cestnega prometa in nesonaravnih teženj in da ob žolčnih razpravah o načinu cestninjenja ostajajo v ozadju »številna ključna strateška vprašanja prihodnje organizacije celotne mobilnosti, prometa v Sloveniji«.

Prof. dr. Livio Jakomin

Slovenija mora izkoristiti prednosti V. in X. vseevropskega prometnega koridorja

Predlagana tema *Na križišču V. in X. vseevropskega prometnega koridorja: priložnosti in nevarnosti za Slovenijo* je časovno in tematsko pomembna za naše bodoče ravnanje na področju prometne politike, sposobnosti obvladovanja blagovnih tokov in ovrednotenja naše izjemne geografske lege. Ni mogoče govoriti o pomembnosti X. in V. vseevropskega prometnega koridorja, če pri tem vsaj bežno ne spregovorimo o naporih, ki jih Evropska unija usmerja, da bi se promet med članicami harmoniziral. S tem ciljem so v strategiji razvoja Evropske unije za področje prometa napisane nekatere temeljne usmeritve, ki posegajo na vsa ključna področja prometnih sistemov. Poleg ukrepov, ki podpirajo ekonomsko rast in zagotavljajo pravico do mobilnosti, so ukrepi usmerjeni v vzpostavitev ravnovesja med cesto, železnico, notranjimi plovnimi potmi, pomorskim in zračnim prometom, k razvoju prometa, zasičenosti, večji varnosti in kakovosti storitev ter nenazadnje varovanju okolja.

Ker govorimo o problematiki vseevropskih prometnih koridorjev, je za današnjo razpravo dovolj, če omenim le nekaj ukrepov in nalog, ki se nanašajo na blagovni cestni in železniški prevoz. V prvi vrsti gre za večjo uravnovešenost med vrstami prevozov. S tem se želi doseči bolj nadzorovano rast cestnega prometa na račun železniškega in priobalnega prevoza. Trend, s katerim se ta trenutek ukvarja Evropa, pelje v vse večjo zasičenost na glavnih vseevropskih prometnih koridorjih, katerih namen je odprava ozkih grl in hitrejšo izrabo prometnega omrežja.

Naslednji ukrepi se nanašajo na uporabnike prometnih storitev, ki morajo dobiti osrednje mesto v prometni politiki vseh držav članic. Gre v prvi vrsti za izboljšanje varnosti v cestnem prometu, hitrejšemu uvajanju učinkovite politike zaračunavanja stroškov tistim, ki ga ustvarijo v prometu ter uvajanju tehnologij za čistejši in učinkovitejši prometni sistem. Pomemben ukrep se nanaša na obvladovanje globalizacije prometa ter večjo mobilizacijo iz osebne financiranja za obnovo in izgradnjo učinkovitejšega prometnega omrežja. Zaradi posebnosti, ki jih predstavljajo posamezne prometne veje, je Evropska unija sprejela še druge pomembne dokumente in priporočila, ki so zaradi sistemskega pristopa, ki ga ima prometni sistem, pomembna tudi za druge prometne zvrsti in se hote, ali nehote vključujejo tudi v politiko

vseevropskih koridorjev. Tako je bil za področje zračnega prometa sprejet dokument *Leteti skupaj, letalska prometna politika Evropske unije*. Za cestni promet je bil sprejel dokument *Cestna prevozna politika odprte ceste v Evropi*, za železniški promet je Evropska komisija sprejela pomemben dokument, to je *Tehnične specifikacije za interoperabilnost na področju tele-matskih aplikacij*. Za pomorski promet je bila sprejeta *Pomorska prometna politika* in zelo pomemben tretji paket za varnost.

V Sloveniji smo se vedno zavedali pomembnosti naše zemljepisne lege. Na tej osnovi je kljub nasprotovanjem v bivši skupni državi nastalo pristanišče v Kopru, ob nasprotovanju takratne železnice in tedanjih oblasti je bila zgrajena železniška proga Koper - Kozina oziroma Prešnica. Prišlo je do cestne afere in konfliktov med Kavčičevo vlado in zveznimi organi. Zavedanja o pomenu prometa in prednostih, ki jih prinaša pomorska komponenta, ne skladje v razvoju med cestami in železnico nas je privedlo do tega, da smo že leta 1977 v tej skupščini sprejeli dokument *Stališča za usmerjanje skladnega razvoja prometa in zvez v Sloveniji*, ki je bil prvi poizkus opredelitve prometne politike v Sloveniji in Jugoslaviji nasploh. V obdobju od samostojnosti do danes je bilo na področju prometa opravljenega ogromno dela, za kar gre v veliki meri zasluga tistim, ki ste vodili oziroma vodite Ministrstvo za promet. Kljub več pozitivnim premikom moramo priznati, da se v prometu odpirajo vedno novi izzivi, kar dokazuje, da gre za dinamičen sistem, ki nas časovno in finančno postavlja pred nove izzive in dileme. Nastopajo nove situacije, potrebe in pričakovanja ožjega in širšega okolja, ki si želi učinkovitejši, kakovostnejši, varnejši in ekološko sprejemljivejši promet. V tej zapletenosti odnosov znotraj prometnega sistema, konfliktov prometa z okoljem ter potrebami držav, ki se prek nas povezujejo z ostalim svetom, je največkrat ključno vprašanje, koliko in kako opredeliti nacionalni pomen prometa znotraj gospodarskega razvoja naše države. V tem trenutku se zdi, da je za učinkovitejšo ovrednotenje naše geografske lege najpomembnejša posodobitev železniškega sistema na V. in X. vseevropskem koridorju ter s tem možnost bolj uravnoteženega prevoza blaga med cestnim in železniškim prometom. S tem se bodo v večji meri odpravila ozka grla, zmanjšali učinki onesnaževanja okolja, povečala se bo možnost prihoda drugih železniških operaterjev in učinkovitejša uveljavitev povezave na pomorske avtoceste.

Zaskrbljujoče stanje naše železniške infrastrukture zmanjšuje pomen našega geografskega položaja. S tem se povečujejo tudi apetiti naših sosedov, da nam predvsem na V. vseevropskem prometnem koridorju speljejo prometne tokove v svoje interesne sfere. Kako naj drugače razumemo lobi-ranje italijanske politike in samega ministra Lunardija na Svetu ministrov za promet 24. in 25. maja 2005 v Moskvi proti dodelitvi evropskih sredstev za izgradnjo drugega tira Koper - Divača. Kako drugače razumeti vztrajne

pozive predsednika pokrajine Furlanije – Julijske Krajine Richarda Ilyja, da bi povezovali koprsko pristanišče na italijanski železniški sistem z namenom, da ne bi potrebovali dvojne povezave Trst – Divača in Koper – Divača. Italijanski predlogi so zaradi bližine obeh pristanišč za mnoge v Evropski uniji zelo logični, usmerjeni pa so v to, da Koper postane odvisen od italijanskega železniškega sistema, da se promet preusmeri preko pontebanske proge, ki ima proste kapacitete do Beljaka, od tam do Gradca in proti Budimpešti. Temu predlogu z veseljem, sicer tiho pa vendar, pritrjujejo tudi avstrijski strokovnjaki, saj je predstavnik njihovega ministrstva za promet to predlagal tudi v evropskih krogih.

Tudi naši sosedje Hrvati ne stojijo križem rok. Njihov krak iz Reke proti madžarski meji gradijo zelo pospešeno s sredstvi Svetovne banke. Dela na novi dvotirni nižinski progi naj bi po njihovih napovedih zaključili do leta 2012. Kot smo večkrat ugotovili, naš prometni sistem posluje dobro glede na okoliščine. Blagovni tokovi še ne uhajajo v druga pristanišča in države, predvsem zaradi zanesljivih in dobrih storitev, ki jo nudi Luka Koper. Toda vsi vemo, kakšni so potenciali našega edinega pristanišča. Vemo tudi, da je prostorska širitev v zaledje in zgraditev tretjega pomola že vrsto let blokirana v pričakovanju državnega lokacijskega načrta, ki ga ni. Vemo tudi, da deluje edini program, ki povezuje pristanišče z notranjostjo, na meji propustnosti. Vemo tudi, da so možnosti povečanja prometa po avtocestnem omrežju omejena, saj bi z bistvenim povečevanjem cestnega prometa prišli v konflikt z obveznostmi, ki smo jih sprejeli s podpisom kjotskega sporazuma.

Prednosti, ki nam jih nudita V. in X. vseevropski prometni koridor, so torej znane. Verjetno se teh, bolj kot mi sami, zavedajo vsi tisti, ki upoštevajo predvidevanja, po katerih se bo mednarodni promet v severnem Jadranu v prihodnje še hitreje povečeval. Zavedajo se jih tudi države v gravitacijskem zaledju, ki danes štejejo Koper za svoje pristanišče. Zavedajo se jih tudi globalni logistični sistemi, ki si želijo prek Luke Koper in Slovenskih železnic ter dostopa do Jadranskega morja zagotoviti monopolni položaj v evropskem prometnem sistemu. Prav gotovo se okoli vloge in pomena V. in X. vseevropskega prometnega koridorja odpirajo vedno nova vprašanja, nove dileme in različne rešitve. Od nas samih oziroma od politike, ki jo vodi država, je odvisno, kakšno pot bomo izbrali. Pričakovanja, da bo kdo drug bolje v našem imenu rešil naše probleme, pa je samo beg pred lastno odgovornostjo.

Marjan Kranjc

Prednosti in priložnosti za slovenski avtocestni križ

V 60-ih letih preteklega stoletja smo se začeli zavedati svojega politično geografskega položaja tudi v prometnem smislu, in sicer, kaj pomeni Slovenija za povezovanje dveh evropskih ravnin, padske in panonske, in pa svoje vloge v povezovanju Evrope, predvsem Srednje z Jugovzhodno Evropo. Iz tega osnovnega koncepta je nastala zamisel izgradnje slovenskega avtocestnega križa, ki naj bi povezoval Slovenijo od vzhoda do zahoda in od severa proti jugovzhodu. Že v Jugoslaviji smo se zavedali vloge Slovenije v celotnem konceptu in gradnji cest v naši bivši državi. Naši južni sosedje Hrvati so nam predstavljali konkurenco, saj so pravzaprav z istim konceptom povezovanja Severa in Juga ter Vzhoda in Zahoda želeli graditi svojo avtocestno mrežo. Vendar je bila Slovenija tukaj v precejšnji prednosti. Prvič, bili smo ena od najbolj razvitih republik v bivši državi in imeli smo razmeroma dober strokoven kader, ki se je tega lotil na vseh vidikih: tehničnih, ekonomskih, finančnih in tudi političnih. Zavedati se moramo, da smo mi ob koncu bivše države imeli tudi svoje zunanje ministrstvo, ki je že takrat dobro razumelo, kaj pomeni Slovenija v tem delu Evrope. Zelo hitro smo se povezali tudi z Mednarodno banko za obnovo in razvoj v Washingtonu in Evropsko investicijsko banko v Luksemburgu, ki sta bili pripravljene financirati izgradnjo cestne mreže Slovenije pod ugodnimi pogoji. Mednarodna banka za obnovo in razvoj v Washingtonu (IBRD) je imela zelo dober strokoven kader tako v tehničnem kot tudi ekonomskem smislu, ki je temeljito preučil situacijo ne samo v Sloveniji, ampak tudi v celotni Jugoslaviji. V Jugoslaviji se je takrat začela borba, prerivanje, kdo bo prišel do teh kreditov. Pogoji so bili razmeroma zelo strogi. Banka se je spuščala tudi v same rešitve posameznih cestnih tras, predlagala njihovo fazno ali nefazno izgradnjo, velikokrat pravzaprav proti našim interesom. Mednarodna banka nam je odkrito povedala, da ne želi graditi avtoceste med Madžarsko, ki je bila takrat v vzhodnem bloku, in Italijo, da bi lahko po njej vozili ruski tanki. Takrat je bil tudi velik boj, kako izgraditi avtocesto med Mariborom, Celjem in Ljubljano. Predlagali so razmeroma zelo skromno varianto. Vendar smo uspeli s takšno rešitvijo, da smo izdelali polovično avtocesto že z elementi bodoče štiripasovne avtoceste, kar se je kasneje tudi izvedlo.

Za Slovenijo in seveda tudi Jugoslavijo je bilo zelo pomembna povezava Srednje Evrope z Grčijo, Bolgarijo in Turčijo. Slovenija je bila prva, ki je

prevzela to dolžnost. Bili sta dve varianti; ne bom rekel konkurenčni, ampak obe zelo potrebni. To je bilo nadaljevanje turske ceste (Tauernautobahn) skozi Slovenijo, to je sedaj naš koridor V, in podaljšek pyhrnske ceste skozi Slovenijo med Šentiljem in Maceljem.

Ti dve avtocesti še danes nista zgrajeni, čeprav je bilo že leta 1994 obljubljeno, da bosta zgrajeni do leta 2000. Tudi meni se je takrat zdelo to malo pretirano, vendar bi bili do danes lahko že zgrajeni. Pyhrnska avtocesta je s podaljškom turske ceste v tistem času predstavljala zelo pomembno povezavo, ker je močno konkurirala povezavam Srednje Evrope v dolini Donave skozi Madžarsko, Srbijo, proti Grčiji oziroma Turčiji. Vožnja skozi vzhodni blok je predstavljala za voznike veliko zamudo, postanke na mejah oziroma carinah. Bilo je potrebno prečkati nemško-češko, češko-madžarsko, madžarsko-srbsko oziroma jugoslovansko mejo in vozniki so takrat raje izbirali pyhrnsko avtocesto ali tursko avtocesto, da bi se na ta način izognili številnim mejnim prehodom. Pyhrnska avtocesta (Šentilj - Macelj) bi bila cesta, ki bi imela razmeroma največ tovornega prometa. Obstoječa zelo prometna cesta poteka skozi kraje, ki so gosto poseljeni, zelo gost promet pa obremenjuje prebivalce ob njej. Hrvati so zaradi tega zgradili avtocesto skoraj do naše meje, mi pa še vedno odlašamo. Kolikor vem, se ta cesta končno gradi in upam, da bo tudi dograjena. Kljub temu, da smo imeli o pyhrnski cesti več posvetovanj v Gradcu, Mariboru in v Zagrebu, se je njena gradnja zavlekla.

Podobno je tudi s V. koridorjem, ki tudi še ni v celoti zgrajen, čeprav je prometno močno obremenjen. Z odpiranjem Evrope proti jugovzhodu upamo, da se bo tudi ta problem končno rešil. Te ceste bodo postale zelo pomembne.

Dodatno ugotavljam tudi naslednjo pomanjkljivost. Če razumemo avtoceste kot arterije, nam manjkajo manjše dovozne ceste - kapilare, ki bi napajale slovenski cestni križ. Tu bo potrebno verjetno narediti veliko več. Vemo, da smo v avtoceste vložili ogromno denarja, tudi v primerjavi z železnico in ostalim cestnim omrežjem. Avtoceste so prevzele zelo močno finančno breme Slovenije, po mojem večkrat tudi neupravičeno. Danes ugotavljamo, da so bile določene zadeve hipertrofirane v smislu izbire tras, o katerih smo danes že govorili. Mislim, da ste nekateri prebrali mnogo tega, kar sem napisal o tem, kako se je slovenska politična in cestna administracija obnašala do izvajanja tega programa. Po mojem prepričanju zelo površno. Dogajale so se namreč stvari, da je človek dobil občutek, da slovensko cestno politiko vodi DARS, da je dokumente, ki so prihajali v parlament, izdelal DARS. Bili so potrjeni in DARS se je kasneje izgovarjal, češ, saj nam je to parlament odobril. Odkrivamo, da so bili tenderji in pogodbe slabo pripravljene. Ne bom govoril o projektih, ampak tudi nadzor je povsem odpovedal. Ko smo

gradili karavanški predor, nismo zanj porabili niti enega dinarja več, kot je bilo predvideno. Predvidena so bila podaljšana sidra, za katera se je kasneje izkazalo, da so seveda bila potrebna. Nadzor je bil tako popoln, da se je finančni načrt pokrival z izdatki.

Pred dvema mesecema je izbruhnila tako imenovana afero gospodarskega kriminala v gradbeništvu. Morali bi se enostavno zavedati tega, da je denar, s katerim upravljamo, denar davkoplačevalcev, ki plačujejo najvišje davke danes v Evropi in da je treba z njim zelo skrbno ravnati.

Zagotavljam vam, da sem iskreno vesel vsakega metra avtoceste, ki se zgradi pri nas. Avtoceste so potrebne prometnice, ki jih moramo graditi in vzdrževati. Včasih že ugotavljamo, da so mogoče postale preozke. Kot članica Evropske zveze mora Slovenija na tako pomembnem področju prometnice primerno urediti. Mislim, da je prav, da tako delujemo, vendar poudarjam: bodimo skrbni z denarjem, ki ga nimamo nikoli preveč. Gradimo čim več, samo gradimo ekonomsko, lepo in okolju prijazno.

Na koncu mogoče še to. Na nekem kongresu v Berlinu je nek francoski poročevalec rekel: »Če hočeš zelo hitro spoznati ekonomsko, politično, gospodarsko, družbeno stanje neke države, pogledaj, kakšne ceste imajo.« Mislim, da se mi nimamo ničesar sramovati.

Igor Umek

Nacionalni avtocestni program kot orodje za gospodarsko rast

Samostojna Slovenija je omogočila ponoven temeljit premislek, kaj pravzaprav želi narediti s svojo vpetostjo v evropski prostor, hkrati pa, kaj želi narediti sama s seboj. Tu so že bili koncepti poselitve: Slovenija kot urbana vas, decentralizirana Slovenija, prostorsko dekoncentrirana koncentracija, itd. Instrument teh zamisli je bil cestni oziroma infrastrukturni križ. Po tem križu potekajo tudi glavne druge infrastrukture. Dejansko so to razvojne osi, okoli katerih se razvijajo industrijske cone, naselja in vse ostalo, čemur smo danes priča. Slovenija se je hotela ogniti centralizirani poselitvi. Klasičen model zanjo je bila Makedonija in takšnega modela poselitve Slovenija ni želela.

Osrednje vprašanje je bilo, kako to narediti. Veliko konceptualno delo »kaj in kako« je bilo v preteklosti v okviru prostorskega načrtovanja že opravljeno. Samostojnost in nujna pot v Evropo se je pravzaprav pokazala kot časovna priložnost. Slovenijo je namreč moč zaobiti. Tega nikoli ne smemo pozabiti. Bodisi preko Italije in Avstrije, velik interes je bil tudi za povezavo Trst – Reka – Zagreb - Budimpešta, za traso Ptuj - Macelj itd., in to pred izgradnjo križa. Ti interesi so bili izjemno močni in prisotni. Dejansko so nam pomagale okoliščine, ki niso bile srečne za sosede. To je bila vojna na Balkanu in pa posledično padec naših trgov ter negotovo gospodarsko in drugo sodelovanje z Jugom, kar se je pokazalo tudi na prometnih tokovih. To je v Sloveniji avtomatsko postavilo prioriteto Vzhod - Zahod. Prodor na Vzhod pa je bil hkrati tudi v evropskem interesu. To priložnost smo zelo hitro zagrabili. V letu 1993 smo že sklenili transportni sporazum z Evropsko unijo. Ta sporazum je bil eden prvih sporazumov Slovenije z Evropsko Unijo in je omogočal dostop do evropskih investicijskih sredstev, do Evropske investicijske banke. Ta evropski sporazum je bil tudi podlaga za kretske-panevropsko konferenco, kjer smo uveljavili (zopet ob raznih drugih interesih) V. koridor in Luko Koper kot eno izmed izhodišč tega V. koridorja. Začelo se je tudi delo na X. koridorju, ki pa zaradi vojne na Balkanu ni bilo toliko prioriteto. Kasneje se je Slovenija vpela tudi v X. koridor, ne glede na druge možnosti. Te priložnosti so se v mednarodnem okviru relativno hitro in dobro zagrabile. Seveda pa brez dobrega konceptualnega dela vseh predhodnikov o tem, kakšno Slovenijo želimo in kako umeščeno v evropski prostor, priložnosti ne bi bilo mogoče pretočiti v akcijski potencial, ampak bi se še vedno ukvarjali sami s seboj.

Avtocestni program je bil predviden kot prvi, takoj za tem tudi železniški program. Vpetost v Evropo in način poseljenosti Slovenije postavlja v ospredje cestni promet. V Sloveniji je prek 6000 naselij in dnevno samo med naselji migrira skoraj milijon ljudi. Avtoceste v resnici potrebujemo predvsem zase, ne samo za povezavo navzven.

Cestninske postaje so postavljene med regijami tako, da tranzit in medregionalni promet v večji meri plačata avtoceste. Znotraj območij, kjer je velika dnevna migracija, pa ljudje večinoma brezplačno koristijo avtoceste. Tako imajo avtoceste na vsakih deset kilometrov priključek ravno zato, da niso izključene iz tega dnevnega utripa Slovenije, in da območja velike dnevne migracije gospodarsko dobro funkcionirajo.

Okoliščina, da je bila Slovenija zaradi gospodarske tranzicije in zaradi privatizacije v tranzicijski investicijski depresiji, je zelo pripomogla k širši uveljavitvi avtocestnega programa. Potrebovali smo namreč program, financiran z državnimi sredstvi, ki ne ustvarja problema povpraševanja, pospešuje pa gospodarsko rast in hkrati ustvarja infrastrukturne pogoje za bodoči razvoj. Avtocestni program je bil orodje tega razvoja. Dejansko ima gradbena dejavnost (gradbeništvo je bilo takrat v krizi) enega največjih multiplikatorjev na gospodarsko rast.

Ker smo dosegli soglasje o tem, kakšen prostorski razvoj Slovenije želimo in kako naj avtocestni program prispeva gospodarski rasti, smo dosegli tudi politično in programsko soglasje v Vladi pa tudi delovno soglasje med ministrstvi: finančnim, gospodarskim, prostorskim in ministrstvom za promet, kar je bil velik problem v preteklosti. Že v prometni in cestni stroki so potekali nenehni notranji prepiri. Nato prepiri med »cestarji in prostorci«. Ko sem prišel na ministrstvo, sta bili dve luknji na trasi med Razdrtim in Čebulovico, kjer so se ob zgrajenem ostalem delu trase trdo prepirali o »nasipih ali viaduktih«. Gradnja odseka Vrba - Hrušica je bila ustavljena, itd. To je bil izraz nezavedanja okoliščin in oken ponujenih priložnosti. Prioritetno je bilo organizirati se in akcijsko usposobiti. »Prostorci« so začeli delati trase, ker je bilo pomembno hitro priti čez slovenski prostor in se ne v neskončnost ukvarjati s tem, katera varianta je boljša, ali slabša. Tam, kjer smo dobili traso, smo gradili ne glede na morebitno drugačno bolj logično zaporedje. Najpomembnejša je bila čim hitrejša uresničitev vizije. Mogoče je to danes videti pragmatično, mogoče celo dražje, ampak če gledamo v kontekstu vseh naslednjih priložnosti, ki bi bile lahko izgubljene, bi bila cena lahko veliko višja, ker se bi okno priložnosti zaprlo.

Avtocestni program je bil z bencinskim tolarjem izvzet iz proračuna in okoli njega je pravzaprav nastal še en manjši proračun. Ni šlo zgolj za gradnjo nekih tras, ampak je zraven pristavilo programske zahteve cel kup soglasoda-

jalcev in lokalnih skupnosti. To ni bilo negativno, zato ker je bilo programsko osmišljeno skozi projekt razvojnih osi Slovenije in njenih povezav v svet. Strogo proračunsko gledano je to narobe. Vendar vsi ministri lahko potrdijo, da je med resorji, če imajo ti samostojne projekte, uskladitev veliko težje, skoraj nemogoče doseči. Morda je bil avtocestni program z različnih vidikov vsebinsko celo bolj osmišljen kot veliki proračun.

Predhodne izkušnje o tem, kako si škodimo, če ne spoznamo, kdaj je koncept dorečen, če nismo potem akcijsko ažurni, hitri in učinkoviti, če se ne povezujemo, so bile dragocene. To povezovalno izkušnjo so povzeli vsi kasnejši prometni ministri. Avtocestni program je zamenjal štiri, pet vlad, še več prometnih ministrov in kar nekaj pristopov pa se kljub temu sedaj dokončuje.

Mag. Radovan Žerjav

Pomen ravnovesja med cestnimi in železniškimi prometnimi tokovi

Vsem po vrsti bi se uvodoma rad zahvalil, predvsem bivšim ministrom, za prispevek k razvoju prometne infrastrukture na obeh vseevropskih koridorjih skozi Slovenijo. V svojih mandatih ste se po najboljših močeh prizadevali izkoristiti ugodno geografsko lego naše države za hitro vključevanje v mednarodne blagovne tokove in s tem za učinkovitejši razvoj našega gospodarstva in pa tudi, da bi takšen projekt lahko izpeljali drugače ter na ta način hitreje dosegli zeleni cilj.

V zgodovino se ne želim spuščati, ker sem veliko mlajši od skoraj vseh bivših ministrov, zato bom raje pogled usmeril naprej. Z veseljem lahko sporočim, da gre h koncu gradnja slovenskega avtocestnega križa. V skladu s sprejetim letnim načrtom gradnje in vzdrževanja avtocest bo v letošnjem letu prometu predanih 80 kilometrov štiripasovnih avtocest, 11 kilometrov hitrih cest in tri navezovalne ceste. Nadaljevali bomo tudi z izgradnjo dobrih 46 kilometrov štiri-pasovnih avtocest, dobrih pet kilometrov hitrih cest in skoraj dva kilometra navezovalnih cest. Z drugimi besedami to pomeni, da se bomo lahko ob koncu leta na V. koridorju po avtocesti peljali od Kopra do meje z Madžarsko, na X. pa od Karavank do Trebnjega. Lepše bi bilo slišati, če bi rekel do hrvaške meje. Na odsek mimo Trebnjega bomo namreč morali počakati še kakšno leto.

Za uresničitev letošnjega letnega načrta smo namenili rekordnih 823 milijonov evrov, ali 13 odstotkov več kot leto prej, ki je bilo tudi rekordno.

Tehnološki in investicijski zaostanek na področju železniške infrastrukture lahko vključimo med razloge, zakaj prihaja do neenakopravnega boja med cestnim in železniškim prometom, ki se praviloma konča v prid cestnega transporta. Pomanjkanje ustrezne železniške infrastrukture namreč vpliva, da se tovor seli na ceste. Tako se znajdemo v začaranem krogu, ko se vedno znova odločamo za gradnjo cestnih kapacitet. Za doseganje ustreznega ravnovesja med cestnimi in železniškimi prometnimi tokovi je Vlada decembra 2006 sprejela *Resolucijo o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje do leta 2023*. V njej je navedenih 35 projektov, med katerimi je po finančni plati skoraj devet milijard evrov daleč najtežji prav projekt modernizacije javne železniške infrastrukture. Uresničitev celostnega projekta pomeni usposobitev vseh glavnih železniških prog, ki na ozemlju naše države sovpadajo z obema koridorjema

za hitrosti 160 km/uro ter zagotovitev zadostnih kapacitet in pretočnosti obeh koridorjev ter njihovo popolno prilagoditev direktivam Evropske unije po interoperabilnosti.

Slovenski železniški sistem bo z dokončanjem tega projekta po svoji zmogljivosti in kakovosti storitev usposobljen za vlogo, ki jo opredeljujejo cilji nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture in cilji razvoja te mreže v Evropski uniji. Vsi se strinjamo, da je ugoden geografski položaj med Vzhodno in Zahodno Evropo strateška prednost naše države, vendar to še ne pomeni, da bo lega sama po sebi generirala in prevzela vse transportne tokove na tem področju. Osnovni cilj na področju železniškega prevoza tovora je prevzem večinskega deleža pri uvozu v mednarodnem in tranzitnem prometu tako na področju klasičnih kot tudi multimodalnih prevozov. Za doseg tega cilja pa je potrebno koridorje in strukturo v njih ustrezno urediti.

Naj naštejemo še nekaj pomembnejših razvojnih področij, ki so povezana s koridorjema in jih lahko opredelimo tudi kot priložnosti. Prvič, liberaliziran trg na področju tovarnega prometa bo ustvaril večje povpraševanje na trgu transportnih storitev, nakar bo treba odgovoriti z ustrezno modernizacijo in povečanjem kapacitet.

Drugič, železniška infrastruktura kljub večanju gospodarske rasti omogoča zmanjševanje vpliva na okolje in s tem vzdržne rasti ob zagotavljanju prehoda tovora s cestno železnico. Izvedba železniških projektov bo imela vpliv na gospodarstvo in s tem na trg delovne sile. Pričakuje se, da sama gradnja generira delovna mesta, kasneje pa bodo nove proge in nove tehnologije prav tako zagotovile dodana delovna mesta.

Tretjič, razvoj Luke Koper s potencialom geostrateškega in s tem geografsko transportnega položaja ozemlja Republike Slovenije, ki predstavlja najkrajšo pot iz južnega dela Evrope na vzhod v smeri Madžarske in naprej ter predvsem najkrajšo pot na področje Jugovzhodne Evrope. Prav tako je transport v smeri vzhod - zahod najenostavnejši preko ozemlja Republike Slovenije, saj poteka po južni strani Alp in je zato geografsko ustrezno neproblematičen. Razvoj ljubljanskega železniškega vozlišča v celoti in še posebej razvoj logističnega centra na tem področju mora delovati kot dopolnitev, dodana vrednost k razvoju pristanišča v Kopru. Intermodalnost pa je sistem, ki bo omogočal povečanje kapacitet in zmanjševanje transportnih stroškov.

Povečanje konkurenčnosti bo omogočilo razvoj visokozmogljivostnih prog v smeri obeh koridorjev. Proge bodo omogočale naslednje: priključitev na sistem visokozmogljivostnih prog Evropske unije, prevzem obstoječih in bodočih prometnih tokov, povezavo regij v državi, interoperabilnost, aktiv-

nost in načrtovani projekti dograditve oziroma obnove prog na V. in X. koridorju, ki so v teku, povečujejo konkurenčnost teh koridorjev in zmanjšujejo možnost nastanka potencialnih obvoznikov. Načrtovanje razvoja ne le neposredno železniške pač pa tudi spremljajoče logistične informacijske infrastrukture lahko pripelje do tega, da kljub ustreznemu zemljepisnemu položaju koridorja ne bosta optimalno izkoriščena. Nevarnosti se kažejo predvsem v tem, da bo brez potrebne modernizacije ogrožena prometna politika, ki predvideva v največji možni meri preusmeritev cestnega prometa na železnico in s tem ustrezen trajnostni razvoj.

Ob slabi infrastrukturi lahko del transporta zaobide Slovenijo s preusmeritvijo na železniške transportne povezave v smeri zahod - vzhod iz Italije preko Avstrije in Madžarske proti vzhodu ter v smeri sever - jug iz Nemčije, Avstrije, preko Madžarske proti južnemu Balkanu in Grčiji. Posledice takšne preusmeritve bi bile prav gotovo manjša izkoriščenost prog glede na potrebna vlaganja, nove dograditve in izgradnje novih prog, manjši prihodki gospodarstva, vezanega na izvajanje železniškega transporta, drugih povezanih oblik transporta ter logističnih storitev. Velika in tudi načrtovana prometna prehodnost Slovenije ni nepomembna, ker se lahko zgodi, da izgubimo nadzor nad prostorom. Z učinkovitim in prilagodljivim transportnim sistemom in logističnim aparatom bo potrebno omiliti negativne posledice geografsko pogojene tranzitne lege.

Železnici sem posvetil nekaj več časa, ker nam najbrž vsem leži na duši, da se tu s kakšnim večjim prebojem ne moremo pohvaliti. V poglavju o pomorstvu, kjer sta suverena kolega z Obale, pa za konec morda še to: *Bela knjiga o evropski prometni politiki do leta 2010* je velik poudarek namenila konceptu pomorskih avtocest. Te naj bi na podoben način kot kopenske avtoceste in železnice zmanjšale preobremenjenost cest in/ali izboljšale dostop do obrobnih in otoških območij ter držav.

Pomorske avtoceste naj bi postale sestavni del logističnih verig od vrat do vrat in ponujale učinkovite, redne, zanesljive in pogoste storitve, ki bi lahko tekmovala s cestnim prevozom tako v smislu tranzitnega časa kot tudi cenovno. Koprsko pristanišče je vključeno v V. koridor, zato je za države osrednjega dela Evropske unije pomembna izstopna točka med pomorskimi avtocestami jadransko-jonskega območja ter transportnimi potmi intermodalnega V. koridorja v okviru omrežja.

Tudi letalski promet lahko ob določenih pogojih odigra zelo pomembno vlogo. Zato je zelo pomembno, da večjo vlogo zagotovimo tudi letališču v Mariboru.

Zdenko Pavček

Pomen V. in X. vseevropskega prometnega koridorja za Republiko Slovenijo

Gospodarska zbornica Slovenije je 8. aprila 2008 na seji upravnega odbora sprejela *Belo knjigo konkurenčnosti slovenskega gospodarstva 2008*, ki predstavlja strateški dokument za dialog z odločevalci na nacionalnem, regionalnem in lokalnem nivoju. Dokument vsebuje niz predlogov ukrepov na različnih gospodarskih področjih:

- tehnološki preboj in globalizacija trgov,
- varovanje okolja in energetska učinkovitost,
- učinkovita raba prostora, izgradnja javne infrastrukture, cenejša komunalna infrastruktura in storitve,
- razvoj izobraževalnega sistema za potrebe razvoja gospodarstva,
- učinkovita izraba delovnega časa, fleksibilno zaposlovanje ter varno in zdravo delo,
- enostavnejše in cenejše poslovanje,
- regionalni razvoj.

Na Gospodarski zbornici Slovenije namreč ugotavljamo, da kljub nadpovprečni gospodarski rasti v razvoju zaostajamo. Tako je največji podatek usmerjen na ukrepe za tehnološki preboj in globalizacijo. Predlagamo tudi številne ukrepe za varovanje okolja, energetska učinkovitost in izobraževanje, ki pogojujejo tehnološki preboj, kot ga konkurenčnejša delovno pravna in davčna zakonodaja podpira. Vsi ukrepi spodbujajo regionalni razvoj. Vsem ukrepom je skupen poziv Vladi k zmerni implementaciji direktiv Evropske unije v zakonodajo in pravočasno vključevanje »glasu gospodarstva« ob sprejemanju in spreminjanju zakonodaje. To se nanaša tudi na predlog Ministrstvu za promet in Ministrstvu za okolje in prostor ob oblikovanju nove prometne politike.

Prav področje prometne dejavnosti pa ima po našem mnenju še veliko gospodarsko neizkoriščenih potencialov. Geostrateški položaj Slovenije omogoča dobro prometno dostopnost do evropskih prometnih poti. Skorajšnja izgradnja cestnega prometnega križa predstavlja povezavo po-

membnega prometnega vozlišča. Prav tako igra pomembno vlogo koprsko pristanišče. Ozemeljske naravno-geografske ugodnosti Slovenije pomembno vplivajo na možnost razvoja transportnih sistemov in logistike.

Na drugi strani imamo v Sloveniji slabo razvito prometno in komunikacijsko infrastrukturno usklajenost med različnimi oblikami infrastrukture in transporta. Trenutno je slabša prometna infrastruktura na prečnih povezavah našega ozemlja in pomanjkanje medregionalnih povezav. Problem je tudi nizka gostota sodobnih prometnih mrež, kar posledično znižuje gospodarsko učinkovitost infrastrukture. Slovenija si tako že od osamosvojitve, predvsem pa kot polnopravna članica Evropske unije intenzivno prizadeva za izboljšanje položaja na področju razvoja prometne infrastrukture. Podprte so bile določene prioritete, kot so izgradnja avtocestnega omrežja, nadgradnja in posodobitev železniške infrastrukture ter gradnja logističnih središč na trasi V. in X. koridorja, ki potekata skozi Republiko Slovenijo.

Prav spodbujanje logistične dejavnosti, ki je po ekonomskih kazalnikih ena od najhitreje rastočih panog z ustvarjeno nadpovprečno visoko dodano vrednostjo, je ključno v razvojnem preboju Slovenije. Razvoj te dejavnosti namreč še zdaleč ni dosegel svojega vrhunca, zato je pričakovati tudi v naslednjih letih hiter razvoj panoge predvsem na področjih novih tehnologij (IT) in zmanjševanja stroškov za manipulativna opravila. Vse bolj so pomembni tudi človeški viri in njihovo strokovno znanje.

Gospodarska zbornica Slovenije je na podlagi teh dejstev predlagala projekt povezovanja logističnih podjetij v Sloveniji. V grozdu bi se povezali vsi segmenti logistične verige od Luke Koper, Slovenskih železnic in avtoprevoznikov oziroma logističnih podjetij. Kot dodaten argument velja izpostaviti kapacitete Luke Koper. Podatki o pretovoru blaga kažejo, da se z državami iz Vzhodne Evrope, Madžarske, Slovaške, Češke in ostalih držav iz tega področja povečuje obseg opravljenih poslov. Projekt povezovanja logističnih podjetij je namenjen predvsem ponudbi logističnih storitev v avtomobilski industriji, ki je na območju Vzhodne Evrope, predvsem Slovaške v ekspanziji. Samo v lanskem letu je znašala dodatna proizvodnja na tem območju že preko milijon osebnih vozil.

Povezave logističnih podjetij so za nastop na tem trgu ključen moment za krepitev konkurenčne sposobnosti in povečevanje dodane vrednosti teh podjetij. S podporo združevanju bi se po mnenju Gospodarske zbornice Slovenije ta podjetja lažje vključevala v ponudbo avtomobilski industriji s skupno promocijo in celovito ponudbo svojih storitev. V ta namen bodo opravljene raziskave potenciala za nastop na tem trgu, saj je ambicija Gospodarske zbornice Slovenije združiti vsa ključna podjetja v logistični verigi, ki bodo tvorila konkurenčno rešitev logističnih storitev. Priložnost za slovenska podjetja v logistični dejavnosti je torej velika in upamo lahko, da jo bomo znali izkoristiti.

POVZETKI IZ RAZPRAVE*

ANDREJ GRAHOR:

Osem let sem sodeloval pri prometni politiki Jugoslavije kot namestnik zveznega ministra in zato lahko ugotovim, da ima slovenska prometna politika korenine že iz jugoslovanskega obdobja. Velike projekte so omogočili posamezniki, ki so izkoristili pravi trenutek v ustreznih okoliščinah. Prometni tokovi v svetu se niso začeli z nami, niti z Evropsko skupnostjo. Rusija je vedno težila k toplemu morju, ali k grškemu ali črnogorskemu morju, zato je vedno podpirala os Budimpešta - Beograd. Tudi Centralna Evropa je vedno težila proti jugu. Italijani so gradili svojo os od Trsta čez Avstrijo na Dunaj in Budimpešto; tudi za Avstrijce in Madžare je bila ta os ugodnejša. Vmes je Slovenija z obema koridorjema, ki sta pomembna. Tu je križišče, ki je zanimivo tudi za Zagreb, Dunaj in Budimpešto. Preko Slovenije teče pomemben koridor do Ukrajine in naprej v Rusijo. Razlika je, če bi potekal preko Slovenije in padske nižine, kot pa od toplega morja oziroma iz koprskega pristanišča. Zato je za Slovenijo Luka Koper pomembnejša od osi, ki se nadaljuje preko Slovenije. Dokler pristanišče požira tovor in ga distribuira naprej, ta smer deluje. Drugače pa je to del celinske poti, ki gre naprej preko padske nižine.

Ko je bil zvezni minister iz Hrvaške, je podpiral navezo med Trstom in Reko. Kopra na njegovi agendi ni bilo. Obstajali sta cesti Reka – Trst, Reka - Zagreb. V zveznih organih smo zagovarjali dejstvo, da je cesta Ljubljana – Zagreb – Beograd hrbtenica Jugoslavije, kajti obstajala je in še vedno obstaja pomembna povezava preko Subotice in Budimpešte. Tako da je slovensko križišče V. in X. koridorja rezultat in prihodnost prizadevanj slovenskih prometnih ministrov. Obstaja tudi možnost povezave Zagreb – Maribor – Dunaj.

Okoliščine se v Evropi oziroma v naši oklici spreminjajo. Povezava Budimpešta – Beograd bo v Evropski uniji imela nov pomen. Ugodne razmere, ki so bile Sloveniji do sedaj politično, vojaško, gospodarsko, strateško in tehnološko naklonjene, se bodo počasi spremenile. Ogromna industrija v Budimpešti in okrog Beograda vleče promet nase in, če ne bomo dovolj prizadevni ter ne bomo lepo zajeli vsega tega, kar je recimo pokazal ta primer grozda, bomo postali spet nepomembni.

* Po dobrednem zapisu (magnetogram posveta)

EMIL MILAN PINTAR (generalni sekretar Zbornice avtoprevoznikov):

Kilometrskie kolone na štajerski avtocesti, tri do peturno čakanje za prehod meje za slovenske tovornjake, povprečna potovalna hitrost proti Zagrebu za blago 25 kilometrov na uro, ki se je zmanjšala za 50 odstotkov v zadnjih dveh ministrskih mandatih, je trenutno slovenska realnost.

Imeli smo tri prometne politike. Vendar šele v projektu Slovenija 2000 je prišlo do popravkov in podatkov, da 70 odstotkov Slovencev živi ob razvojni osi, položeni ob V. koridorju, in X. koridor od takrat naprej ne bo nikoli več tako pomemben. Tudi zato, ker je padec železne zavese odprl nove prometne smeri proti jugu, medtem ko Alpe ne dopuščajo veliko variant od vzhoda do zahoda. Zato je to potrebno opredeliti na novo.

Povečuje se obseg blaga, ki ga je treba prepeljati, približno od 15 do 20 odstotkov letno. Slovenija je leta 2006 povečala izvoz za približno 16 odstotkov, uvoz pa za 18 odstotkov. V finančnem smislu in po blagovni izmenjavi je poslala na ceste približno 20 odstotkov več tovornjakov. Prišlo bo sicer deloma do zasičenosti, vendar se bo izmenjava še povečevala. Zaenkrat imamo razmeroma počasno rast na X. koridorju, če se bodo gospodarstva v balkanskem prostoru obnovila in politične razmere stabilizirale, bo tu prišlo do več kot deset odstotkov rasti letno. Če sedanji sistem ostane, bo po letu 2012 prišlo do sklenjenih kolon na V. koridorju, po letu 2015 bo večji del zemljišč neuporabnih za pridelavo hrane za ljudi in živali ter jih bomo uporabljali za gojenje krizantem za žrtve, ki jih bo med 300 in 400 na leto v Sloveniji. Zakaj? Zato, ker upočasnjevanje kolon in zgostitev poudarjeno povečuje obremenitev okolja.

Iluzije so, da bomo bistveno več blaga prenesli na železnice in da je problem samo njihova tehnološka zastarelost. Problem je tudi njihovo upravljanje, njihov sindikalizem, njihovo obnašanje, kot da živimo ob koncu 19. stoletja. Tudi v deželah z najbolj razvitim železniškim sistemom, ta ne prepelje bistveno več kot petino oziroma četrtno, v nekaterih primerih pa od 15 do 20 odstotkov blaga. Naredil sem analizo: če vi daste v IMP na tovornjak klimat in ga pošljete v Makedonijo v ponedeljek zjutraj, je v torek zjutraj v tovarni. Če ga daste na železnico, je v petek zjutraj, s tem, da ga morate čisto drugače zapakirati, dvakrat pretovoriti in tako dalje. Skratka, železnica se splača, če gre za ogromno količino blaga. Devet milijard železnica prepelje v tisočinkah, če merimo po številu potnikov, če upoštevamo ceste in blago, prepelje 15 odstotkov.

Potniški promet je lahko multimodalni, tovorni je zelo težko. Evropa bo začela omejevati potniški promet, zato ker ta multimodalnost funkcionira, tovornega pa ne, ker pomeni preskrbo.

Iluzija je, da bomo vprašanje okolja rešili z biogorivi. Njihov delež bo

nekaj odstotkov, stvari se ne bodo spremenile. Vrnili se bomo na vprašanje uporabnosti slovenskih zemljišč, če ne bomo obvladali prometa.

Kaj moramo storiti? Prvič, potrebno je povečati pretočnost slovenskih cest. To pomeni popolnoma na novo opredeliti slovensko prometno politiko, ki temelji na omejitvah, na prepovedih, na povečanem kaznovanju, na upočasnjevanju prometnih tokov. Potrebno je odpraviti omejitve. Če se zmanjša uporabnost ceste s sedmih na pet dni, se v ostalem času promet poveča za približno od 25 do 35 odstotkov in potem se zmanjša prometna varnost, preobremenitev okolja pa se poveča. Glavne ovire pretočnosti so cestninske plačilne postaje. Vinjete prihajajo deset let prepozno. Avstrija jih je vpeljala leta 1997.

Drugače je potrebno postaviti vprašanje mejnih prehodov. Cestnina naj postane instrument prometne politike, ne pa samo vir za plačevanje dolgov. Cestnina mora biti predmet pogajanja Vlade z zbornicami, ne pa odločitev DARS. Nemčija se je dve leti pogajala z zbornico o tem, ali bo imela 12 ali 14 centov na kilometer ceste za tovornjake. O tem mora odločiti gospodarska politika. Graditelje, vzdrževalce in upravljavce je potrebno vključiti v zakon kot materialno odgovorne za visoke standarde. V prometno politiko je potrebno vključiti tudi nadzor prometa.

Mag. PETER MARN (direktor Uprave za civilno letalstvo):

Slovenija mora biti previdna na vseh področjih, ne samo na področju letalstva, in mora pri prometni politiki računati s tem, da naši prijatelji niso ne Italijani ne Avstrijci in ne Hrvatje, še največji so mogoče Madžari. Pred štirinajstimi dnevi sem se v Splitu udeležil vsakoletnega posvetovanja, ki ga organizirajo hrvaška letališča. Imenuje se *Buduči razvoj hrvatskih luka*. Direktor Aerodroma Zagreb je na primer razvijal tezo, da je zagrebško letališče vmeščeno tako optimalno, da lahko v povezavi z reškim pristaniščem in z okoliškimi cestami postane center; na področju tovornega prometa v letu 2006 je prepeljalo 10.000 ton tovora, Ljubljana 15.000 ton. Hkrati pa popolnoma odgovorno napoveduje 414 odstotkov rasti do leta 2020 ali preko 40.000 ton. Pomembno je, da se Slovenija odziva na dogajanja, ne toliko zaradi tranzita, ampak zaradi slovenskega gospodarstva in družbe.

Letališče oziroma zračni promet. V tem prostoru, ki je obdan s konkurenco, je Ljubljana najmočnejša v letalskem tovoru. Vsi so šibkejši: Zagreb, Trst, Gradec. Zanimivo je, da je Linz trikrat močnejši od Ljubljane. Ljubljana je zelo močna v transferu. Blago prihaja iz Jugovzhodne Evrope preko Ljubljane in naprej na Zahod. Zagreb je najmočnejši v številu potnikov in sicer lansko leto 1.994.000 potnikov, od tega 450.000 domačih. V mednarodnem prevozu sta Ljubljana in Zagreb izenačena. Vendar je Ljubljana najmočnejša

po številu ponujenih destinacij in to lahko zagotavlja tudi določeno razvojno možnost in določen preboj naprej.

Deloma je dobro, deloma slabo, da ima Adria kot domači prevoznik v Sloveniji na slovenskih letališčih 84 odstotni tržni delež. Croatia Airlines ga ima 38 odstotkov, leta 2004 ga je imel še 60 odstotkov. Posebno vprašanje pa je vloga mariborskega letališča.

Zanimivo je, da se zelo povečuje poslovno in splošno letalstvo. Poslovno letalstvo je alternativa vsem varnostnim ukrepom na letališčih. Avtocestni križ bo omogočal prehajanje potnikov med letališči in Slovenija ima tu samo eno priložnost in sicer, če bo ponudba dobra, bodo potniki prihajali na slovenska letališča.

Letos naj bi se odprl tender za izgradnjo terminala v Mariboru. Gre za investicijo, vredno osem milijonov evrov. Nihče pa ne razmišlja o tem, da mariborsko in portoroško letališče potrebujeta neko osnovo, potrebujeta potnike in blago. Ena od možnih oblik so tako imenovane državne pomoči, ki so v skladu z evropsko direktivo in se lahko podeljujejo za tri leta na podlagi javnega razpisa, na katerega lahko kandidirajo prevozniki.

Ne smemo pozabiti tudi na schengen, Evropo, notranji trg, športna letališča. V Sloveniji jih je blizu 20 in v letošnjem letu bodo piloti začeli prevažati potnike z malimi letali med Dunajem in Mursko Soboto, skratka med letališči, ki do sedaj sploh niso bila na zemljevidu.

VITOMIR MAVRIČ:

Prihajam v imenu strokovne javnosti, ki se združuje v Propeller klubu Koper in bi želel izpostaviti nevarnosti zastoja strateškega razvoja koprskega pristanišča od leta 2005 dalje.

Kot del strokovne javnosti spremljam razvojna prizadevanja v pristanišču Koper že 24 let in nekaj zadnjih let kot svetovalec v južnojadranskih pristaniščih s kolegi eksperti iz drugih pomorskih držav Evropske unije prenašam svoje izkušnje pri prepoznavanju modernih trendov razvoja pristanišč.

V zadnjem času naj bi blagovni tokovi prehitevali lastnike koprskega pristanišča. Del pristaniških manipulacij, ki so se do danes izvajale v Kopru, se selijo jutri v Trst. Nevarnosti se kažejo v neobvladljivi gneči kamionov pred koprskim pristaniščem, pri omejevanju ponudbe pristaniškega servisa in omejevanju železniške odpreme ključnim kupcem. Našteto je samo del ledene gore teh nevarnosti, ki kažejo na skorajšnji kolaps pristaniškega sistema v Kopru zaradi omejenega prostorskega potenciala pristanišča, ki je bil v preteklih desetletjih vodilna primerjalna prednost pred jadranskimi pristanišči, zasnovana v času avstroogrske monarhije. Še v letu 2005 je bila strateška usmeri-

tev pristanišča v izgradnji novega vhoda v pristanišče in s tem v neposredno povezave na avtocestni križ z vso potrebno infrastrukturo, kot je na primer kamionski terminal. Naslednje prioritete so bile izgradnja pomola III, multimodalnega terminala z vso opremo in potrebno infrastrukturo, preureditev kontejnerskega terminala v terminal specializiranih generalnih tovorov in ena od pomembnejših razširitev garažnih kapacitet za skladiščenje avtomobilov.

Kjer so razlogi za takšno stanje, za to blokado strateškega razvoja? Prvič, način organizacije pristaniške industrije je še vedno nedoločen. Luška uprava: da ali ne? Drugič, Luka Koper d.d. nima z lastnikom akvatorija, obal, infrastrukture in zemljišč podpisane koncesijske pogodbe za upravljanje s temi javnimi dobrinami, zaradi česar je možno samo izjemoma pridobiti gradbeno dovoljenje od lastnika, saj ni nikjer določeno, kdo bo lastnik novozgrajene infrastrukture. Tretjič, neuresničen ostaja drugi tir Koper – Divača. Četrtrič, popolna blokada prostorske razvojne komponente pristanišča s strani Ministrstva za okolje in prostor ob soglasju Ministrstva za promet in prisilna izdelava državnega lokacijskega načrta ne glede na to, da so bili 29. junija 2004 sprejeti prostorski dokumenti MO Koper s soglasjem Vlade Republike Slovenije, ki so veljali vse do 15. aprila 2007, ko je bil sprejet nov *Zakon o prostorskem načrtovanju*. Vendar se v tem času ni zgodilo nič.

Žal se je v letih 2006 in 2007 ciklus v strateške naložbe popolnoma ustavil in kot kažejo dokumenti Luke Koper d.d., bo temu tako tudi leta 2008. In to ne glede na to, da se po poslovnih poročilih družbe vsako leto za naložbe porabi skoraj celoten prihodek družbe, v letu 2007 91 milijonov, 91,8 milijonov evrov od 122 milijonov celotnega prihodka, in v letu 2008 je predvideno kar 144 milijonov evrov naložb, vendar ne v strateške razvojne projekte. Očitno se nihče od odgovornih ne zaveda oziroma noče spregledati, da s toliko nerealiziranimi naložbami, predvsem pa brez naložbene strategije ni mogoče zagotavljati trajnostnega razvoja gospodarskega subjekta tako pomembnega za V. vseevropski prometni koridor. Naložbena strategija mora biti vedno v tesni korelaciji s potrebami in zahtevami trga, kar žal danes temu ni tako.

Nekdo je pred dvema letoma dejal, citiram: »Če se bo nadaljeval sedanji trend, imamo še največ za tri leta rezerv za širitev na sedanji lokaciji. Toliko časa se še lahko razvijamo, potem bo zmanjkalo prostora in ladjarji bodo iskali druga pristanišča.«

Naj zaključim z naslednjim podatkom. Samo na kontejnerskem področju bodo leta 2010 zasedene vse pristaniške kapacitete, ki se danes projektirajo, izvajajo in bodo do 2010 zaključene. Leta 2015 se bomo soočali s primanjkljajem pristaniških kapacitet v Evropi.

AURELIO JURI (poslanec Državnega zbora, član Odbora za promet):

Dosedanji razpravljavci so govorili o naših primerjalnih prednostih in da smo obdani s konkurenčnim prostorom ter da imamo sosede, ki so vse prej kot prijatelji. Vprašati pa se moramo, kdaj in kje bo prihajalo do nasičenosti prometa glede na druge potrebe družbe, kot so potrebe po varovanju okolja, ustrezni družbeni sprejemljivosti, v Evropi to razumejo kot absorpcijske sposobnosti družbe določenih prometnih dejavnosti. Glede na to, da zamujamo s prenosom s ceste na železnico, se strinjam, da bomo rabili še veliko časa in glede na odstotke tovorov seveda tudi to ne bo rešitev. Vitomir Mavrič je govoril o treh letih prostorskih možnosti za Luko Koper. Sprašujem, kje in kako, v katero smer bomo še zajedali v prostor, kjer je danes pristanišče. Pri tem moramo razmišljati o tem, da lahko naš trenutni konkurent jutri postane naš partner. Verjamem, da bo morda čez deset, petnajst let, prišlo do povezovanja med pristaniščema Koper in Trst, v kasnejši fazi tudi Reke. Vse pristaniške kapacitete in ustrezno tudi prometne in druge infrastrukture, cestne in železniške, se bodo prilagodile razvijajočim se trgom.

Jadran je pred fazo uvajanja ekoloških zaščitnih ukrepov. Na Jadranu potrebujemo skupno ekološko cono, saj se promet povečuje in vprašanje je, do kod bo naraščal in napajal naša pristanišča in od kod ga bomo morali preusmerjati drugam.

Doc. dr. ELEN TWRDY (dekanica Fakultete za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani):

V današnji razpravi smo ugotovili, zakaj se danes Slovenija nahaja na tem presečišču, na križišču V. in X. vseevropskega koridorja. To naj bi bila posledica nekih pravilnih gospodarskih in političnih odločitev tedanje oblasti v vseh teh tridesetih letih. Kakšna bo prihodnost? Trendi kažejo, da bo prevoz blaga naraščal, zlasti v pomorskem prometu. Vse, kar se dogaja v pomorskem prometu, pa se nanaša tudi na kopenski promet, na cesto in železnico. Blago, tovor in potnike je treba prepeljati do potrošnikov oziroma do cilja. Kako bomo to znali izkoristiti, je odvisno od več dejavnikov. Vsekakor je pomembna naša prometna politika. Pomembno je, kako jo bomo uresničili, kako dosledno jo bomo izvajali. Istočasno pa je pomembno tudi znanje.

Na Fakulteti za pomorstvo in promet izobražujemo kadre s področja prometne tehnologije, transportne logistike in pomorstva. Z našimi študijskimi programi jim omogočamo tisto osnovno znanje, da so zaposljivi, da se lahko vključijo v trenutno stanje. Potrebujejo še možnosti, da si dobijo izkušnje. Mogoče so oni naša edina rešitev, da bomo priložnosti, ki nam jih ponujata V. in X. koridor, znali izkoristiti in da se bomo vsem nevarnostim, ki nam tukaj pretijo, znali pravilno in pravočasno predvsem umakniti.

BRANKO VRABEC:

Kot novinar sem se zaposlil v Trstu, v pisarni za V. koridor, ki jo je odprla italijanska vlada. Ta pisarna je sedaj zaprta, žal se Slovenija ni zavzela, da bi prevzela pisarno za V. koridor s sedežem v Kopru. Slovenija ima sedaj veliko možnost in priložnost, da jo ustanovi.

V razpravi me je predvsem zbudilo, da je bilo govora o sovražnikih, ki naj bi jih Slovenija imela okrog sebe. Mislim, da je Slovenija sama sebi največja sovražnica, ker ne konkretizira priložnosti na železniškem V. koridorju. Stara proga do Prešnice je bila zgrajena v treh oziroma štirih letih. Že sedemnajst let se samo pogovarjamo o tem, da potrebujemo traso Koper - Divača, ki je zaenkrat še ni. Italija mora svoje blago prepeljati, če ne preko Slovenije, bo prisiljena iskati druge poti. Odgovornost za to, da nam V. koridor prevzame sosednja država, bo nosila tudi Slovenija.

IGOR PIPAN (predsednik Združenja slovenskih šoferjev in mehanikov):

V Republiki Sloveniji se tako kot drugod po Evropi srečujemo s problemi, kot so zastoji v prometu, manj kakovostne storitve, onesnaževanje okolja, slaba varnost cestnega prometa. Gospodarska rast bo v prihodnjih letih povzročila samo še večjo mobilnost prebivalcev in blaga ter povečala potrebe po oskrbi gospodarstva. Zato je potrebno cestni tovorni promet vključiti v politiko trajnostnega razvoja, za katerega je potrebno pripraviti celovite ukrepe, ki naj enakovredno in neodvisno obravnavajo vsaj tri dimenzije trajnostnega razvoja: gospodarstvo, družbo in okolje. Ukrepi programa *Trajen in stabilen razvoj prevoznitstva*, ki ga je slovenska vlada sprejela leta 2006, omogočajo najboljše rezultate na področju tovarnega prometa, pri razvoju novih transportno-tehničnih, organizacijskih pa tudi fiskalnih rešitev ter pri povečanju prometne varnosti, učinkovite porabe energije in pa spodbujanju uporabe varčnejših in ekološko sprejemljivejših prevozov.

Program za trajen in stabilen razvoj slovenskega avtoprevoznitstva je bil pripravljen na podlagi *Resolucije o prometni politiki* in na podlagi sklepa Vlade Republike Slovenije, da je avtoprevoznitstvo pomemben segment slovenskega gospodarstva. S tem programom je želela Vlada vzpostaviti mehanizme trajnega in stabilnega razvoja avtoprevoznitstva, ki morajo temeljiti na spodbujanju tehnološkega razvoja, boljši organizaciji, aktivnem sodelovanju v procesu oblikovanja pravnega reda Evropske unije in trajnem izboljšanju infrastrukturnih in logističnih predpostavk v državi.

V Zvezi združenj šoferjev in avtomehanikov smo želeli prispevati k uresničitvi tega programa. Naša stanovska organizacija letos praznuje 86 let od ustanovitve in prav zaradi te vloge želimo prispevati tudi k zaščiti interesov poklicev, ki jih združujemo. Že pri oblikovanju programa smo zato opozorili

na uvrstitev problematike šoferjev. Ne le, da je delovno socialna zakonodaja vse bolj neusmiljena, Slovenija je tranzitna država in ob tem na avtocestnem križu ter ostalih pomembnih cestah ni postajališč, kjer bi lahko šoferji in turisti imeli odmor oziroma se odpočili. Nekaj bencinskih servisov ponuja sicer nekaj parkirišč, pomanjkanje pa se pokaže takoj, ko pride do zastojev ali celo nesreč.

Zahteva, ki sicer ni neposredno povezana s slovenskim prevozništvom, je pa humana in povezana z vlogo Slovenije v prometnih koridorjih, je, da je potrebno na avtocestah in ob vseh ostalih pomembnih prometnih cestah zagotoviti zadostno število parkirnih mest za tovorna vozila za obvezne odmore in počitke ter vzporedno tudi zadostne kapacitete za zadovoljevanje osnovnih življenjskih potreb tako voznikov kot tudi turistov, in v praksi pri tem zamujamo.

Združenje šoferjev in avtomehanikov Slovenije je tudi pri pripravi letnega programa dela medresorske delovne skupine za leto 2008 opozorila na ta problem in prepričani smo, da bomo pri tem uspeli. S takšnim pristopom in z rešitvami bomo zagotovili minimalne pogoje za pravilno in varno delovanje prevoznikov in poklicnih voznikov. Zavedati pa se moramo, da so potrebe gospodarstva in s tem povezani sodobni nomadi, prevozniki in njihovi vozniki, bistveno zahtevnejši. V Evropski uniji že intenzivno poteka širok projekt SETPROS (Securian European Treck Parking Operational Servis) in Zveza šoferjev Slovenije je kot članica Svetovnega združenja poklicnih voznikov (UCR) vključena v te aktivnosti.

MATJAŽ SONC (predsednik uprave Letališča Maribor):

V prihodnje je potrebno vključiti v tovrstne debate ali pa vsaj v nadaljnje delo, ko bodo že neka izhodišča znana, tudi ostale resorje. V okolici mariborskega letališča trenutno potekajo postopki za izdelavo državnega lokacijskega načrta in za isto področje je bila narejena okoljska študija, ker se mimo gradi avtocesta proti Maclju.

Zdenko Pavček je predstavil idejo Gospodarske zbornice Slovenije, kako povezati stvari. Z vidika letališč je Slovenija tako majhna, da lahko govorimo o enem letališču s tremi mednarodnimi stezami in skrajni čas je, da to začnemo izvajati tudi v praksi. To ne pomeni, da bi moral Brnik odstopiti del prometa Mariboru in Portorožu, ampak da lahko razvijamo cel kup dodatnih dejavnosti, saj so pri teh povezavah tržne niše zadosti velike in je teh povezav lahko bistveno več, vendar ne z velikimi letališči, ampak z določenimi regijami, s katerimi Slovenija že ima povezave.

Velike premike je potrebno narediti predvsem pri prepoznavnosti regije.

Slovenija je premalo prepoznavna. Na področju hotelskega turizma je premalo storjenega pri širitvi ponudbe za hotelske goste. Sodoben turizem je popolnoma drugačen. Turistom, še posebno tistim, ki prihajajo iz bolj oddaljenih dežel, moramo z ustrezno ponudbo omogočiti ogled celotne Centralne Evrope.

Glede varovanja okolja. Na primer: za mariborsko letališče obstaja koncept o energetske neodvisnem letališču. V naslednjih projektih bi se lahko zagotovilo toliko energije iz drugih virov in idealno bi bilo pri tem doseči nično bilanco. Novega terminala nam zaenkrat še ni uspelo uvrstiti. Dosegli pa smo določeno nadgradnjo te infrastrukture, tako da bi lahko vgradili določene elemente alternativnih virov.

BORIS ŽIVEC (Ministrstvo za promet, nekdanji državni sekretar na področju prometne politike):

Najprej bi rad pojasnil izziv glede pisarne za V. koridor. Ko smo se usklajevali o koridorjih v Evropi in o povezavi Evropske unije s sosednjimi državami, je bila Slovenija še v pridružitvenih razgovorih z Evropsko unijo. Države članice Evropske unije so bile kot nosilke aktivnosti v tem sklopu določene za izvedbo vseh teh koridorjev oziroma bile so koordinatorke aktivnosti po posameznih koridorjih. Italija je bila zadolžena oziroma imenovana z »memorandumom off understanding« o razvoju tega koridorja za koordinatorko V. koridorja. V tem sklopu je bila tudi zavezana za ustanovitev in financiranje pisarne V. koridorja. V lanskem letu, ko smo izvedeli, da se izteka njihova možnost financiranja te pisarne, smo jo z izjemnimi pritiski poskušali obdržati, predlagali tudi sofinanciranje, vendar se je Italija drugače odločila in jo zaprla. Vendar verjamem, da bo tudi na podlagi razgovorov, ki smo jih imeli s predstavniki Furlanije – Julijske krajine, z oblikovanjem nove italijanske vlade verjetno prišlo ponovno do pisarne.

Na osnovi sedanjih izkušenj, ki jih imamo z Evropsko komisijo, se pripravlja revizija o smernicah razvoja omrežja TET. Vzpostavljajo se modeli napovedovanja blagovnih tokov. Glede na to, da Evropa želi in mora postati globalna velesila, bo morala povečati svoje trgovanje in povečevala ga bo na Daljnem vzhodu, večinoma s Kitajsko in Indijo. Ti blagovni tokovi bodo po dostopnih ocenah v letu 2025 samo v kontejnerskem prometu za 600 odstotkov večji, kot so danes. Severnoatlantske luke so že zasedene, celotna Severna Evropa je zasičena s cestnim prometom, nekaj rezerv je še v Sredozemlju, kjer so trenutno pristanišča manj obremenjena, ker nista bili vzpostavljeni povezljivost in skupna strategija, ki pa se sedaj pripravlja.

Evropska komisija razmišlja, da bi poskušali vzpostaviti v Evropi železniško omrežje, kjer bi dali prednost tovrstnemu prometu, da bi lažje obvladovali

te blagovne tokove. Pri dosedanji strategiji se ugotavljajo določene pomanjkljivosti glede prednostnih projektov na področju železnic, kjer so se vsi osredotočili na železnice visoke hitrosti, kar zagotavlja mobilnost ljudi, ker so atraktivne in povezujejo glavna mesta, zapostavili pa so problem tovornega prometa. V Sloveniji je v letu 1993, ko se je sprejemal nacionalni program za avtoceste, zmanjkalo političnega poguma, zato moramo sedaj najti sredstva tudi za železnice, ki jih nismo učinkovito posodobili v zadnjih 30, 40-tih letih, kar predstavlja zelo visoko stopnjo ogroženosti pred prometnim infarkt. V bližnji prihodnosti bo potrebno zagotoviti zadostna finančna sredstva za posodobitev železniške infrastrukture, kot je sedaj opredeljeno v resoluciji o nacionalnih razvojnih programih. Sredstva so na razpolago v okviru sklada TNT in trenutno jih učinkovito porabljamo pri gradnji proge Trst – Divača in seveda tudi Koper – Divača.

Zaključki:

- (1) Slovenija mora v največji možni meri izkoristiti svojo lego na križišču V. in X. vseevropskega prometnega koridorja in zmanjšati na minimum negativne posledice prometa (onesnaževanje, hrup, nesreče, gneče, neprimeren socialni položaj voznikov itd.);
- (2) ukrepati moramo takoj, drugače nas bodo blagovni tokovi obšli;
- (3) povezati moramo vse logistične in prometne akterje v celovit gospodarski grozd;
- (4) posodobitev železniškega prometnega podsistema je ključnega pomena, čeprav je treba istočasno razvijati tudi vse druge podsisteme (pomorstvo, letalstvo in cestni promet);
- (5) čim prej moramo izgraditi drugi tir med Koper in Divača;
- (6) omogočiti je treba trajnostni razvoj koprškega pristanišča;
- (7) zagotoviti moramo trajnostni razvoj vseh letališč in logističnih centrov, pri čemer je treba imeti dolgoročno strategijo (obstajajo npr. pomisleki o smotrnosti logističnih centrov v Sežani in Beltincih, ker imajo znatno primerjalno prednost Koper, Ljubljana, Celje in Maribor);
- (8) Slovenija se mora potegovati za mesto »facilitatorja« X. koridorja in si prizadevati za ponovno ustanovitev pisarne za V. koridor, po možnosti s sedežem na naši obali.

