

**UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA**

DIPLOMSKO DELO

ALEKSANDAR DOBRIJEVIĆ

**UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA**

DIPLOMSKO DELO

**SOFINANCIRANJE PROJEKTA PRAGERSKO – ORMOŽ S
POMOČJO EVROPSKIH NEPOVRATNIH SREDSTEV**

Ljubljana, september 2006

ALEKSANDAR DOBRIJEVIĆ

IZJAVA

Študent Aleksandar Dobrijević izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom prof. dr. Iva Lavrača in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 15.09.2006

Podpis:

Kazalo

1.	UVOD	1
2.	KOHEZIJSKI SKLAD EU.....	2
2.1.	KOHEZIJSKA POLITIKA EU V SLOVENIJI	4
2.2.	SINERGIJA KOHEZIJSKEGA SKLADA IN ESRR.....	5
2.3.	STRUKTURNI SKLADI	5
2.3.1.	Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR).....	6
2.3.2.	Evropski socialni sklad (ESS)	6
2.3.3.	Evropski kmetijski usmerjevalni in jamstveni sklad (EKUJS)	7
2.3.4.	Finančni instrument za usmerjanje ribištva (FIUR)	7
2.4.	ISPA – instrument za strukturno politiko v predpristopnem obdobju.....	8
2.5.	PRIMERJAVA KOHEZIJSKEGA SKLADA S STRUKTURNIMI SKLADI.....	9
3.	RAZVOJNA STRATEGIJA	10
3.1.	ZAGOTAVLJANJE MOBILNOSTI	11
3.2.	ZAGOTAVLJANJE UČINKOVITE OSKRBE GOSPODARSTVA.....	12
4.	CILJI, STRATEGIJA IN PLANIRANI RAZVOJ ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE V OBDOBJU 2004 – 2012	14
5.	KOHEZIJSKI SKLAD IN PROJEKTI, KI SE NANAŠAJO NA ŽELEZNIŠKO TRANSPORTNO INFRASTRUKTURO	16
5.1.	INSTITUCIONALNI NAČRT IZVAJANJA PROJEKTOV S POMOČJO KOHEZIJSKEGA SKLADA.....	16
5.2.	KRITERIJI IZBORA PROJEKTOV, KI BODO PREDLAGANI ZA SOFINANCIRANJE IZ KOHEZIJSKEGA SKLADA.....	17
5.3.	PROJEKTI, PREDLAGANI ZA SOFINANCIRANJE IZ KOHEZIJSKEGA SKLADA	19
6.	ŠTUDIJA PROJEKTA: POSODOBITEV PROGE PRAGERSKO – ORMOŽ / 1. FAZA	21
6.1.	OSNOVNI PODATKI O INVESTICIJSKEM PROGRAMU	21
6.2.	UVODNO POJASNILO.....	22
6.3.	OPREDELITEV PROJEKTA	24
6.4.	PREDSTAVITEV INVESTITORJA	25
6.5.	LOKACIJA.....	26
6.5.1.	Umestitev projekta v mednarodno železniško omrežje.....	26

6.5.2. Umestitev projekta na slovensko železniško omrežje.....	26
6.6. PREDSTAVITEV PROGE PRAGERSKO – ORMOŽ.....	26
6.7. NAPOVED OBSEGA TRANSPORTNEGA DELA.....	28
6.7.1. Napoved obsega dela v tovornem prometu.....	28
6.7.2. Napoved obsega dela v potniškem prometu.....	29
6.8. INVESTICIJSKA VREDNOST PROJEKTA	31
6.9. VIRI FINANCIRANJA PROJEKTA.....	33
6.9.1. Uvodno pojasnilo	33
6.9.2. Dinamika zagotavljanja finančnih sredstev.....	33
6. 10. IZVAJANJE IN NADZOR PROJEKTA	36
6.10.1. Obveznost poročanja	36
6.10.2. Nadzor projekta	37
7. SKLEP.....	37
LITERATURA	39
VIRI... ..	40
PRILOGE	

1. UVOD

Eden najpomembnejših pogojev za napredek gospodarstva in družbe v celoti je usklajen razvoj ter medsebojna povezanost prometne infrastrukture in prometnih dejavnosti, ki omogočajo gospodarno, varno in okolju prijazno izvajanje vseh vrst prometa.

Infrastruktura, ki v danem trenutku podpira in služi trenutni in načrtovani ravni gospodarske aktivnosti, pomembno prispeva h konkurenčnosti slovenskega gospodarstva in omogoča optimalno izrabo potencialov delovne sile. Dobra prometna infrastruktura tudi povečuje mobilnost prebivalstva in s tem omogoča večji pretok informacij. V mednarodnem prostoru pa prometna infrastruktura povezuje države, njihova gospodarstva in ljudi. V Evropski uniji pa je predpogoj za uspešno izvajanje njene temeljne ideje, ki zagotavlja prost pretok blaga, kapitala, ljudi in storitev (Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 4).

Slovenija je majhna država, ki ima dobre pogoje za uspešno gospodarsko rast. Razvoj prometne infrastrukture pa mora omogočiti izrabo možnosti, ki jih Slovenija ima tako na gospodarskem kot tudi na drugih področjih.

Da bi Evropa lahko učinkovito tekmovala na globalnem trgu in zmanjševala regionalne razlike, je EU vzpostavila več finančnih instrumentov, namenjenih tako državam kandidatkam in državam, ki so že postale članice EU. Omenjeni instrumenti se med seboj razlikujejo, ravno tako pa so med njimi razlike glede na načine dostopanja do finančnih sredstev. Skupno vsem programom pomoči pa je približevanje ekonomskim in socialnim evropskim povprečjem, kar Evropi kot celoti olajša konkurenčni boj z ameriškim in azijskim gospodarstvom.

V diplomski nalogi sem se osredotočil na nepovratna sredstva EU, ki so namenjena za razvoj prometne infrastrukture. V predpristopnem obdobju je bila Slovenija upravičena do sredstev ISPA, predpristopnega instrumenta strukturne politike, ki je namenjen vlaganjem v okoljsko in transportno infrastrukturo. Tudi po vstopu v EU Slovenija načrtuje nadaljevanje pospešenega vlaganja v transportno infrastrukturo, pri tem pa načrtuje tudi sofinanciranje projektov na področju prometa iz sredstev Kohezijskega sklada, saj je sklad namenjen sofinanciranju projektov s področja okolja in vseevropskih omrežij prometne infrastrukture.

Slovenija načrtuje v prihodnjem obdobju dokončanje manjkajočih povezav in izboljšanje pretočnosti prometa na vseevropskem prometnem omrežju Republike Slovenije, kot je opredeljeno v Pristopni pogodbi Republike Slovenije k Evropski uniji. Z odpravo ozkih grl in izgradnjo manjkajočih prometnih povezav bodo odpravljeni zastoji v prometu, povečala

se bo potovalna hitrost, kar bo vplivalo na izboljšanje okolja, prav tako pa se bo povečala varnost v prometu.

Predmet diplomskega dela je projekt **Modernizacija proge Pragersko – Ormož / 1. faza**, ki je bil sofinanciran s strani Evropske unije s sredstvi ISPA in Kohezijskega sklada. Namen diplomskega dela je predstaviti, kateri finančni instrumenti EU so na voljo Republiki Sloveniji pri izvajanju raznih projektov, ki se nanašajo na transportno infrastrukturo. Osredotočil sem se na Kohezijski sklad, katerega sredstva so bila namenjena tudi projektu Modernizacija proge Pragersko – Ormož / 1. faza. Proga na relaciji Pragersko – Ormož je del V. mednarodnega železniškega koridorja, ki poteka skozi Italijo, Slovenijo, Madžarsko in Ukrajino. Cilj diplomskega dela je pokazati, kakšni naj bi bili projekti, ki se nanašajo na transportno infrastrukturo, da bi lahko bili sofinancirani s Kohezijskim skladom EU.

Diplomsko delo obsega sedem poglavij, ki se smiselno delijo na posamezna podpoglavja. Uvodu sledi drugo poglavje, kjer sem predstavil Kohezijski sklad EU in kohezijsko politiko Republike Slovenije. Na kratko sem opisal še Strukturne sklade EU. V tretjem poglavju sem predstavil razvojno strategijo, v četrtem poglavju pa sledijo cilji, strategija in planiran razvoj železniške infrastrukture v prihajajočem obdobju. V petem poglavju sem pojasnil, kakšni naj bi bili projekti, da bi lahko bili sofinancirani s strani Kohezijskega sklada, v šestem poglavju sem pa podrobneje obravnaval projekt Modernizacija proge Pragersko – Ormož / 1. faza. Sledijo še sklepi, uporabljena literatura in viri ter priloge.

Informacije, ki sem jih potreboval za izdelavo diplomske naloge, sem dobil od Prometnega Instituta Ljubljana, d.o.o., Ministrstva za promet RS, na internetnih straneh EU, v različnih domačih in tujih revijah z obravnavano tematiko in v statističnih publikacijah.

2. KOHEZIJSKI SKLAD EU

Nastanek Kohezijskega sklada je spodbudila zanimiva dilema. Da bi enotni trg deloval, morajo najmanj razvite države članice veliko vlagati in si na ta način povečati zmožnost rasti. Sem spadajo tudi ogromna vlaganja v gradnjo, obnovo in modernizacijo infrastrukture. Po drugi strani pa morajo te iste države zmanjšati proračunski primanjkljaj in nadzorovati javni dolg, če se želijo vključiti v evroobmočje. Od teh držav se torej zahteva nadzor javnih financ in povečanje investicij (The Cohesion Fund, 2006). Rešitev te dileme je prinesel Kohezijski sklad, ki je bil ustanovljen z Maastrichtskim sporazumom leta 1994 z namenom, da prispeva finančno pomoč projektom, ki naj bi pomagali dosegati cilje na področju okolja in trans-evropske transportne povezave v EU. Sklad torej prispeva h krepitvi ekonomske in socialne kohezije.

Pred pridružitvijo novih članic v maju 2004 so bile le štiri države (Grčija, Irska, Portugalska in Španija) upravičene do črpanja iz Kohezijskega sklada, ki na projektnih osnovah ponuja pomoč za naložbe v transportno in okoljsko infrastrukturo. Pred pridružitvijo novih članic Kohezijski sklad ni bil deležen večjega zanimanja raziskovalcev in javnosti, njegovo neprepoznavnost pa lahko pojasnimo z dejstvom, da so le štiri države od petnajstih prejemale pomoč sklada. Danes pa je več kot polovica članic EU-25 neposredno vključena v dejavnost Kohezijskega sklada, tako da se je njegov pomen precej povečal. Kriterij za dodelitev sredstev je bruto nacionalni proizvod (BNP) merjen v pariteti kupne moči. Če je le ta manjši od 90 odstotkov povprečja EU, je članica upravičena črpati sredstva iz Kohezijskega sklada. Če bi katera od članic presegla določeni kriterij, bi izgubila pomoč Kohezijskega sklada. Od 31. decembra 2003 Irska ni več upravičena prejemnica. S pridružitvijo pa so do teh sredstev upravičene nove članice razširjene EU, saj ta sklad nadomešča predpristopni program ISPA. Vse nove članice lahko prejemajo tudi sredstva iz strukturnih skladov.

Finančna pomoč sklada je usmerjena v:

1. Okoljevarstvene projekte in projekte, ki dopolnjujejo razvoj politike okolja,
2. Projekte za transportno infrastrukturo skupnih interesov, ki jih financirajo članice,
3. Preliminarne študije, ki se nanašajo na projekte in njihovo realizacijo,
4. Pripravljalne projekte, ki analizirajo stroške in prihodke ter tehnično podporo projektov:
 - horizontalni ukrepi, kot so primerjalne analize vpliva pomoči EU,
 - ukrepi in študije, ki se nanašajo na spremljanje in vrednotenje projektov in povečanje koordinacije in obstojnosti projektov,
 - ukrepi in študije, ki omogočajo potrebno prilagoditev pri realizaciji projekta.

Odločitve o delitvi sredstev se določajo glede na natančne in objektivne kriterije, ki se nanašajo na prebivalstvo in bruto nacionalni proizvod na prebivalca (BNP/pc) ter določeno območje, upoštevati pa je treba tudi ostale socialne in ekonomske kazalnike. Pomoč Kohezijskega sklada je pogojna, saj se le ta prekliče oz. ustavi za nove projekte v primeru, da ima država članica prevelik deficit in ta ni odpravljen v enem letu ali določenem časovnem obdobju.

Na koncu tega poglavja sem na kratko predstavil še Strukturne sklade EU, ki so namenjeni za finančno podporo strukturnemu in socialnemu razvoju EU ter program ISPA, ki je instrument za strukturno politiko v predpristopnem obdobju in katerega sredstva (poleg sredstev Kohezijskega sklada) so bila namenjena tudi projektu, ki sem ga obširneje obravnaval v šestem poglavju.

2.1. KOHEZIJSKA POLITIKA EU V SLOVENIJI

Leta 2003 je v Sloveniji močno pridobila na veljavi kohezijska politika Evropske unije. Takšen trend je logičen in razumljiv, temelji pa na dejstvu, da je morala Slovenija do konca leta 2002 zaključiti pogajanja z EU o programskih dokumentih za črpanje sredstev Strukturnih skladov ter Kohezijskega sklada (Kohezijska politika Evropske unije, 2006).

Dodatno spodbudo za pritegnitev pozornosti kohezijske politike gre iskati v razpravi o finančni perspektivi 2007 – 2013 ter reformi kohezijske oz. regionalne politike EU. V novi finančni perspektivi bo kohezijski politiki namenjenih 307 milijard evrov (Jurančič, 2004, str. 24). Trenutno veljavna pravila igre Strukturnih skladov imajo namreč skladno z uredbo EU omejen rok trajanja, in sicer do 31. 12. 2006. Glede na velik delež, 34,1 % celotnega proračuna EU, ki gre za te namene v tekoči finančni perspektivi 2000 – 2006, je intenzivna politična razprava tako v državah prejemnicah kot plačnicah pričakovana, saj ima ključen vpliv na neto finančni položaj posamezne države. Enako velja za Slovenijo, kjer so tudi kratkoročna pričakovanja povezana s Strukturnimi skladi izjemno visoka, kar še posebej velja za manj razvita območja Slovenije (Strukturni in Kohezijski skladi EU v Sloveniji, 2006).

Osnovni temelj kohezijske politike EU je solidarnost med različnimi območji EU, ki naj bi sčasoma prispevala k zmanjšanju medsebojnih razlik, tako imenovani (realni) konvergenči, hkrati pa tudi olajšuje in spodbuja hitrejšo povezovanje (Second Progress Report on Economic and Social Cohesion, 2003, str. 9). Iz naslova kohezijske politike EU bo Slovenija v obdobju do leta 2006 lahko črpala sredstva Strukturnih skladov, Kohezijskega sklada ter dveh pobud skupnosti, Interreg in Equal (Agencija Republike Slovenije za regionalni razvoj, 2006).

Za programsko obdobje 2000 – 2006 je 195 milijard evrov namenjenih za štiri strukturne sklade in 18 milijard evrov za Kohezijski sklad. Sloveniji je bilo v letu 2005 iz štirih strukturnih ter Kohezijskega sklada nakazanih skupaj 59,37 milijona evrov. Iz omenjene vsote je Slovenija največ denarja prejela iz Sklada za regionalni razvoj (29,86 milijona evrov), sledi Evropski socialni sklad (10,10 milijona evrov), Sklad za kmetijsko strukturno reformo (1,62 milijona) ter Ribiški sklad (0,11 milijona evrov), medtem ko je iz Kohezijskega sklada dobila 17,69 milijona evrov. Sicer pa je Slovenija v obdobju 2004 – 2006 upravičena do 190,6 milijona evrov iz Kohezijskega sklada (Kafol, Groznik, 2005, str. 8).

Izkušnje kohezijskih držav EU so pokazale, da so sredstva EU lahko pomemben dolgoročni dejavnik gospodarskega razvoja. Zato mora Slovenija v celoti izkoristiti dodeljena sredstva v obdobju od 2004 do 2006 in se dobro pripraviti na polnopravno vključitev v celotno programsko obdobje od 2007 do 2013 (Aristovnik, Kešeljevič, 2004, str. 8).

2.2. SINERGIJA KOHEZIJSKEGA SKLADA IN ESRR

V programskem obdobju 2004 – 2006 bo prometni sektor pridobil sredstva tako iz strukturnih skladov (ESRR) kot tudi iz Kohezijskega sklada. Večina sredstev bo pridobljena iz Kohezijskega sklada, in sicer 30 milijonov evrov na leto. Viri iz Kohezijskega sklada bodo porabljeni za velike naložbe v prometno infrastrukturo.

Manjši del sredstev za naložbe v promet bo pridobljen iz Strukturnih skladov. Naložbe v prometno infrastrukturo, ki se bodo sofinancirale iz komplementarnih projektov ESRR, predvidenih za izvajanje na podlagi ukrepov ESRR, so ukrep *Gospodarske infrastrukture in sorodnih javnih storitev* v okviru prve prednostne naloge. Projekti, ki se bodo izvajali na podlagi ukrepov *Razvoj turističnih destinacij* in *Razvoj poslovnih con*, so odvisni od dobrih prometnih povezav, kar predstavlja vir skladnosti med projekti Kohezijskega sklada in ukrepi ESRR (Enotni programski dokument 2004 – 2006, 2003, str. 125).

2.3. STRUKTURNI SKLADI

V Evropski uniji imajo Strukturni skladi zelo pomemben delež evropskega proračuna in predstavljajo sredstva za financiranje razvojnih programov v posameznih članicah. Strukturni skladi so bili ustanovljeni z namenom pospeševanja razvoja in zmanjševanja razlik med regijami in državami v Evropski uniji (Zalaznik, 2003, str. 17). Financiranje projektov poteka s sodelovanjem lokalnih oblasti in države članice tako, da je delovanje strukturne politike določeno kot dopolnjevanje nacionalnega izvajanja regionalne politike članic (Strukturni in Kohezijski skladi EU v Sloveniji, 2006).

Strukturni skladi predstavljajo osrednji finančni instrument regionalne politike Evropske unije, s katero ta prispeva k zmanjšanju gospodarskih in socialnih razlik med regijami znotraj enotnega evropskega trga ter na ta način spodbuja njihov uravnotežen in trajnostni razvoj. Delovanje Strukturnih skladov je določeno s splošnimi načeli (Regionalna politika Evropske unije in strukturni skladi, 2003, str. 5):

- **načelo koncentracije sredstev** oziroma ukrepov na regije in skupine, ki jih najbolj potrebujejo glede na določene cilje, ki so opredeljeni s prednostnimi nalogami in strogimi kriteriji,
- **načelo programiranja**, tj. načrtovanega in programiranega usmerjanja sredstev, ki določa, da sredstev ni mogoče pridobiti za posamezne nepovezane investicije, temveč se dodelijo na podlagi razvojnih programov,
- **načelo partnerstva**, ki pomeni sodelovanje evropske komisije, vlad članic ter lokalnih in regionalnih oblasti,
- **načelo dodatnih pomoči**, ki pomeni, da skladi dopolnjujejo finančna sredstva lastnih sredstev držav članic, ne pa, da jih nadomeščajo. V regionalnih razvojnih programih je tako treba zagotoviti sofinanciranje iz zasebnih in lokalnih virov,

- **načelo subsidiarnosti**, ki pomeni, da je organizacija skladov administrativno določena z regionalno, nacionalno in evropsko prioriteto, pri tem pa je vloga evropske komisije omejena na poslovanje, kjer je potrebno skupno odločanje,
- **načelo učinkovitosti vrednotenja učinkov**, ki naj bi povečalo nadzor učinkovitosti ter uspešnosti, proračunsko disciplino in poenostavitev celotnega sistema pomoči strukturnih skladov.

2.3.1. Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR)

Evropski sklad za regionalni razvoj je bil ustanovljen leta 1975. Je največji izmed vseh strukturnih skladov Evropske unije. Osnovni cilj ESRR je zmanjševanje razlik v stopnji razvitosti med regijami Evropske unije oziroma lahko rečemo, da je zadolžen za spodbujanje ekonomske in socialne kohezije. ESRR si prizadeva povečati produktivnost in konkurenčnost gospodarstva in usmerja naložbe v proizvodnjo, infrastrukturo, lokalne razvojne projekte in razvoj malega gospodarstva v najmanj razvitih regijah (Mrak, 2004, str. 38).

Sredstva, ki jih Evropska unija nameni ESRR in drugim strukturnim skladom, se porabijo za finančno podporo projektov v javnem in zasebnem sektorju, za katere se oceni, da bodo v danih okoliščinah lahko največ prispevali k ciljem regionalne politike. ESRR dobi daleč največ sredstev, skoraj polovico vsega denarja, namenjenega strukturnim skladom. Z vidika končnih prejemnikov ta sredstva torej pomenijo dopolnilni vir financiranja projektov. Omogočajo jim, da izvedejo projekte, za katere bi težko zbrali dovolj lastnih sredstev za zaprtje finančne konstrukcije.

Sredstva ESRR so namenjena za (Regionalna politika Evropske unije in strukturni skladi, 2003, str. 7):

- vlaganja v izboljšanje produktivnosti, ustvarjanje novih in ohranjanje obstoječih delovnih mest,
- investicije v infrastrukturo,
- podporo notranjemu razvoju s pomočjo ukrepov, ki podpirajo in spodbujajo lokalne razvojne pobude in aktivnosti malih in srednjih podjetij,
- tehnično pomoč za vlaganja v izobraževanje in zdravstvo, ki sta pomembna za strukturno prilagajanje.

2.3.2. Evropski socialni sklad (ESS)

Evropski socialni sklad je bil ustanovljen leta 1958 in ima najdaljšo tradicijo med strukturnimi skladi Evropske unije. Z novimi uredbami postaja ESS najpomembnejši finančni instrument za izvajanje evropskih in nacionalnih strategij zaposlovanja oziroma

predstavlja močno podporo pri izvajanju evropske strategije zaposlovanja. Lahko rečemo, da je namenjen zaposlovanju brezposelnih in skupin s posebnimi potrebami, predvsem s financiranjem različnih oblik in sistemov usposabljanja. Kajti le tako lahko preprečimo, da bi ljudje izgubili stik s trgom dela. Pri tem se ustvarjajo nova in boljša delovna mesta, izboljšujejo se možnosti posameznika, hkrati pa tudi ohranjanje konkurenčnosti evropskega gospodarstva (Bašić, 2005, str. 10).

Politika ESS je osredotočena na pet področij: na razvoj socialnega okolja, vseživljenjsko izobraževanje in sisteme izpopolnjevanja, aktivno politiko zaposlovanja ter boj proti brezposelnosti, enakovredne možnosti zaposlovanja moških in žensk in na premostitev ekonomskih in socialnih sprememb. Podpora sklada je tako namenjena (Regionalna politika Evropske unije in strukturni skladi, 2003, str. 9):

- dolgoročno brezposelnim,
- mladim, ki prvič vstopajo na trg delovne sile,
- ljudem, ki potrebujejo dodatna usposabljanja ali pomoč pri samozaposlovanju, da bi imeli več možnosti za zaposlitev,
- spodbujanje ustvarjanja novih delovnih mest.

2.3.3. Evropski kmetijski usmerjevalni in jamstveni sklad (EKUJS)

Evropski kmetijski usmerjevalni in jamstveni sklad, ki je bil ustanovljen leta 1964 za namene financiranja skupne kmetijske politike, je eden največjih strukturnih skladov Evropske unije. Glavne naloge strukturnega sklada EKUJS so podpiranje povezanosti kmetijstva in podeželja, izboljševanje konkurenčnosti kmetijstva, gospodarsko prestrukturiranje in ohranjanje poseljenosti podeželskih območij, ustvarjanje pogojev za doseganje enakovredne ravni dohodka kmetijskega prebivalstva, varovanje okolja in ohranjanje naravne in kulturne dediščine podeželja (Triller, 2006, str. 14).

2.3.4. Finančni instrument za usmerjanje ribištva (FIUR)

V preteklosti je bila glavna dejavnost ukrepov ribiške politike Evropske unije usmerjena predvsem v modernizacijo proizvodnih zmogljivosti, kamor lahko štejemo obnovo in menjavo plovil ter razvoj sladkovodnega in morskega ribogojstva. Leta 1993 pa je Evropska unija ustanovila nov, samostojen Strukturni sklad, in sicer Finančni instrument za usmerjanje ribištva, ki je pred tem deloval v okviru kmetijskega sklada. Ta instrument je namenjen prenovi in modernizaciji ribiške industrije.

Naloge, ki jih pokriva ta finančni instrument, so naslednje (Regionalna politika Evropske unije in strukturni skladi, 2003, str. 12):

- prizadevanje za doseganje trajnega ravnovesja med ohranjanjem in izkoriščanjem vodnih virov,
- povečanje konkurenčnosti in razvoj stabilnega podjetništva v tem okolju,
- povečevanje ponudbe in vrednosti proizvodov s tega področja,
- prispevanje k oživitvi področij odvisnih od ribištva.

2.4. ISPA – instrument za strukturno politiko v predpristopnem obdobju

ISPA je eden od treh predpristopnih finančnih instrumentov (druga dva sta PHARE in SAPARD), ki je na razpolago za podporo državam kandidatkam pri pripravi na priključitev.

Ustanovljen je bil za pomoč pri financiranju infrastrukturnih projektov v okviru evropskih prioritet na področju okolja in prometa. Do 1. maja 2004 je program ISPA podpiral Češko, Estonijo, Madžarsko, Latvijo, Litvo, Poljsko, Slovenijo in Slovaško (te države niso več upravičene do sredstev ISPA, pomoč je zdaj na razpolago iz Kohezijskega sklada). Državi kandidatki, Bolgarija in Romunija, ki naj bi se predvidoma pridružili EU leta 2007, sta še vedno upravičeni do sredstev ISPA. Sredstva programa ISPA so bila razdeljena na podlagi števila prebivalcev, površine in BNP na prebivalca (Žvan, 2004, str. 38).

Finančna podpora programa ISPA je namenjena okoljskim projektom ali pa transportni infrastrukturi (investiranje v izgradnjo in obnovo transportne infrastrukture, vključno s širitvijo vseevropskega transportnega omrežja (TEN), s čimer omogoči povezave med EU in državami pristopnicami). Skupni razpoložljivi proračun za obdobje 2000 – 2006 je 7 milijard evrov (Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov, 2004, str. 8).

ISPA je državam, ki so črpale sredstva iz tega programa, omogočila tudi seznanitev z načeli in postopki financiranja v EU ter pripravo na učinkovito upravljanje s strukturnimi sredstvi po pristopu, še posebej s sredstvi Kohezijskega sklada.

2.5. PRIMERJAVA KOHEZIJSKEGA SKLADA S STRUKTURNIMI SKLADI

V Tabeli 1 in Tabeli 2 (str. 10) sem med seboj primerjal sklade glede na namen in vsebino.

Tabela 1: Primerjava Strukturnih skladov in Kohezijskega sklada po namenu

EVROPSKI SKLAD ZA REGIONALNI RAZVOJ 1. Ustanovljen leta 1975 2. Pomoč manj razvitim regijam 3. Investicije v: - transportno infrastrukturo - energetiko, telekomunikacije, okolje - izobraževanje, zdravstvo - proizvodnjo - razvoj malega gospodarstva - lokalni razvoj - tehnično pomoč v obmejnem pasu	EVROPSKI SOCIALNI SKLAD 1. Ustanovljen leta 1958 2. Namenjen za poklicno izobraževanje in pomoč pri kadrovanju 3. Usmerjen v: - ponovno vključevanje brezposelnih - ukrepe prekvalificiranja, izobraževanje - integracijo mladih in brezposelnih - razvoj enakih možnosti zaposlovanja - večanje in stabilnost zaposlenih - večanje možnosti za raziskovalno, znanstveno in tehnološko dejavnost
EVROPSKI KMET. IN USMERJEVALNI JAMSTVENI SKLAD 1. Ustanovljen leta 1964 2. Namenjen podpori kmetijske strukture in razvoju podeželja 3. Podpora: - dohodkom v kmetijstvu - podeželski infrastrukturi - investicijam pri razvoju turizma - preprečevanju naravnih nesreč - obnavljanju gozdov - zaščiti okolja	FINANČNI INSTRUMENT ZA USMERJANJE RIBIŠTVA 1. Ustanovljen leta 1993 2. Pomoč pri prilagajanju in modernizaciji ribiškega sektorja 3. Pomoč pri: - modernizaciji ribiške flote - zaščiti posebnih morskih predelov - nabavi opreme za ribiče, pristanišča - podpori marketinških dejavnosti
KOHEZIJSKI SKLAD 1. Ustanovljen leta 1994 2. Finančna pomoč državam, katerih BDP je manjši od 90 % povprečja 3. Podpora državnim projektom na področju transporta in prometne infrastrukture: - min. podpora projektom je 10 mio EUR - sklad sofinancira v višini 80 – 85 % vrednosti - za študije in teh. pomoč pa tudi 100 %, če znesek ne presega 0,5 % vrednosti projekta	

Vir: Lastna raziskava.

Tabela 2: Primerjava Strukturnih in Kohezijskega sklada po vsebini

	STRUKTURNI SKLADI	KOHEZIJSKI SKLAD
CILJI	Zmanjševanje regionalnih razlik	Zmanjševanje ekonomskih razlik med člani
IZVAJALCI	Države članice, lokalna oblast	Po dogovoru med komisijo EU in državo članico
POGOJI	Natančni pogoji	Natančni pogoji
NAMEMBNOST	Izključen ni noben sektor	Samo za okolje in transport
POSTOPKI	Temeljijo na večletnem programu	Subvencionira se projektno

Vir: Rovar, 2001, str. 89.

3. RAZVOJNA STRATEGIJA

Državni strateški dokumenti, na podlagi katerih je bil oblikovan Referenčni okvir za Kohezijski sklad na področju prometa, so (Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 9):

- Strategija gospodarskega razvoja Slovenije 2001 (SGRS),
- Državni razvojni načrt,
- Vizija prometne politike Republike Slovenije,
- Nacionalni program izgradnje avtocest s spremembami in dopolnitvami,
- Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture.

Temeljni strateški dokument je *Strategija gospodarskega razvoja Slovenije*, ki je bil sprejet julija 2001. SGRS velja za idejni dokument, v katerem je predstavljena vizija celovitega dolgoročnega razvoja države z začrtanimi strateškimi cilji in prednostnimi področji.

Državni razvojni načrt je ključni dokument za dolgoročno načrtovanje javnih naložb v Sloveniji. Temelji na idejnem in strateškem okviru Strategije gospodarskega razvoja Slovenije. To je razvojni programski dokument, ki pretvarja strateške prednostne naloge v dejanske programe in projekte za vsako od prednostnih področij.

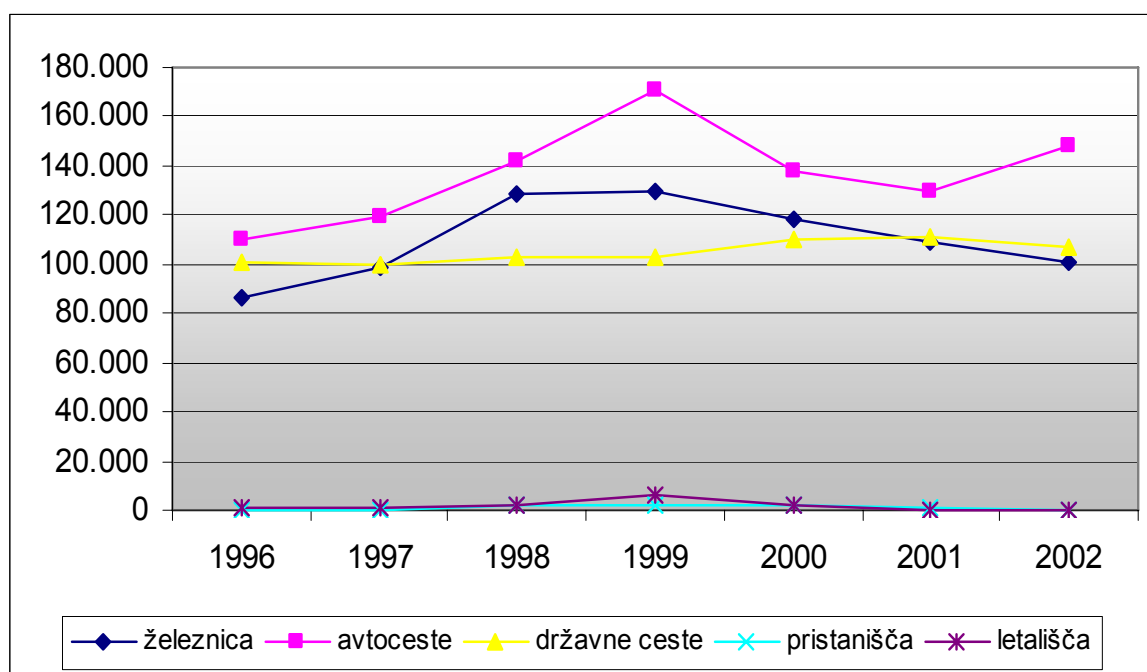
Načrtovane naložbe v prometno infrastrukturo temeljijo na *Viziji prometne politike Republike Slovenije* in na dveh nacionalnih programih (*Nacionalni program izgradnje avtocest s spremembami in dopolnitvam* ter *Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture*).

Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture, sprejet leta 1996 (Ur. l. RS, 13/96), je glavni razvojni dokument za področje železnic. V njem so podrobno opredeljeni razvoj slovenskega železniškega omrežja do leta 2005 in usmeritve za obdobje

po letu 2005. Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture ima prevladujočo vlogo pri razvoju železniške infrastrukture na progah v V. in X. vseevropskem prometnem koridorju.

Iz Slike 1 je razvidno, da je bilo v obdobju 1996 – 2002 največ sredstev v sklopu prometne infrastrukture namenjeno investicijam v avtoceste. Sledijo železnice in državne ceste. Investicije v pristanišča in letališča pa so bile bistveno manjše v omenjenem obdobju.

Slika 1: Investicije v prometno infrastrukturo (vključno z vzdrževanjem) po vrstah prometa v obdobju 1996–2002 na podlagi odobrenih proračunov v preteklih letih, tekoče cene (000 €)



Vir: Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 10.

3.1. ZAGOTAVLJANJE MOBILNOSTI

Leta 2001 je bilo v železniškem potniškem prometu v Sloveniji prepeljanih 14,5 milijonov potnikov ter opravljenih več kot 700 milijonov potniških kilometrov. Cilj železniškega potniškega prometa je do leta 2010 podvojiti povprečno zasedenost vlakov v javnem železniškem potniškem prometu s preusmeritvijo potnikov iz individualnih motornih prevoznih sredstev (Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003), (glej Tabelo 3, na str. 12 in Sliko 2, na str. 12).

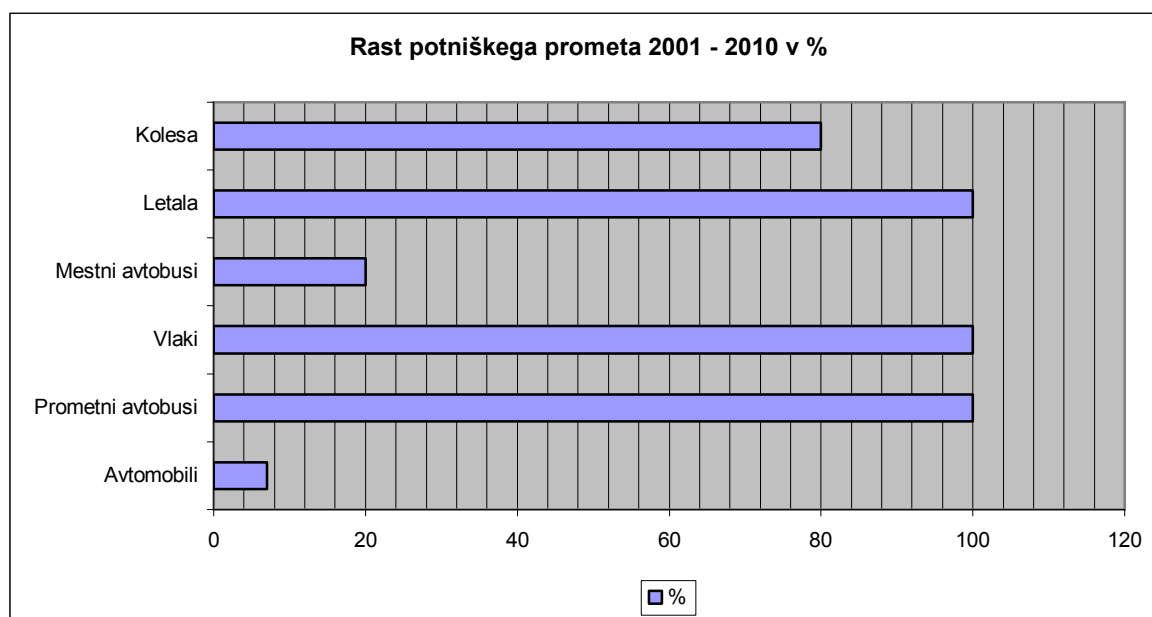
Tabela 3: Načrtovana rast potniškega prometa v obdobju 2001 – 2010 (mio prepeljanih potnikov)

	Leto 2001	Leto 2010	Rast v %
Avtomobili	693	739	7 %
Primestni avtobusi	75	150	100 %
Vlaki	15	30	100 %
Mestni avtobusi	130	156	20 %
Letala	1	2	100 %
Kolesa	10	18	80 %

Vir: Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str.11.

Iz Tabele 3 je razvidno, da ljudje najraje uporabljajo avtomobile kot prevozno sredstvo. Ostala prevozna sredstva močno zaostajajo.

Slika 2: Načrtovana rast potniškega prometa v obdobju 2001 – 2010 (mio prepeljanih potnikov)



Vir: Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 12.

3.2. ZAGOTAVLJANJE UČINKOVITE OSKRBE GOSPODARSTVA

Leta 2001 je bilo v Sloveniji prepeljanih 15,3 milijona ton blaga in opravljenih 2.900 milijonov netotonskih kilometrov. Vagonske pošiljke predstavljajo v železniškem tovornem prometu 89 % blaga vsega blagovnega prevoza, kombinirane pa 11 %.

Predvidena letna stopnja rasti prevoza vagonских pošilk do leta 2005 je 3,6 %, od 2005 do 2010 pa 4,2 %. Od 2010 do 2020 bo po pričakovanih učinkih prometne politike letna stopnja rasti znašala 5,5 %. Leta 2020 bo torej po napovedih obseg prepeljanega vagonskega blaga znašal 26,8 milijona ton.

Predvidena letna stopnja rasti prevoza kombiniranih pošilk do leta 2005 je 6,2 %, od 2005 do 2010 pa 4,9 %. Od 2010 do 2020 bo po pričakovanih učinkih prometne politike letna stopnja rasti znašala 11 %. Leta 2020 bo količina prepeljanega kombiniranega blaga znašala 8 milijonov ton.

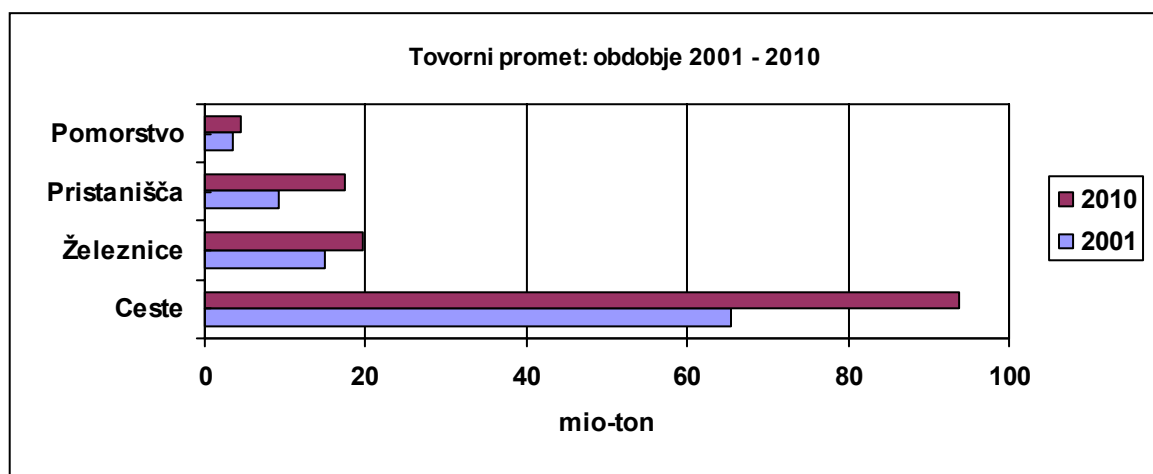
Vagonske pošiljke bodo v letu 2020 po pričakovanih učinkih prometne politike v železniškem tovornem prometu predstavljale 80 % blaga vsega blagovnega prevoza, kombinirane pa 20 %. Skupaj bo prepeljano 35,6 milijona ton blaga (Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 13).

Tabela 4: Načrtovana rast tovornega prometa v obdobju 2001 – 2010 (mio ton)

	Leto 2001	Leto 2010	RAST V %
Ceste	65,5	93,7	43 %
Železnice	15,3	19,6	27 %
Pristanišča	9,3	17,3	86 %
Pomorstvo	3,5	4,5	28 %

Vir: Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 13.

Slika 3: Načrtovana rast tovornega prometa v obdobju 2001 – 2010 (mio ton)



Vir: Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 14.

4. CILJI, STRATEGIJA IN PLANIRANI RAZVOJ ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE V OBDOBJU 2004 – 2012

Železnice že v prihodnjih petih letih čakajo številne spremembe, saj naj bi se njihov tržni delež v tovarnem prometu povečal, povečala pa se bo tudi konkurenčnost v panogi. Cestno omrežje se je v zadnjih 30 letih močno razširilo in posodobilo, medtem ko železnica uporablja sto let staro infrastrukturo. Železnice so bile dolgo na stranskem tiru v primerjavi s cestnim tovarnim prometom, v zadnjem času pa so jim še potniški promet začeli prevzemati poceni letalski prevozniki (Pavlin, 2004, str. 50).

Ob zahtevah po manjšem obremenjevanju okolja in z izbiranjem bolj čistih oblik prevoza pa se bo tovarni promet v prihodnjih letih preusmeril na železnico. Zato bo treba veliko vložiti v obnovo in izgradnjo infrastrukture, ki je bila v preteklosti zapostavljena, in povečati učinkovitost sedanje (Pavlin, 2004, str. 50).

To seveda velja tudi za nove države članice EU, ki bodo morale še veliko vložiti v infrastrukturo. Delež tovarnega prometa je sicer v novih članicah večji kot v starih, 38 odstotkov proti 13 odstotkom, a se bo Evropska komisija trudila obdržati tržni delež železniškega tovarnega prometa nad 30 odstotki (Mišič, 2005, str. 9).

Glavni razvojni dokument s področja železnic, ki podrobneje opredeljuje razvoj slovenskega železniškega omrežja do leta 2005 in usmeritve za časovno obdobje po letu 2005 je *Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture*, ki je bil sprejet leta 1996 (Ur.l. RS, št. 13/96). Izvajanje Nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture v obdobju 1994 – 2002 zaostaja, saj je bilo izvedenih samo 28 % nacionalnega programa (Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 25).

V Nacionalnem programu razvoja slovenske železniške infrastrukture je opredeljeno, da imajo prevladujočo vlogo v razvoju železniške infrastrukture proge, ki ležijo v smereh trans-evropskih prometnih koridorjev št. V in X.

Dokument obravnava:

- usmeritve razvoja,
- obnovo obstoječih prog,
- dograditev obstoječih prog in vozlišč,
- gradnjo prog za višje in visoke hitrosti in
- dolgoročno zasnovo železniškega omrežja Slovenije.

Glavni problemi železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji so (Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003):

- zaostajanje razvoja železniškega podsistema v primerjavi z razvojem celotnega transportnega sistema v Sloveniji,
- zaradi zaostanka v razvoju železniške infrastrukture tehnični standardi in zmogljivost obstoječih prog ne zadoščajo več zahtevam sodobnega transporta,
- razvoj luke Koper ovira dejstvo, da drugi tir Divača – Koper še ni dograjen. (Glavni povezavi z Avstrijo Ljubljana – Jesenice in Maribor – Šentilj prav tako potekata po enotirni progi). Vse navedeno predstavlja ozka grla v mednarodnem železniškem prometu.

Strateški cilji, na katere se je osredotočil nacionalni program so (Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 26):

- zagotovitev ustrezne notranje povezanosti države,
- povečanje stopnje varnosti in urejenosti železniškega prometa,
- zagotovitev povezave z evropskim prostorom,
- zagotovitev ustrezne konkurenčnosti na prometnem področju in povečanje deleža železniškega prometa.

Zaradi zagotovitve gospodarnejšega in skladnejšega razvoja države, izboljšanja povezanosti s svetom, življenjskih pogojev, varstva okolja, smotrnejše porabe energije, varstva naravnih in kulturnih danosti, večje izbire prometnih sredstev in uveljavitve pravičnejše porazdelitve stroškov in koristi je v integralnem prometnem omrežju potreben kakovosten premik na področju železniškega omrežja. Potrebna je takšna obnova in dograditev obstoječih prog ter izgradnja nove železniške infrastrukture, da bo železnica postala osnovni nosilec javnega potniškega prometa in tudi prednostno prevozno sredstvo za tovorni prevoz na večje razdalje. Dolgoročno naj bi železniško omrežje prevzelo osrednjo vlogo v prometnem sistemu države, kar v okviru dolgoročne vizije razvoja železniškega omrežja Slovenije zahteva ustrezno modernizacijo obstoječega omrežja.

Strategija razvoja evropske železniške infrastrukture je opredeljena v spodaj navedenih evropskih dokumentih. Ker so glavne proge slovenskega železniškega omrežja sestavni del evropskega omrežja, imajo ti dokumenti pomembno vlogo tudi pri planiranju razvoja slovenske železniške infrastrukture. To so (Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 27):

1. **Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železniških progah - AGC**
UN-ECE – Ekonomska komisija Združenih narodov; Ženeva, 1985
2. **Evropski sporazum o pomembnejših progah mednarodnega kombiniranega transporta in pripadajočih napravah – AGTC**
UN-ECE – Ekonomska komisija Združenih narodov; Ženeva, 1989

3. Perspektivni načrt razvoja evropske železniške infrastrukture
UIC – Mednarodna železniška zveza; Pariz, 1974, novelacija 1990

4. Evropska mreža prog za visoke hitrosti
GEB – Skupnost evropskih železnic; Bruselj, 1991.

5. KOHEZIJSKI SKLAD IN PROJEKTI, KI SE NANAŠAJO NA ŽELEZNIŠKO TRANSPORTNO INFRASTRUKTURO

5.1. INSTITUCIONALNI NAČRT IZVAJANJA PROJEKTOV S POMOČJO KOHEZIJSKEGA SKLADA

Ministrstvo za promet je pristojno za celotno prometno politiko Republike Slovenije in za pripravo ter izvajanje prometnih strateških programov in ustreznih akcijskih načrtov.

Organi, odgovorni za izvajanje projektov s pomočjo Kohezijskega sklada, so (Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 30):

- upravljalni organ,
- vmesni organ,
- izvajalsko telo,
- plačilni organ,
- neodvisni organ za finančni nadzor.

V institucionalnem načrtu Kohezijskega sklada je Ministrstvo za promet določeno za vmesni organ. Za svoje delovanje odgovarja upravljalnemu organu, ki je v celoti odgovoren za učinkovitost in pravilnost upravljanja in izvajanja projektov s pomočjo Kohezijskega sklada. V Republiki Sloveniji je bila funkcija upravljalnega organa zaupana službi vlade RS za strukturno politiko in regionalni razvoj.

Vloga plačilnega organa se dodeli Ministrstvu za finance, ki je odgovorno za nekatere izdatke in za prejem izplačil od EU.

Naloge in odgovornosti vsakega organa v institucionalnem načrtu Kohezijskega sklada bodo opredeljene v izvedbenem sklepu, ki ga pripravlja upravljalni organ.

Glavne naloge Ministrstva za promet kot vmesnega organa bodo:

- priprava programskih dokumentov,

- preverjanje in ocenjevanje predlaganih dokumentov in njihova predložitev upravljalnemu organu,
- pregledovanje razpisne dokumentacije, ki jo predložijo izvajalska telesa,
- preverjanje in verificiranje zahtevkov za povrnitev stroškov,
- spremljanje in poročanje upravljalnemu organu,
- usklajevanje projektov, ki se sofinancirajo iz Kohezijskega sklada,
- usklajevanje z drugimi internimi oddelki in institucijami v pristojnosti Ministrstva za promet – izvajalskimi telesi.

Z opravljanjem zgoraj navedenih nalog bo Ministrstvo za promet zagotovilo kakovostno in pravilno izvajanje sofinanciranih projektov.

Izvajalska telesa so telesa, odgovorna za izvajanje projektov, predvidenih v referenčnem okviru. Odgovorna so za pripravo razpisov in podeljevanje pogodb izvajalcem projektov.

Telesi, pristojni za izvajanje naložb v obdobju 2004 – 2006, sta Javna agencija za železniški promet za železniške projekte in Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS) za avtocestne projekte.

Glavne naloge izvajalskih teles so:

- priprava predlogov projektov,
- izvedba razpisov in podeljevanje pogodb izvajalcem,
- nadzorovanje izvajanja pogodb,
- zagotavljanje ustreznih informacij vmesnemu organu,
- obveščanje javnosti o projektih.

Urad za nadzor proračuna nastopa kot neodvisni organ za finančni nadzor. Ta funkcija je neodvisna od upravljalnega in plačilnega organa, vmesnega organa ali katere koli druge izvajalske funkcije. Urad za nadzor proračuna je urad v okviru Ministrstva za finance, ki ima vlogo osrednjega koordinatorja notranjega nadzora javnih financ in neodvisnega nadzora vseh skladov EU.

5.2. KRITERIJI IZBORA PROJEKTOV, KI BODO PREDLAGANI ZA SOFINANCIRANJE IZ KOHEZIJSKEGA SKLADA

Osnova za določitev projektov za sofinanciranje iz Kohezijskega sklada so dokumenti, navedeni na začetku tretjega poglavja. Vzporedno z navodili Bele knjige – Evropska prometna politika do 2010, ki jo je potrdila Evropska komisija septembra 2001, so bili upoštevani Uredba Sveta (EC) št. 1164/94, Uredba Komisije (EC) št. 16/2003 in ostala navodila Komisije za države kandidatke (COM (2003) 110 končna verzija, 12. 3. 2003)

(Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 33).

V letih pred vstopom v Evropsko unijo je Ministrstvo za promet črpalo sredstva iz programov pred-pristopne pomoči EU: PHARE in ISPA. Ministrstvo za promet je pripravilo tudi Nacionalno ISPA strategijo za področje prometa za obdobje 2000 – 2006.

Osnova za prijavo projektov je bil Državni razvojni program 2001 – 2006, ki ga je vlada RS sprejela 13. 12. 2001.

Predlagani projekti predstavljajo prioriteto posameznega področja, njihova izvedba pa je potrebna za skladen regionalni, gospodarski in sonaravni razvoj države. Vse predlagane investicije pomenijo zmanjševanje negativnega vpliva na okolje, kar pomeni, da se pospešuje okolju prijaznejši železniški promet.

Uredba Sveta (ES) št. 1164/94 o ustanovitvi Kohezijskega sklada določa kriterije za izbor projektov. Obvezni pogoji, ki jih morajo predlagani projekti izpolnjevati so (Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004 – 2006, 2003, str. 33):

- predlogi investicij se lahko nahajajo le na **TEN-T omrežju** oz. pomenijo dokončanje manjkajočih povezav v prioritetnih trans-evropskih koridorjih,
- **veliki infrastrukturni projekti**, vredni vsaj 10 milijonov evrov,
- projekti morajo biti v skladu z **evropsko prometno politiko**,
- predlagani so projekti, za katere je gotovo, da bodo imeli v letih, ko bodo predlagani v sofinanciranje iz Kohezijskega sklada **vso potrebno dokumentacijo za izvedbo**.

Dodatni kriteriji za izbor oz. določitev prioritete projekta so:

- projekt je vključen v ISPA strategijo,
- projekt pomeni dokončanje manjkajočih povezav na TEN-T omrežju,
- pospeševanje železniškega in kombiniranega prometa,
- razvoj multimodalnega prometa,
- povečanje varnosti,
- projekt je prioriteta v okviru prometne politike RS,
- stanje izvedbe prioritet na področju prometa,
- zaveza države za izvedbo prometne politike v obdobju 2002 – 2006 v skladu s sprejetimi nacionalnimi programi in sektorskimi izvedbenimi plani,

- kriteriji upravičenosti za sofinanciranje iz Kohezijskega sklada (Uredba Sveta (EC) št. 1164/94, Uredba Komisije (EC) št. 16/2003, navodila Komisije za države kandidatke (COM (2003) 110 končna verzija, 12. 3. 2003),
- omejena višina sredstev Kohezijskega sklada dodeljenih RS,
- višina razpoložljivih sredstev nacionalnega sofinanciranja.

5.3. PROJEKTI, PREDLAGANI ZA SOFINANCIRANJE IZ KOHEZIJSKEGA SKLADA

Prioritetni železniški projekti, ki bodo predlagani za sofinanciranje v obdobju 2004 – 2006 so (Projekti, sofinancirani s sredstvi razvojnih skladov Evropske unije v obdobju od leta 2004 do leta 2013, 2005):

- Modernizacija železniške proge Pragersko – Ormož / 1. faza,
- Modernizacija železniške proge Koper – Divača / 2. faza.

Ostali železniški projekti z visoko prioriteto v RS so:

- Izgradnja drugega tira železniške proge Divača – Koper,
- Modernizacija železniške proge Pragersko – Ormož Projekt / 2. in 3. faza,
- Daljinsko vodenje stabilnih naprav vozne mreže na slovenskem železniškem omrežju,
- Modernizacija nivojskih križanj (1. in 2. faza),
- Uvedba GSM-R sistema na slovenskem železniškem omrežju,
- Uvedba ERTMS/ETCS sistema na Slovenskem železniškem omrežju.

Naložbe v železniško infrastrukturo v obdobju od leta 2003 do 2012 so osredotočene na obnovo železniškega omrežja v takšni meri, da bo zagotovljen učinkovit in zanesljiv promet v vseevropskem prometnem omrežju v Republiki Sloveniji. Predlagani projekti zajemajo nadgradnjo in modernizacijo tistih železniških odsekov omrežja, na katerih bi se po opažanjih zmogljivost proge v bližnji prihodnosti lahko zmanjšala. Pri izvedbi predlaganih projektov se predvideva modernizacija starih in zastarelih signalno-varnostnih naprav in telekomunikacij, uvedba daljinskega upravljanja, nadgradnja posameznih odsekov železniškega omrežja in izgradnja drugega tira na odseku Divača – Koper. Vse to bo imelo za posledico večjo hitrost, zmogljivost, zanesljivost in varnost železniškega prometa. Poleg tega bodo doseženi enotni tehnični parametri, s čimer bo zagotovljena interoperabilnost infrastrukture.

Izgradnja V. koridorja v RS je enovit projekt, ki je sestavljen iz več podprojektov. Posamezni podprojekti so se izvajali in sofinancirali že iz programa PHARE in ISPA. Izgradnjo in posodabljanje tega koridorja nadaljujemo s pomočjo sofinanciranja iz Kohezijskega sklada v obdobju 2004 – 2006.

Določeni odseki na V. vseevropskem koridorju so zajeti tudi v seznamu prioriternih transportnih projektov v evropskem interesu, ki je priložen predlogu odločbe o smernicah za razvoj vseevropskih prometnih omrežij. V okviru slovenskega dela V. koridorja sta to projekta Posodobitev proge na relaciji Ljubljana – Hodoš (Budimpešta) in izgradnja drugega tira proge Koper – Divača.

Da bodo doseženi cilji naložb, se bodo spremljali naslednji kazalci (Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005):

- kazalci opravljenega dela, ki jih bosta spremljala Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije in Statistični urad Republike Slovenije, in sicer:
- dolžina novozgrajenih dvotirnih prog v km,
- dolžina moderniziranih prog, ki omogočajo višje osne obremenitve (20 ali 22,5 t/os),
- dolžina moderniziranih prog, ki so opremljene z najnovejšimi signalno-varnostnimi napravami,
- dolžina moderniziranih prog, opremljenih z najmodernejšimi digitalnimi telekomunikacijskimi napravami,
- dolžina elektrificiranih prog.

- kazalci rezultatov, ki jih bodo spremljale Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije, družba za notranji in mednarodni železniški potniški promet in družba za notranji in mednarodni železniški tovorni promet, in sicer:
- faktor povečanja hitrosti na progi,
- faktor povečanja komercialne hitrosti,

- kazalci vpliva, ki jih bodo spremljali Statistični urad Republike Slovenije, družba za notranji in mednarodni železniški potniški promet in družba za notranji in mednarodni železniški tovorni promet, in sicer:
- sprememba števila potnikov,
- sprememba obsega potniškega prometa,
- sprememba količine tovora,
- sprememba obsega tovrnega prometa.

Modernizirana železniška infrastruktura bo služila za potrebe mednarodnega prometa in za medregionalne povezave med najpomembnejšimi oskrbovalnimi centri v Sloveniji. Obenem bo omogočila učinkovit dostop do logističnih centrov v vseevropskem prometnem omrežju.

6. ŠTUDIJA PROJEKTA: POSODOBITEV PROGE PRAGERSKO – ORMOŽ / 1. FAZA

6.1. OSNOVNI PODATKI O INVESTICIJSKEM PROGRAMU

Tabela 5: Osnovni podatki o investicijskem programu

Investitor	Republika Slovenija Ministrstvo za promet
Upravljavec	Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije – AŽP
Predmet investicije	Prva faza posodobitve proge Pragersko – Ormož z realizacijo naslednjih ukrepov: - gradnja prometnih mest Cirkovce in Cvetkovci - rekonstrukcija postaj Kidričevo, Ptuj, Moškanjci, Ormož - modernizacija SV, TK in EE naprav in sistemov - sanacija podpornih zidov in premostitvenih objektov - ureditev zunaj nivojskih križanj
Namen investicije	Povečanje zmogljivosti proge, povečanje stopnje varnosti in urejenosti prometa, zagotavljanje interoperabilnosti z modernizacijo in nadgradnjo SV, TK, EE naprav in podaljšanjem koristne dolžine postajnih tirov ter racionalizacija poslovanja prometnega sistema
Lokacija	Slovensko železniško omrežje Glavna proga Pragersko – Ormož Mednarodni železniški koridorji V. mednarodni železniški koridor
Ekološki vidik investicije	Ukrepi protihrupne zaščite: - pasivna zaščita 22-ih naseljenih objektov
Okvirna dinamika operativne izvedbe del	Začetek del: november 2005 Zaključek del: januar 2008

Investicijska vrednost projekta	Stalne cene: 13.907,35 mio SIT oz. 57,95 mio EUR Tekoče cene: 15.017,81 mio SIT
Veljavnost cen	December 2004, 1 EUR = 240,00 SIT
Viri financiranja po tekočih cenah	Sredstva proračuna RS: 9.133,01 mio SIT – 60,8 % Sredstva EU – Program ISPA: 2.400,00 mio SIT – 16,0 % Sredstva EU – Kohezijski sklad: 3.484,80 mio SIT – 23,2 %
Kazalci učinkovitosti	Povečanje varnosti prometa: - ureditev dostopov na potniške perone na postajah Kidričevo, Ptuj, Ormož - ureditev zavarovanj nivojskih prehodov - uvedba centralnega vodenja prometa in izločitev »človeškega faktorja« pri vodenju prometa in vzdrževanju SV, TK in EE naprav Racionalizacija poslovanja prometnega sistema: - zmanjšanje stroškov dela do 247,0 mio SIT letno zaradi optimiranja tehnološkega procesa vodenja prometa

Vir: Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005.

6.2. UVODNO POJASNILO

Republika Slovenija je 1. maja 2004 postala polnopravna članica EU in se s tem obvezala, da bo na področju železniškega transporta zagotavljala posodabljanje in modernizacijo železniške infrastrukture, posebej prog na V. in X. panevropskem koridorju.

S sprejetjem veljavnih mednarodnih dokumentov o razvoju evropske železniške infrastrukture, ki temeljijo na enotnih tehničnih parametrih, opredeljenih v dokumentih UIC, AGC, AGTC in TER ter s sprejetjem zaključne listine konference prometnih ministrov (Kreta, 1994, Helsinki 1997), je Slovenija sprejela tudi soobveznost za izgradnjo in posodobitev železniške infrastrukture v skladu s sprejetimi mednarodnimi dokumenti.

Na podlagi teh dokumentov je Slovenija sprejela *Nacionalni program razvoja železniške infrastrukture*, katerega glavni strateški cilji, ki se nanašajo tudi na obravnavani projekt, so naslednji (Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005):

- izboljšanje prometne varnosti,
- pospešitev nacionalnega gospodarskega razvoja,

- zmanjšanje negativnega vpliva na okolje,
- zagotovitev ustreznih železniških povezav s širšim evropskim prostorom.

Projekt *Posodobitev proge Pragersko – Ormož* je opredeljen v Nacionalnem programu razvoja slovenske železniške infrastrukture (Ur. l. RS, št. 13/96), kjer so za posodobitev in razvoj železniške infrastrukture opredeljeni trije temeljni sklopi:

1. Obnova obstoječih prog,
2. Dograditev obstoječih prog,
3. Gradnja prog za visoke hitrosti.

Če izhajamo iz vsebine celotnega projekta, potem le-ta sledi tako ciljem drugega sklopa v smislu dopolnitve zmogljivosti in višje stopnje posodobitve obstoječe infrastrukturne mreže kakor tudi ciljem prvega sklopa, kjer gre za ohranjanje obratovalne sposobnosti obstoječih prog na čim višji tehnični ravni in s tem zagotavljanje čim večje varnosti, zanesljivosti in racionalnosti obratovanja.

V okviru slovenskega železniškega omrežja je proga Pragersko – Ormož pomembna predvsem za mednarodni tovorni promet v smeri severovzhod – jugozahod. Do pomembnejše uveljavitve proge v okviru V. koridorja je prišlo po izgradnji slovensko-madžarske železniške povezave (sredi leta 2001), zato je posodobitev proge Pragersko – Ormož v predlaganem obsegu, ki predstavlja prvi korak k doseganju ustrezne zmogljivosti in ravni storitev, ki sta potrebni za današnji in bodoči obseg prometa, nujna in predstavlja dejansko potrebne investicije za nadgradnjo te proge do ravni tehničnih standardov, opredeljenih v Sporazumih AGC in AGTC, ki bi morali biti doseženi na progah koridorja V na območju Slovenije.

Za realizacijo projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza je bil dne 10. 02. 2004 podpisan finančni memorandum med Evropsko komisijo in vlado Republike Slovenije za koriščenje sredstev ISPA, za zagotovitev sredstev Kohezijskega sklada EU pa je bila dne 20. 12. 2004 izdana odločba Evropske komisije. Sofinanciranje s finančnim instrumentom ISPA je namenjeno realizaciji podprojekta *Modernizacija SV, TK in EE naprav*, s kohezijskimi sredstvi pa bo sofinancirana izvedba podprojekta *Gradbena dela*.

Ključni dejavniki, zaradi katerih je bila odobrena pomoč Kohezijskega sklada (Strmčnik, 2006):

- dobro pripravljena vsa potrebna dokumentacija za izvedbo še preden je bil projekt predlagan v sofinanciranje (bolj, ko je dokumentacija skrbno pripravljena in dodelana hitreje in enostavneje bo prišlo do podpisa pogodb in izplačil),
- proga Pragersko – Ormož je del V. koridorja (eden ključnih elementov evropskega integracijskega procesa na področju transporta pa je ravno razvoj teh mednarodnih koridorjev),

- projekt je v skladu z evropsko prometno politiko,
- projektu so bila namenjena tudi sredstva ISPA,
- investicija v posodobitev proge pomeni zmanjševanje negativnega vpliva na okolje.

6.3. OPREDELITEV PROJEKTA

Odločitev za posodobitev proge Pragersko – Ormož temelji tako na potrebi po izboljšanju prevoznih storitev kot na zagotovitvi zadostnih zmogljivosti proge za prihodnje prometne potrebe V. mednarodnega železniškega koridorja.

Pri definiranju investicijskih ukrepov, ki se bodo realizirani v sklopu 1. faze posodobitve proge, so bili kot izhodišče postavljeni predvsem naslednji cilji (Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005):

- Zagotavljanje tehnične poenotenosti (interoperabilnost),
- Zagotavljanje tehničnih parametrov proge skladno s Sporazumom AGC in AGTC,
- Povečanje stopnje varnosti železniškega prometa,
- Povečanje propustnosti proge oziroma njene zmogljivosti,
- Zmanjšanje eksploatacijskih stroškov.

Upošteva se zgoraj definirana izhodišča, se bodo v okviru predlagane 1. faze posodobitve proge izvajali štirje podprojekti.

Podprojekt 1 – Železniške postaje

- Ureditev prometnih mest v funkciji izogibalšč
 - Izogibaldišče 1 – Cirkovce na progovnem odseku Pragersko – Kidričevo
 - Izogibaldišče 2 – Cvetkovci na progovnem odseku Moškanjci – Ormož
- Rekonstrukcija postaj – faza A
 - Postaja Kidričevo
 - Postaja Ptuj
 - Postaja Moškanjci
 - Postaja Ormož

Podprojekt 2 – SVTK naprave in sistemi

- SV naprave in sistemi
- TK naprave in sistemi

Podprojekt 3 – Objekti spodnjega ustroja

- Sanacija podpornih zidov
- Premostitveni objekti

Podprojekt 4 – Okoljevarstveni ukrepi

- V skladu z Uredbo o hrupu zaradi cestnega ali železniškega prometa in Zakonom o varstvu okolja je treba pri določenih posegih v prostor, oziroma v zvezi s predvidenimi rekonstrukcijami postaj in objektov na določenih odsekih izvesti pasivno zaščito objektov ob trasi. V tej fazi posodobitve proge še niso potrebna oziroma predvidena arheološka izkopavanja.

6.4. PREDSTAVITEV INVESTITORJA

Investitor projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza je Ministrstvo za promet, upravljavec investicije pa je Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije (v nadaljevanju AŽP).

AŽP je bila ustanovljena z uveljavitvijo Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o železniškem prometu (Ur.l. RS št. 110/02, 14/03). Ustanovitveni akt agencije je sprejela vlada RS na svoji 13. seji dne 20. 03. 2003.

Iz ustanovitvenega akta je razvidno, da je AŽP samostojna pravna oseba javnega prava, ki opravlja strokovne, tehnične, razvojne, določene upravne in nadzorne naloge s področja prometa v skladu z določbami Zakona o železniškem prometu, Zakona o varnosti v železniškem prometu (Ur.l. RS, št. 85/00) ter sklepom o ustanovitvi AŽP. AŽP je upravljavec javne železniške infrastrukture, ki predvsem v interesu uporabnika zagotavlja pregledno ter nepristransko delovanje trga na področju železniškega prometa.

Naloge in cilji AŽP so:

- sklepanje pogodb za opravljanje javnih gospodarskih služb v imenu in za račun države,
- izvajanje financiranja javnih gospodarskih služb,
- nadzor izvajanja storitev,
- priprava programa omrežja in s tem povezanih strokovnih podlag za obračun uporabnine javne železniške infrastrukture,
- izdelava in izvajanje usklajenega voznega reda, izdajanje in odvzem licenc ter varnostnih spričeval in dovoljenj.

Poleg tega AŽP skrbi za pripravo, organizacijo in vodenje investicijskih del javne železniške infrastrukture ter za gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo in s sredstvi, ki jih dodeli vlada.

6.5. LOKACIJA

6.5.1. Umestitev projekta v mednarodno železniško omrežje

Z določitvijo desetih prioriternih transportnih koridorjev med EU in ostalimi evropskimi državami na konferencah ministrov za promet (Kreta 1994, Helsinki 1997), je opredeljen prihodnji razvoj transportne infrastrukture v Evropi. Za Slovenijo sta pomembna V. in X. koridor, ki povezujeta Benetke, Ljubljano, Budimpešto in Kijev oziroma Salzburg, Ljubljano, Zagreb in Solun.

Eden od ključnih elementov evropskega integracijskega procesa na področju transporta je razvoj teh mednarodnih transportnih koridorjev, ki v veliki meri služijo mednarodnemu potniškemu in transportnemu prometu.

6.5.2. Umestitev projekta na slovensko železniško omrežje

Vsa dela v okviru realizacije 1. faze posodobitve proge Pragersko – Ormož bodo potekala na glavni enotirni neelektrificirani progi Pragersko – Ormož. Dela pri posodobitvi proge bodo potekala na zemljišču, ki je v lasti Republike Slovenije in v upravljanju Slovenskih železnic, v manjšem delu pa bo potreben odkup zemljišč.

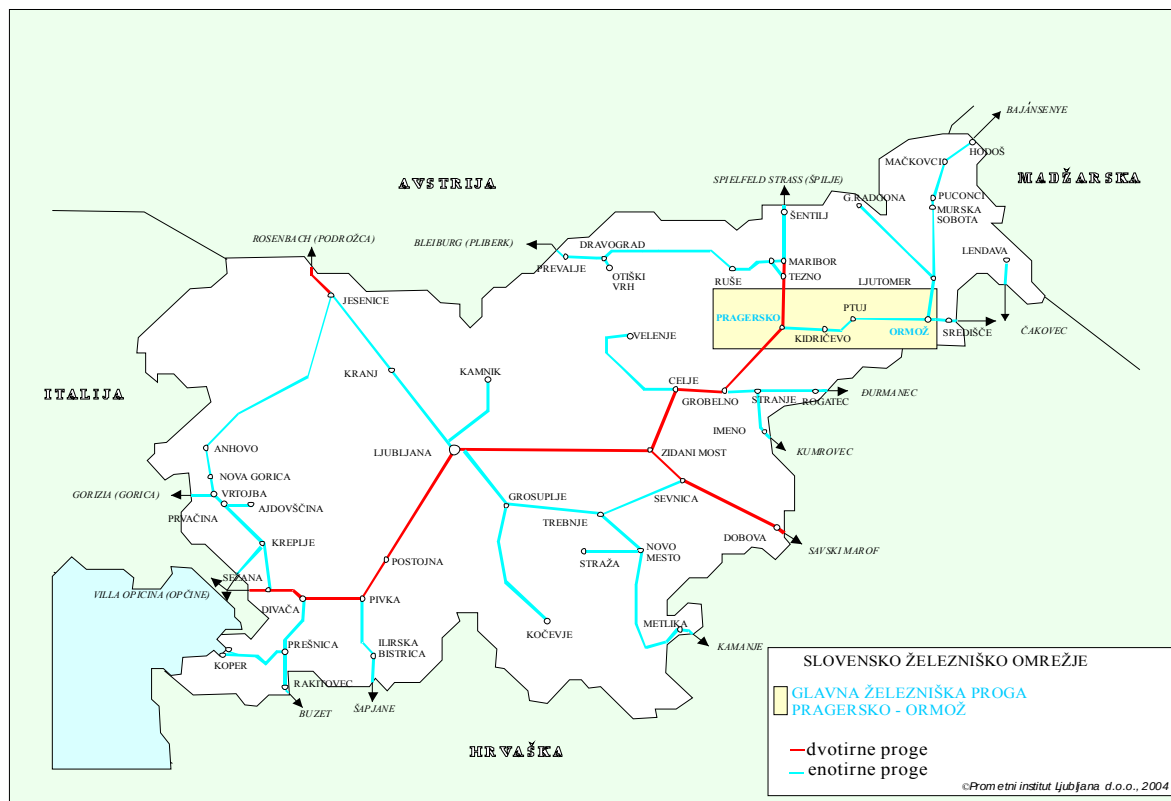
Vsa zemljišča, ki so predvidena za odkup so kmetijska zemljišča (njive) in na tej osnovi so bile izračunane povprečne vrednosti odkupa zemljišč. Za realizacijo obravnavanega projekta bo treba odkupiti približno 23.900 m² zemljišč. Stroški za pridobitev zemljišč so ocenjeni in v izračunu investicijske vrednosti izmerjeni v višini 65,6 mio SIT oz. 273.470 evrov (brez upoštevanega davka na promet nepremičnin), (Interni viri Prometnega Instituta Ljubljana, d.o.o.).

6.6. PREDSTAVITEV PROGE PRAGERSKO – ORMOŽ

Proga Pragersko – Ptuj – Ormož je sestavni del slovenskega železniškega omrežja, ki skupaj obsega 1,229 km prog, od katerih je 331 km prog dvotirnih. V sklopu slovenskega železniškega omrežja je proga deklarirana kot glavna enotirna in neelektrificirana proga v dolžini 40,2 km.

Proga v suhozemnem železniškem tranzitu povezuje severovzhodne evropske države z jugozahodnimi, v luškem tranzitu pa severovzhodne države z lukso Koper. Pomembna je vloga obstoječe proge tudi v mednarodnem prometu Slovenije, predvsem za izvoz oziroma uvoz z Madžarske.

Slika 4: Glavna proga Pragersko – Ormož na slovenskem železniškem omrežju



Vir: Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005.

Proga je bila zgrajena in predana v uporabo leta 1860 kot del proge Pragersko – Čakovec – Kotoriba. Priprave na gradnjo proge so se pričele leta 1846 in sicer zato, ker je bil zaradi konkurence železniške proge Dunaj – Trst v mestih in krajih ob Dravi zelo razširjen strah pred zaostajanjem v razvoju poslovanja in prometa.

Na progi je enajst prometnih mest od tega so štiri postaje, in sicer Kidričevo, Ptuj, Moškanjci, Ormož in sedem postajališč, in sicer Šikole, Cirkovce, Strnišče, Hajdina, Zamušani, Osluševci in Velika Nedelja.

6.7. NAPOVED OBSEGA TRANSPORTNEGA DELA

6.7.1. Napoved obsega dela v tovornem prometu

Model predvidenega tovornega prometa temelji na domnevi, da je mednarodne trgovske odnose mogoče oceniti s pomočjo podatkov o ekonomski aktivnosti.

Glavni zaključki, ki izhajajo iz uporabljenih modelov napovedi tovornega prometa in njihovih rezultatov so navedeni v nadaljevanju (Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005):

- po scenariju visoke rasti se predvideva podvojitev mednarodnega prometa od 2,8 mio ton v letu 2001 na 5,6 mio ton leta 2020 (stopnja rasti 3,7 % povprečno letno), po manj verjetnem scenariju nizke rasti pa se bo promet še vedno povečeval za več kot 20 % od 2,6 mio ton na 3,1 mio ton v letu 2020 (stopnja rasti 0,9 % povprečno letno);
- domači promet naj bi se po scenariju visoke rasti skoraj potrojil od 0,3 mio ton v letu 2001 na 0,8 mio ton leta 2020 (stopnja rasti 5,3 % povprečno letno); po scenariju nizke rasti pa se bo promet povečal za skoraj 50 % na 0,4 mio ton v letu 2020 (stopnja rasti 1,5 % povprečno letno).

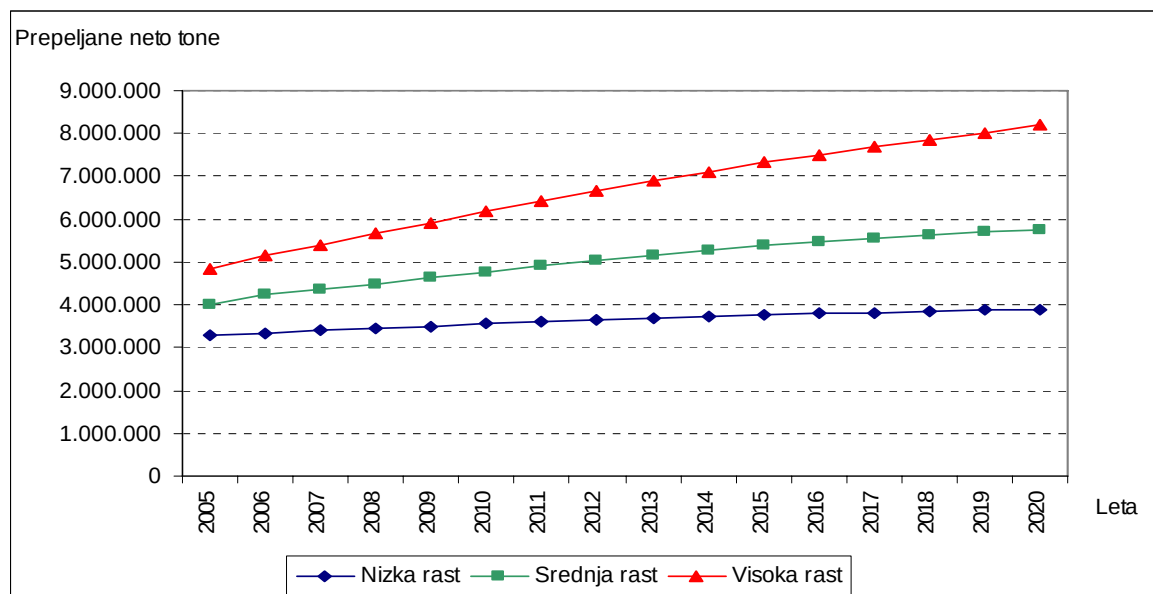
V nadaljevanju so v Tabeli 6 in na Sliki 5 (str. 29) podane predvidene količine tovora za progo Pragersko – Ormož v obdobju 2005 – 2020.

Tabela 6: Predviden obseg transportnega dela v tovornem prometu na progi Pragersko – Ormož (neto tone v 000)

Leto	Prepeljane neto tone		
	Nizka rast	Srednja rast	Visoka rast
2005	3.277	4.007	4.851
2010	3.550	4.776	6.187
2015	3.781	5.394	7.341
2020	3.893	5.768	8.199

Vir: Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005.

Slika 5: Predviden obseg transportnega dela v tovornem prometu na progi Pragersko – Ormož



Vir: Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005.

6.7.2. Napoved obsega dela v potniškem prometu

Na potniški promet najbolj vplivajo socialno-ekonomski trendi, na primer razvoj demografske strukture, prihodki gospodinjstev in stopnja motorizacije, ki določajo mobilnost populacije. S podobno metodologijo kot pri tovornem prometu in s hkratnim upoštevanjem zgoraj omenjenih faktorjev je bilo število potnikov, ki bodo v prihodnosti uporabljali železniške odseke/postaje, izračunano s pomočjo stopnje rasti prebivalstva in pričakovane rasti prihodkov, ki izhaja iz letne stopnje rasti BDP na prebivalca. Izkušnje v zahodni Evropi kažejo, da se povpraševanje po železniških potniških prevozech ne poveča nujno z večjimi prihodki gospodinjstev. Nasprotno, večji prihodek omogoča motorizacijo, zato povpraševanje po potniškem prometu ne raste v enaki meri kot prihodki.

Glavni zaključki, ki izhajajo iz uporabljenih modelov napovedi prometa in njihovih rezultatov, so (Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005):

- po scenariju srednje rasti bo v časovnem obdobju 20 let na vseh odsekih prišlo do povprečnega povečanja potniškega transporta, vendar bo ta rast v primerjavi s tovornim nekaj nižja;
- po scenariju visoke rasti se bo povečalo povprečno dnevno število domačih vlakov s sedanjih 10 na 11 v letu 2020, medtem kot se bo mednarodni promet podvojil s sedanjih 3 na 6 vlakov dnevno.

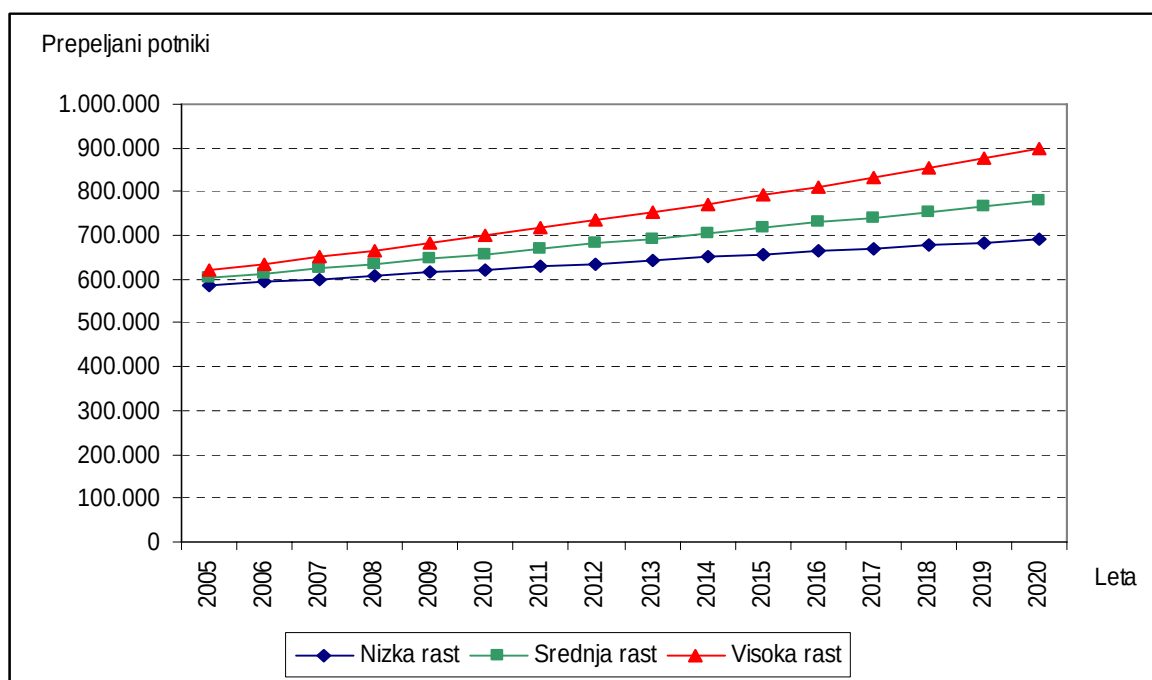
V nadaljevanju je v Tabeli 7 in Sliki 6 podano predvideno število prepeljanih potnikov za progo Pragersko – Ormož v obdobju 2005 – 2020.

Tabela 7: Predviden obseg transportnega dela v potniškem prometu na progi Pragersko – Ormož (prepeljani potniki v 000)

Leto	Prepeljani potniki		
	Nizka rast	Srednja rast	Visoka rast
2005	587	603	620
2010	622	658	699
2015	657	716	790
2020	691	780	900

Vir: Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005.

Slika 6: Predviden obseg transportnega dela v potniškem prometu na progi Pragersko – Ormož



Vir: Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005.

6.8. INVESTICIJSKA VREDNOST PROJEKTA

Osnova za izračun investicijske vrednosti projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza so vrednosti, ki izhajajo iz (Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005):

- projektantskih predračunov iz izdelane projektne dokumentacije »Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza« (SŽ – Projektivno podjetje d.d., faza PGD/PZI; št. 3501; datum izdelave: oktober 2003 – december 2003),
- elaborata »Ocena investicijskih stroškov za projekt TEN železniškega koridorja št. V – železniška proga Pragersko – Ptuj – Ormož« (SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana d.d., maj 2003),
- predinvesticijske zasnove »Projekt TEN železniškega koridorja št. V / Železniška proga Pragersko – Ptuj – Ormož / Projekt A« (Prometni institut Ljubljana d.o.o., maj 2003),
- povprečnih tržnih cen za izdelavo še potrebne dokumentacije, odkupe zemljišč in nadzor nad izvedbo del,
- pogodbenih vrednosti za že izdelano projektno, investicijsko in drugo dokumentacijo.

V investicijsko vrednost projekta so vključena gradbena in montažna dela, vrednost materiala zgornjega in spodnjega ustroja, signalno-varnostnih in telekomunikacijskih naprav ter elektroenergetskih naprav, vključena je izdelava dokumentacije, nadzor nad izvedbo del, stroški odkupa zemljišč, stroški omilitvenih ukrepov – pasivne zaščite naseljenih objektov na progi, avtobusni prevozi, šolanje osebja in rezervni deli.

Vse vrednosti so izračunane po stalnih cenah iz decembra 2004 ter preračunane v evre, upoštevaje razmerje 1 EUR = 240,00 SIT.

Na teh osnovah je izračunana skupna investicijska vrednost projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, ki znaša 13.907,35 mio SIT po stalnih cenah iz decembra 2004 oz. 57,95 mio EUR (glej Tabelo 8, na str. 32).

Tabela 8: Investicijska vrednost projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza

cene december 2004, 1 EUR = 240,00 SIT		
ELEMENTI	Investicijska vrednost	
	V 000 SIT	V 000 EUR
A. GRADBENA DELA	5.783.057,41	24.096,07
1. Pripravljalna in zaključna dela	205.777,81	857,41
2. Zgornji ustroj	2.928.942,98	12.203,93
3. Spodnji ustroj	591.340,70	2.463,92
4. Povezovalne ceste	41.494,15	172,89
5. Prestavitev TK kablov, kabelski priključek	89.407,21	372,53
6. Objekti	1.915.674,25	7.981,98
7. Prestavitev SVTK naprav	10.420,29	43,42
B. SV in TK naprave	4.602.555,35	19.177,31
1. SV naprave	4.012.779,35	16.719,91
2. TK naprave	589.776,00	2.457,40
C. EE naprave	167.649,91	698,54
D. SKUPAJ (A + B + C)	10.553.262,66	43.971,93
E. DRUGE STORITVE	653.093,79	2.721,22
1. Dokumentacija	494.794,85	2.061,65
2. Nadzor	158.298,94	659,58
F. OSTALO	392.947,03	1.637,28
1. Ovire v prometu	315.100,35	1.312,92
2. Odkupi zemljišč	65.632,80	273,47
3. Pasivna zaščita objektov	12.213,89	50,89
G. SKUPAJ (D + E + F)	11.599.303,48	48.330,43
H. DAVEK	2.308.046,79	9.616,86
I. SKUPAJ (G + H)	13.907.350,28	57.947,29

Vir: Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005.

6.9. VIRI FINANCIRANJA PROJEKTA

6.9.1. Uvodno pojasnilo

Investicijska vrednost projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza je bila izračunana po stalnih cenah za december 2004 in znaša 13.907,35 mio SIT oz. 57,95 mio EUR. Za realizacijo projekta so kot vir financiranja predvidena proračunska sredstva Republike Slovenije, sredstva Evropske unije v okviru programa ISPA in sredstva Kohezijskega sklada Evropske unije.

Za sofinanciranje s sredstvi iz programa ISPA je bil predlagan podprojekt *Modernizacija SVTK naprav*. Glede na to, da je ustrezal zahtevam in izpolnjeval kriterije za uvrstitev med projekte, za katere bo Evropska unija zagotavljala sredstva iz programa ISPA, je bil finančni memorandum št. 2003 SI 16 P PT 004 za zagotovitev sredstev ISPA med Evropsko komisijo in vlado Republike Slovenije, podpisan 10. 02. 2004. Evropska unija je s podpisom finančnega memoranduma za podprojekt SVTK zagotovila sredstva v višini 10 mio EUR (Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005).

Za sofinanciranje s sredstvi kohezijskega sklada pa je bil predlagan podprojekt *Gradbena dela*. Tudi ta je izpolnjeval kriterije za uvrstitev med projekte, za katere bo Evropska unija zagotavljala sredstva iz Kohezijskega sklada Evropske unije. Odločba Evropske komisije št. CCI 2004/SI/16/C/PT/002 za zagotovitev sredstev kohezijskega sklada je bila podpisana 20. 12. 2004. Evropska unija je s podpisom omenjene odločbe za podprojekt Gradbena dela zagotovila sredstva v višini 14,52 mio EUR (Investicijski program - Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005).

6.9.2. Dinamika zagotavljanja finančnih sredstev

Investicijska vrednost projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza znaša 13.907,35 mio SIT oz. 57,95 mio EUR po stalnih cenah za december 2004 in 15.017,81 mio SIT po tekočih cenah.

Preračun investicijskih vrednosti iz stalnih cen v tekoče temelji na upoštevanju realizirane in predvidene letne inflacijske stopnje. Kot osnova za preračun cen je upoštevana napoved inflacije iz dokumenta *Jesensko poročilo 2004* (Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, Ljubljana 2004), v okviru katerega so podane tudi srednjeročne projekcije makroekonomskih kazalcev do leta 2009.

Za preračun investicijskih vrednosti iz stalnih cen v tekoče so bile tako upoštevane naslednje letne inflacijske stopnje (Investicijski program Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005):

- leto 2005 3,0 %
- leto 2006 2,7 %
- leto 2007 2,6 %
- leto 2008 2,5 %

Na tej osnovi izračunana investicijska vrednost projekta znaša 15.017,81 mio SIT po tekočih cenah, pri čemer odpade na posamezno leto (Investicijski program Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005):

- do 31.12.2004: 464,12 mio SIT
- leto 2005: 22,99 mio SIT
- leto 2006: 7.144,11 mio SIT
- leto 2007: 6.057,37 mio SIT
- leto 2008: 1.329,23 mio SIT

Absolutne vrednosti posameznih virov sredstev ter strukturni deleži so prikazani v spodnji tabeli.

Tabela 9: Viri financiranja projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza

VIRI SREDSTEV	INVESTICIJSKA VREDNOST	VIRI SREDSTEV PO LETIH					tekoče cene	v 000 SIT
		SKUPAJ do 31.12.2004	2005	2006	2007	2008	Delež v %	
1. Proračunska sredstva RS	9.133.009	464.115	22.992	3.644.107	3.672.565	1.329.231	60.8	
2. Sredstva strukturnih skladov - ISPA	2.400.000	0	0	1.500.000	900.000	0	16.0	
3. Sredstva Kohezijskega sklada EU	3.484.800	0	0	2.000.000	1.484.800	0	23.2	
SKUPAJ (1 + 2 + 3)	15.017.809	464.115	22.992	7.144.107	6.057.365	1.329.231	100.0	

Vir: Investicijski program Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005.

Predvideni viri zagotavljanja sredstev po letih so sledeči:

- **do 31. 12. 2004**
- sredstva proračuna RS 464,12 mio SIT

Proračunska sredstva so bila porabljenja za izdelavo investicijsko–projektne dokumentacije ter odkupe zemljišč.

- **leto 2005**

- proračunska sredstva RS – 100 %	22,99 mio SIT
-----------------------------------	---------------

Sredstva v višini 22,99 mio SIT so namenjena za izdelavo projektne, investicijske in razpisne dokumentacije.

- **leto 2006**

- proračunska sredstva RS – 51 %	3.644,11 mio SIT
- sredstva strukturnih skladov – ISPA – 21 %	1.500,00 mio SIT
- sredstva kohezijskega sklada EU – 28 %	2.000,00 mio SIT

Sredstva v višini 7.144,11 mio SIT bodo namenjena za operativno izvedbo gradbenih del, dobavo in montažo SV, TK in EE naprav, nadzor nad izvedbo del, ovire v prometu in pasivno zaščito objektov.

Proračunska sredstva RS v višini 3.644,11 mio SIT bodo zagotovljena iz proračuna RS za leto 2006 pri proračunskem uporabniku Ministrstvu za promet.

Sredstva strukturnih skladov – ISPA v višini 1.500,00 mio SIT bodo zagotovljena iz proračuna Republike Slovenije za leto 2006 pri Ministrstvu za promet v okviru podprograma 13032407 Investicijske dejavnosti na železniški infrastrukturi, in sicer v proračunski postavki 7176 ISPA – Pragersko – Ormož.

Sredstva Kohezijskega sklada EU v višini 2.000,00 mio SIT bodo zagotovljena iz proračuna Republike Slovenije za leto 2006 pri Ministrstvu za promet v okviru podprograma 13032407 Investicijske dejavnosti na železniški infrastrukturi, in sicer v proračunski postavki 5338 Kohezija: železniška povezava Pragersko – Ormož.

- **leto 2007**

- proračunska sredstva RS – 61 %	3.672,57 mio SIT
- sredstva strukturnih skladov – ISPA – 15 %	900,00 mio SIT
- sredstva kohezijskega sklada EU – 24 %	1.484,80 mio SIT

Sredstva v višini 6.057,37 mio SIT bodo namenjena za operativno izvedbo gradbenih del, montažo SV, TK in EE naprav, nadzor nad izvedbo del, ovire v prometu, pasivno zaščito objektov ter potreben odkup zemljišč.

Proračunska sredstva RS v višini 3.672,57 mio SIT bodo zagotovljena iz proračunu RS za leto 2007 pri proračunskem uporabniku Ministrstvu za promet.

Sredstva strukturnih skladov – ISPA v višini 900,00 mio SIT bodo zagotovljena iz proračuna Republike Slovenije za leto 2007 pri Ministrstvu za promet v okviru

podprograma 13032407 Investicijske dejavnosti na železniški infrastrukturi in sicer v proračunski postavki 7176 ISPA – Pragersko – Ormož.

Sredstva kohezijskega sklada EU v višini 1.484,80 mio SIT bodo zagotovljena iz proračunu Republike Slovenije za leto 2007 pri Ministrstvu za promet v okviru podprograma 13032407 Investicijske dejavnosti na železniški infrastrukturi in sicer v proračunski postavki 5338 Kohezija: železniška povezava Pragersko – Ormož.

Dinamiko izvajanja plačil, ki bo prilagojena dejanski dinamiki operativnega izvajanja plačil, bo v okviru letnega načrta investicij zagotavljala Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije.

- **leto 2008**

- proračunska sredstva RS – 100 %

1.329,23 mio SIT

Sredstva v višini 1.329,23 mio SIT bodo namenjena za operativno izvedbo gradbenih del, montažo SV, TK in EE naprav, nadzor nad izvedbo del, ovire v prometu ter pasivno zaščito objektov.

Proračuna sredstva RS v višini 1.329,23 mio SIT bodo zagotovljena iz proračuna RS za leto 2008 pri proračunskem uporabniku Ministrstvu za promet.

6. 10. IZVAJANJE IN NADZOR PROJEKTA

Končni prejemnik je odgovoren za realizacijo projekta v skladu s pogodbo, zakoni in projektno pripravo. Dolžan je koordinirati projektne partnerje, spremljati in poročati o napredku projekta ter hraniti projektno, finančno in vsebinsko dokumentacijo.

6.10.1. Obveznost poročanja

Evropska komisija kot dajalec velike količine nepovratnih sredstev želi pregled nad tem kako so njena sredstva porabljena. V kontekstu Kohezijskega sklada je upravljalni organ odgovoren za zbiranje informacij o projektih in na ta način spremlja in ocenjuje program kot celoto. Izvajalec projekta mora zato upravljalnemu organu poročati, ali projekt vsebinsko dosega zastavljene cilje, ali poteka v skladu s predvidenim terminskim načrtom in ali je poraba sredstev v skladu s planirano.

Zato, da priprava poročil o izvajanju projekta poteka nemoteno, je pomembno:

- skrbno vodenje vseh stroškov projekta vključno z arhiviranjem vse potrebne dokumentacije,

- upoštevanje pravil, ki določajo, kateri stroški so dovoljeni in kateri ne,
- upoštevanje rokov za pripravo poročil,
- učinkovito vedenje projekta.

6.10.2. Nadzor projekta

Cilj nadzora projekta je zagotoviti namensko porabo dodeljenih sredstev in zagotoviti sledljivost vsakega potrošenega evra. Finančni nadzor ima dva nivoja. Na prvem upravljalni organ preverja, ali so v prejetih poročilih navedene specifikacije stroškov točne, ali se dodeljena sredstva učinkovito in pravilno uporabljajo in skuša preprečiti, odkriti in odpraviti nepravilnosti pri izvajanju projekta ter preveri finančno in vsebinsko dokumentacijo projekta. Na drugem nivoju pa se nadzira uspešnost sistema celotne izvedbe programa, pri čemer poteka kontrola projektov na terenu samem. Nadzor lahko izvedeta še Evropska komisija in računsko sodišče tudi po zaključku projekta (Geld, 2004, str. 38, 39).

7. SKLEP

V diplomskem delu sem prikazal različne oblike pomoči EU, predvsem na področju transportne infrastrukture. Posvetil sem se Kohezijskemu skladu, saj je to sklad, ki je namenjen izključno za financiranje projektov, ki se nanašajo na razvoj transportne infrastrukture, in izboljšanje okolja v državah članicah. Evropska unija je zelo natančno definirala, kakšni naj bi bili projekti, da bi bili sofinancirani s pomočjo Kohezijskega sklada, prav tako so jasno določeni postopki, ki vodijo do teh finančnih pomoči. Zato je zelo pomembno, da za vsako obliko pomoči, ki nam je na voljo, vemo, katere pogoje mora projekt izpolnjevati.

Potrebe po transportu naraščajo iz dneva v dan, posledice pa so vidne v preobremenjenosti posameznih delov prometnic in neuravnoteženi zasedenosti celotne prometne infrastrukture. Slovenija je tranzitna država in z ustreznimi ukrepi bi bil transport lahko eden najpomembnejših in nadpovprečno produktivnih delov našega gospodarstva. Žal pa se pri nas zaradi drugačnih interesov vodi napačna prometna politika in se kljub evropskim usmeritvam železnici ne namenja pozornosti, ki si jo zasluži in potrebuje.

Evropska koridorja, ki potekata skozi našo državo, je treba maksimalno izkoristiti, to pa nam bo uspelo le, če bomo imeli prometno infrastrukturo, ki bo omogočala kakovostne usluge.

Evropa potrebuje transportni sistem, ki bo zadovoljeval potrebe uporabnikov, omogočal zanesljivo mobilnost in ne bo pripeljal do ekološke katastrofe. Oživitev železniškega

transporta je ena od prvih prioritet transportne politike Evropske unije (Krautberger, 2003, str. 114). Glede na bistveno povečanje prometnih tokov v EU je nujno potreben bolj uravnotežen in manj obremenjen transportni sistem, ki bi pomenil izboljšano kakovost življenja prebivalcev in učinkovitejšo evropsko ekonomijo kot posledico znižanja transportnih stroškov.

Republika Slovenija se je z vstopom v Evropsko unijo zavezala, da bo v prihodnjem obdobju dokončala manjkajoče povezave, posodobila staro železniško infrastrukturo in izboljšala pretočnost prometa na vseevropskem železniškem omrežju. Evropska unija s svojimi finančnimi instrumenti ponuja možnost sofinanciranja projektov, ki sledijo prometni politiki EU, predvsem s Kohezijskim skladom, ki je namenjen tovrstnim projektom. Vprašanje je torej, ali je Slovenija zmožna pripraviti tolikšno število kakovostnih projektov, da bi lahko izkoristila vsa denarna sredstva, ki so ji na razpolago.

Naloga naše države je, da poskuša čim bolje izkoristiti pomoč, ki jo ponuja EU s Kohezijskim skladom na področju prometa, to pa ji bo uspelo tako, da bo pripravila zadostno število kakovostnih projektov, ki se ujemajo s politiko Evropske unije. Eden takih projektov je projekt Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, ki je bil deležen finančne pomoči tako od finančnega instrumenta ISPA, kot tudi od Kohezijskega Sklada.

Danes se večina potniškega in tovornega prometa odvija po cestah. Mislim, da bi se moral promet s ceste preusmeriti na železnice, to pa se bo lahko zgodilo le v primeru, če bo ponudba železniškega prevoza konkurenčna. Kot je razvidno iz diplomske naloge, je večina investicij na področju prometa v Sloveniji namenjena izgradnji avtocest. Mislim, da bi se ta politika morala spremeniti tako, da bi Slovenija začela pospešeno vlagati v železniško infrastrukturo in tako povečala delež železniškega prometa.

Zaradi zagotovitve gospodarnejšega in skladnejšega razvoja države, izboljšanja povezanosti s svetom, varstva okolja ter smotrnejše rabe energije je v integralnem prometnem omrežju potreben kakovosten premik na področju železniškega omrežja. Potrebna je takšna obnova in dograditev obstoječih prog ter gradnja nove železniške infrastrukture, da bo železnica postala osnovni nosilec javnega potniškega prometa in tudi prednostno prevozno sredstvo za tovorni prevoz na večje razdalje. Še enkrat pa bi rad omenil, da ima Slovenija za obnovo železnic na razpolago sredstva Kohezijskega sklada, ki jih lahko izkoristi, če se bo slovenska vlada potrudila za vzpostavitev čimbolj učinkovitega sistema za črpanje omenjenih sredstev.

LITERATURA

1. Aristovnik Aleksandar, Kešeljevič Aleksandar: Bodo sredstva Evropske unije pospešila gospodarsko rast Slovenije. Finance, Ljubljana, 2004, 147, str. 8.
2. Bašić Edita: Črpanje sredstev iz strukturnih in kohezijskega sklada Evropske Unije. Diplomsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2005. 50 str.
3. Geld Marjeta: Pogoji za prijavo projektov za sredstva Evropske Unije. Diplomsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2004. 56 str.
4. Jurančič Iztok: Škoda bi bilo zavrniti lasten denar. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2004, 17, str. 24.
5. Kafol Ciril, Groznik Aleš: Slovenski model irske zgodbe o uspehu. Finance, Ljubljana, 2005, 149, str. 8.
6. Krautberger Marko: Železniški promet in EU: Do leta 2020 bo spet oživel železniški promet. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2003, 8, str. 114.
7. Mišič Aleš: Za železnice 10 milijard evrov. Večer, Ljubljana, 2005, 237, str. 9.
8. Mrak Mojmir et al.: Kohezijska politika Evropske unije. Ljubljana : Samozaložba, 2004. 160 str.
9. Pavlin Barbara: Do leta 2020 milijarda evrov za železniške naložbe. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2004, 22, str. 50.
10. Rovan Andreja: The importance of Structural Policy for Slovenia as a Future EU Member-state. IB revija, 2001, 35, str. 86 – 97.
11. Triller Anita: Vključevanje malih in srednje velikih podjetij v proces pridobivanja sredstev iz skladov Evropske unije. Specialistično delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2006. 64 str.
12. Zalaznik Alenka: Pridobivanje sredstev EU – kje in kako? Vsekakor resno. Finance, Ljubljana, 2003, 241, str. 17.
13. Žvan Andraž: Politike Evropske unije. Pravna Praksa, Ljubljana, 2004, 7, str. 38.

VIRI

1. Agencija Republike Slovenije za regionalni razvoj.
[URL: <http://www.gov.si/arr/>], 27.07.2006.
2. Enotni programski dokument 2004 – 2006. Ljubljana : Vlada Republike Slovenije, 2003. 235 str.
3. Evropski socialni sklad.
[URL: http://www.gov.si/euskladi/skladi/strukt_ess_2.html], 15.07.2006.
4. Interni viri Prometnega Instituta Ljubljana, d.o.o.
5. Investicijski program – Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza. Ljubljana : Prometni Institut Ljubljana d.o.o., 2005. loč. pag.
6. Kohezijska politika Evropske unije.
[URL: <http://miha.ef.uni-lj.si/rcef/kpeu/index.asp?pg=predstavitev/razlaga>], 6.08.2006.
7. Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96).
8. Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov. Ljubljana : Služba Vlade RS za strukturno politiko in regionalni razvoj, 2004. 136 str.
9. Projekti, sofinancirani s sredstvi razvojnih skladov Evropske unije v obdobju od leta 2004 do leta 2013. Maribor : Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije, 2005. 23 str.
10. Referenčni okvir za Kohezijski sklad za področje prometa 2004 – 2006. Ljubljana : Ministrstvo za promet RS. 84 str.
[URL: <http://www.gov.si/euskladi/skladi/kohezija.html>], 2003.
11. Regionalna politika EU in strukturni skladi. Ljubljana : Informacijski center Delegacije Evropske komisije v Sloveniji, 2001. 15 str.
12. Second Progress Report on Economic and Social Cohesion: Communication from the Commision. Brussels : Commission of the European Communities. 51 str.
[URL: http://www.eukn.org/netherlands/themes/Urban_Policy/Social_inclusion_and_integration/Second-cohesion-report_1038.html], 2003.

13. Strmčnik Judita: Pogovor, zaposlena v Prometnem Institutu Ljubljana, d.o.o., 1.09.2006.
14. Strukturni in Kohezijski skladi EU v Sloveniji.
[URL: http://www.gov.si/euskladi/skladi/1raz_.html], 9.07.2006.
15. The Cohesion Fund: What is it? Regional Policy – Inforegio.
[URL: http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/procf/stru/prcfl_en.html], 8.08.2006.
16. Third Report on Economic and Social Cohesion: A New Partnership for Cohesion. Brussels : Commission of the European Communities. 39 str.
[URL: [http://www.europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/interim3/com\(2005\)192short_sl.pdf](http://www.europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/interim3/com(2005)192short_sl.pdf)], 2003.
17. Zakon o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 29/2005).

PRILOGE

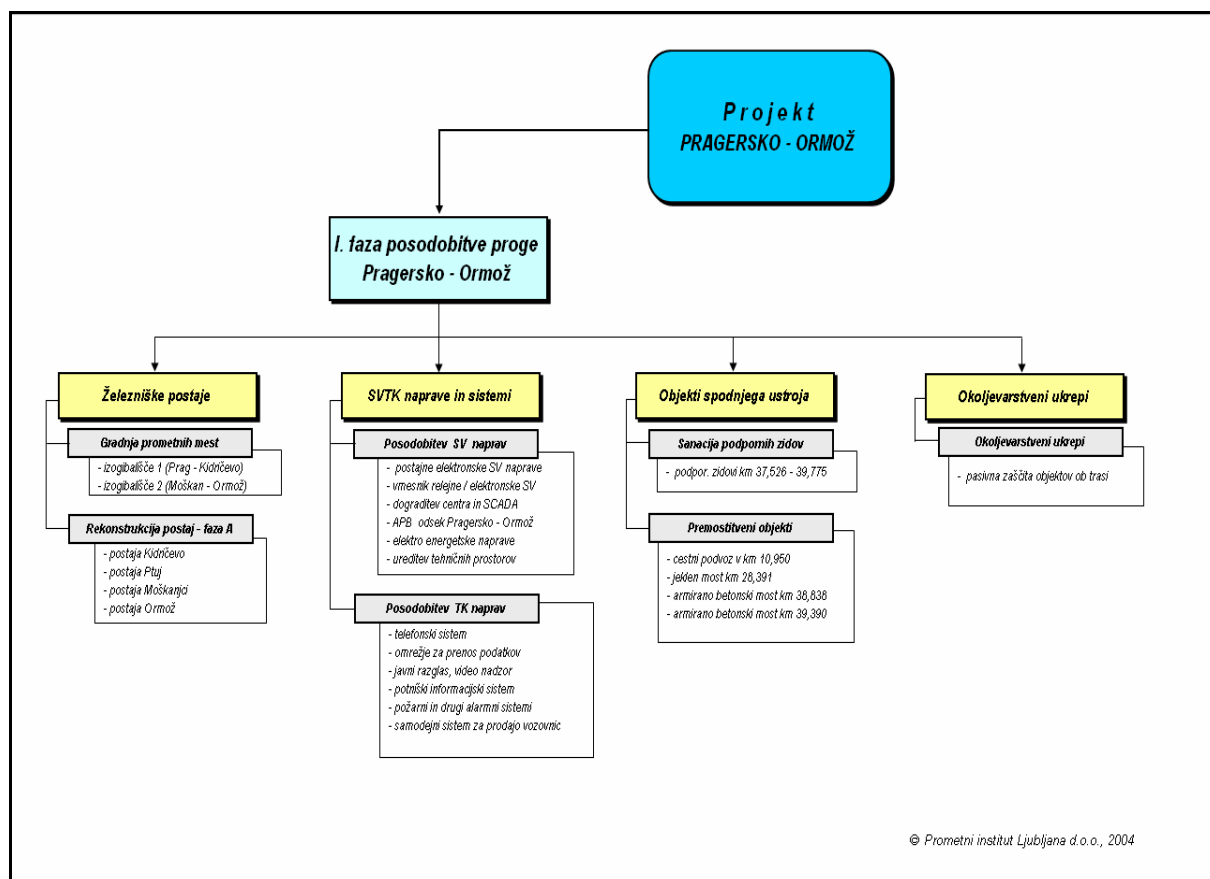
Kazalo prilog:

PRILOGA 1: Struktura projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza	1
PRILOGA 2: Ukrepi v okviru celotne posodobitve proge Pragersko – Ormož	2
PRILOGA 3: Sklep o potrditvi PIZ »Projekt TEN železniškega koridorja št. V / Železniška proga Pragersko – Ormož / 1. faza	3
PRILOGA 4: Finančni memorandum ISPA	4
PRILOGA 5: Odločba Evropske komisije št. CCI2004/SI/16/C/PT/002 za zagotovitev sredstev Kohezijskega sklada.....	10
PRILOGA 6: Prošnja za dovolitev vpogleda v investicijsko dokumentacijo projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza.....	17
PRILOGA 7: Seznam kratic	18

.

PRILOGA 1: Struktura projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza

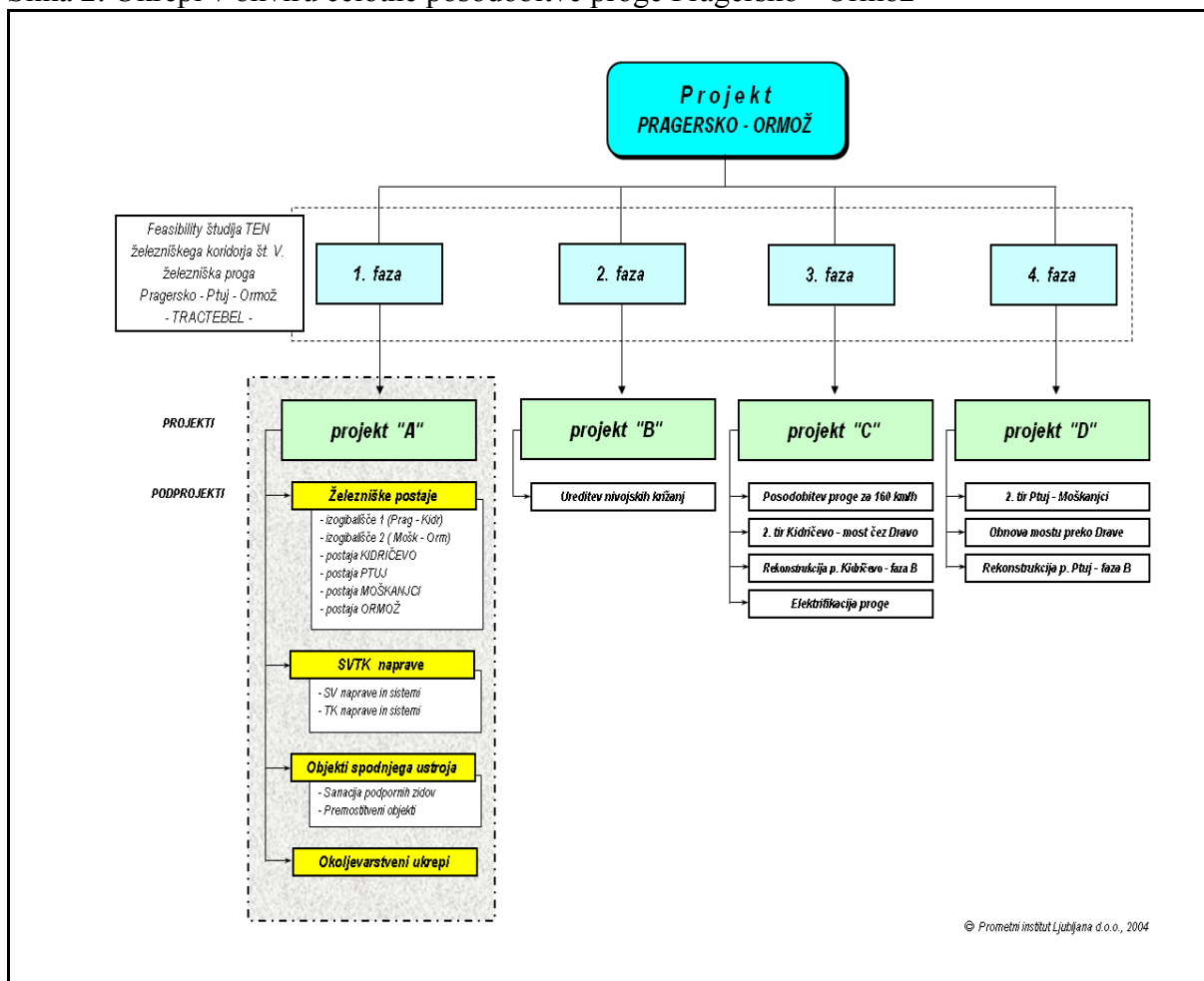
Slika 1: Struktura projekta Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza



Vir: Investicijski program Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005.

PRILOGA 2: Ukrepi v okviru celotne posodobitve proge Pragersko – Ormož

Slika 2: Ukrepi v okviru celotne posodobitve proge Pragersko - Ormož



Vir: Investicijski program Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza, 2005.

PRILOGA 3: Sklep o potrditvi PIZ »Projekt TEN železniškega koridorja št. V / Železniška proga Pragersko – Ormož / 1. faza



Republika
Slovenija

Ministrstvo za promet

Minister

Langusova 4, 1535 Ljubljana
telefon: 01 478 82 82
faks: 01 478 81 39
e-pošta: mpz.info@gov.si
http://www.gov.si/mpz

Niša št.: 26160-1/2004/40-0006104

Datum: 20.12.2004

Na podlagi 18.člena zakona o Vladi Republike Slovenije (Ur.l. RS št. 4/93,71/94 in 23/96) in 17.člena Uredbe o enotni metodologiji za izdelavo programov za javna naročila investicijskega značaja na področju javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 87/2004) ter na osnovi poročila o predinvesticijski osnovi »Projekt TEN železniškega koridorja št.V, železniška proga Pragersko – Ptuj – Ormož, Projekt A« z dne 2.12.2004, ki ga je izdelala komisija za pregled in izdelavo ocene investicijske dokumentacije za javno železniško infrastrukturo pri Ministrstvu za promet RS, imenovana dne 21.3.2001 s sklepom ministra, pristojnega za promet št. 26160-1/2001-8, izdaja Ministrstvo za promet Republike Slovenije

SKLEP

o odobritvi izdelave investicijskega programa

1. Na osnovi predinvesticijske zasnove, ki obravnava »Projekt TEN železniškega koridorja št.V, železniška proga Pragersko – Ptuj – Ormož, Projekt A«, se odobri izdelava investicijskega programa. V investicijskem programu mora biti natančno predstavljena organizacija vodenja projekta in realen terminski plan izvajanja v vsebini in obsegu, kot ga določa Uredba o enotni metodologiji za izdelavo programov za javna naročila investicijskega značaja na področju javne železniške infrastrukture za dokument »študija izvedbe«. V investicijskem programu naj se korigirajo tudi stopnje rasti prometa glede na doseženo realizacijo transportnega dela.
2. Sklep začne veljati takoj.

Pripravila:

Breda Križnar, podsekretarka

Odgovorna oseba:

Robert Pajk, višji svetovalec III

mag. Janez Božič
MINISTER



PIZ Pragersko – Ormož - Projekt A

PRILOGA 4: Finančni memorandum ISPA

ISPA Measure No:
2003 SI 16 P PT 004

 JAVNA AGENCIJA ZA ŽELEZNIŠKI PROMET REPUBLIKE SLOVENIJE		
SIGN. Z.	27. 02. 2004	VRED.:
0107		
ŠIFRA ZADEVE: 1310 - 95 / 1310P		
PRIL:		

15

FINANCING MEMORANDUM

Agreed between the European Commission and
the Republic of Slovenia

Concerning the grant of assistance from the Instrument for Structural Policies for
Pre-accession to the following measure

Upgrading of signalling, safety and telecommunication devices and systems on the
railway line Pragersko – Ormož
located in Slovenia

EN

EN

FINANCING MEMORANDUM

The European Commission, hereinafter referred to as "the Commission", acting for and on behalf of the European Community, hereinafter referred to as "the Community" represented by the Acting Director General, Mr Graham Meadows, for the Commission

on the one part, and

The Government of the Republic of Slovenia, hereinafter referred to as "the beneficiary"

on the other part,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

The measure referred to in Article 2 below shall be implemented and financed out of the budgetary resources of the Community in accordance with the provisions set out in this Memorandum. The measure referred to in Article 2 below shall be implemented in line with the General Conditions annexed to the Framework Agreement signed between the Commission and the beneficiary and supplemented by the terms of this Memorandum and the provisions annexed hereto.

Article 2

Identification of the measure

The Instrument for Structural Policies for Pre-accession shall contribute, by way of a grant, towards the financing of the following measure as described in Annex I:

Measure number: 2003 SI 16 P PT 004

Title: Upgrading of signalling, safety and telecommunication devices and systems on the railway line Pragersko – Ormož

Duration: **Start date:** The date of signature of the financing memorandum by the Commission

End date: 31 December 2008

Location: The existing railway line Pragersko – Ormož

Group: Transport corridor N° V



Article 3

Commitment

1. The maximum public or equivalent expenditure which may be taken into account for the purpose of calculating assistance shall be € 17 682 330;
2. The rate of Community assistance granted to the measure is fixed at 57 % of total public or equivalent expenditure as indicated in the financing plan in Annex II;
3. The maximum amount of assistance from the Instrument for Structural Policies for Pre-accession is fixed at € 10 078 928;
4. An amount of € 5 282 292 is committed from the 2003 budget under budgetary line B7-020. Commitments in respect of subsequent instalments shall be based on the initial or revised financing plan for the measure, subject to the state of implementation of the measure and to budgetary availability.

Article 4

Payments

1. Community assistance shall cover payments on the measure for which legally binding commitments have been made by the beneficiary and for which the requisite finance has been specifically allocated. These payments must relate to the works described in Annex I.
2. Payments made before the date of signature of financing memorandum by the Commission shall not be eligible for assistance from the Instrument for Structural Policies for Pre-accession.
3. The measure described in Annex I and payments by the body responsible for the implementation of the measure shall be completed no later than 31 December 2008. The report required for the payment of the final balance should be submitted not later than 6 months after this date.
4. The advance payment is fixed at € 2 015 786, which shall be transferred as follows:
 - An amount of € 1 007 893 is paid out after signature of this memorandum by the beneficiary;
 - The remainder is paid out following the signing of the contract indicated in the procurement plan under Annex I.a by the beneficiary as well as after the fulfilment of the other conditions specified in Article 8(3) hereunder.



Article 5

Respect of Community law and policies

The measure shall be carried out in compliance with the relevant provisions set out in the Europe Agreements and shall contribute to the achievement of Community policies, in particular those concerning transport and trans-European networks.

Article 6

Intellectual property

The Beneficiary and the authority responsible for implementation mentioned in Annex I point 3 shall ensure that they acquire all necessary intellectual property rights to studies, drawings, plans, publicity and other material made in conjunction with planning, implementation, monitoring and evaluation of the project. They shall guarantee that the Commission, or any body or person delegated by the Commission shall have access and the right to use such material. The Commission will only use such material for its own purpose.

Article 7

Permits and authorisations

Any type of permits and or authorisations required for the implementation of the measure must be provided by the competent authorities of the Beneficiary in due time and in accordance with national law.

Article 8

Specific conditions related to the measure

Without prejudice to the general provisions specified in Annex III the Community grant for the measure is subject to the following conditions:

1. Condition on the assumptions and the status of the assets:

The Commission reserves the right to revise the amount of the assistance for ISPA set out in Article 3 if, within five years of the date of the completion of works, the operating conditions (tariffs, revenues, etc.) vary significantly relative to the original assumptions made in determining the level of the grant and/or there is a substantial modification:

- a) affecting the nature of the operation or its implementing conditions, or giving to a private or public body an undue advantage; and

- b) resulting either from a change in the nature of the ownership of any part of the financed infrastructure, or a cessation or material change in the operating arrangements.

The beneficiary country shall inform the Commission of any such change, and shall seek the ex-ante agreement of the Commission to these changes.

2. Condition on viability:

The Community grant for the measure is subject to the authorities concerned making available sufficient resources in order to ensure the effective operation and maintenance of the assets.

3. The second instalment of the advance payment is subject to:

- (a) the compliance of the planned works with the results of ongoing feasibility study "Technical Assistance for the implementation of GSM-R, ERTMS/ETCS systems and remote control of fixed installations for electric traction system on railway network" being co-financed by the ISPA programme.
- (b) the compatibility of the proposed signalling works with those already carried out or in preparation in other sections of the Corridor V.
- (c) the introduction of an application for Cohesion Fund co-financing for the civil engineering infrastructure works foreseen in the Phase A of the project, in order to ensure the coordination needed between all the measures to be carried out in the Phase A of the modernisation project in the railway line Pragersko-Ormož.
- (d) the evidence that, for the work contracts foreseen in Phase A of the project, the EIA procedure, whenever applicable, has been fully completed in compliance with the EC legislation in this area, and the transmission to the Commission of the final EIA including in particular:
 - the results of the public consultations carried out with the designed environmental authorities and with the public concerned;
 - the final statement of the environmental authority on the environmental study;
 - detailed documentation showing how the recommendations of the environmental study have been taken into account.

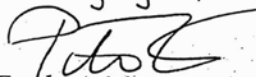
Article 9

The implementation provisions described in the Annexes to this financing memorandum form an integral part of it.

Non-compliance with the conditions and implementation provisions shall be dealt with by the Commission according to the procedure stipulated in Annex III.1. Section VIII.

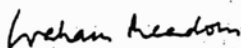
The authentic text of this financing memorandum is the present document as signed hereunder.

Done at Ljubljana, 10 Feb. 2004



For the recipient
Mr Potočnik
National ISPA Coordinator
Office of European Affairs

Done at Brussels, - 8 DEC. 2003



For the Commission
Mr. G. Meadows
Acting Director General



PRILOGA 5: Odločba Evropske komisije št. CCI2004/SI/16/C/PT/002 za zagotovitev sredstev Kohezijskega sklada



Republika
Slovenija

Ministrstvo za promet

Sektor za evropske in druge
sklade

Langusova 4, 1535 Ljubljana
telefon: 01 478 82 72
faks: 01 478 81 41
e-pošta: gp.mzp@gov.si
http://www.gov.si/mpz

Številka: 26024-1/2004/24-0009128
Datum: 6. 1. 2004

Javna agencija za železniški promet
mag. Anton Medved, direktor
Kopitarjeva 5
2000 Maribor

SIGN. Z.	10. 01. 2005
VRED.:	
ŠIFRA ZADEVE: 2010-1/2004/24-0009128	
PRIL:	

Zadeva: **Odobritev projekta »Modernizacija železniške proge Pragersko-Ormož – Projekt A« s strani Evropske komisije**

V prilogi vam posredujemo Odločbo Komisije, s katero je Evropska komisija dne 20. 12. 2004 odobrila sofinanciranje projekta »Modernizacija železniške proge Pragersko-Ormož – Projekt A« iz Kohezijskega sklada v višini 14.519.456 EUR, namenjenih povračilu upravičenih stroškov projekta, nastalih v obdobju od 1. 9. 2004 do 30. 9. 2008.

V zvezi s tem vas prosimo, da nam v čim krajšem času posredujete predvidene datume:

- izdaje sklepa o začetku postopka in imenovanju komisije, ki bo predhodno potrdila formalno pravilnost razpisne dokumentacije in opravila tehnično evaluacijo razpisne dokumentacije,
- predhodne objavo razpisa;
- izdelave razpisne dokumentacije,
- objave razpisa;
- podpisa pogodbe z izbranim izvajalcem;
- zaključka gradbenih del.

Ob tem bi vas radi opozorili na datume iz Odločbe Komisije projekta, in sicer:

- izvedba razpisa in podpis izvajalske pogodbe za projekt do junija 2005,
- izvedba del do septembra 2007.

Priprava:
Nataša Fras Flegar
Podsekretarka

Nataša Fras Flegar
mag. Matjaž Vrčko
Sekretar



mag. Miloš Pregl

po pooblastilu ministra št.: 0262-1/2004/27-0002013
z dne 15.12.2004

Miloš Pregl

Priloga:
– Odločba Komisije

V vednost:
– Robert Pajk, Direktorat za železnice

d:\dokumenti\dokument\2004\kohezijski sklad\pragersko - ormož\posredov. odločbe asp-program izvedbe 5-1-2005.doc



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

GENERALNI SEKRETARIAT

Bruselj, dne 21/XII/2004

SG-Greffe(2004) D/ 206036

STALNO PREDSTAVNIŠTVO RS PRI EU BRUSELJ			3
PREJETO:	21-12-2004	Sg. znak:	
Vredn.:	Priloga:	V vrednosti:	
Sifra zadeve:	3841	Lepi	

STALNO PREDSTAVNIŠTVO
REPUBLIKE SLOVENIJE PRI
EVROPSKI UNIJI
Av. Marnix, 30
1000 - Bruxelles

Zadeva: **URADNO OBVESTILO V SKLADU S ČLENOM 254 POGODBE ES**

Generalni sekretariat vas vljudno prosi, da gospodu ministru za zunanje zadeve posredujete priloženo odločbo.

Generalni sekretar

ŽEL. PODGA
PRAGERSKO - ORTOŽ


Za: Karl VON KEMPIS

Priloga: K (2004) 5432

SI



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 20-XII-2004
C(2004) 5432

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 20-XII-2004

**o odobritvi pomoči iz Kohezijskega sklada za projekt Modernizacija železniške proge
Pragersko – Ormož – projekt A**

v Sloveniji

CCI 2004/SI/16/C/PT/002

(VERODOSTOJNO JE SAMO SLOVENSKO BESEDILO)

SL

Σ

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 20-XII-2004

o odobritvi pomoči iz Kohezijskega sklada za projekt Modernizacija železniške proge
Pragersko – Ormož – projekt A

v Sloveniji

CCI 2004/SI/16/C/PT/002

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE,

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1164/94 z dne 16. maja 1994 o ustanovitvi Kohezijskega sklada,¹ in zlasti člena 10(6) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Dne 1. septembra 2004 je Republika Slovenija predložila vlogo za pomoč iz Kohezijskega sklada, ustanovljenega z Uredbo (ES) št. 1164/94, za projekt Modernizacija železniške proge Pragersko – Ormož – projekt A.
- (2) Navedeni projekt izpolnjuje pogoje v skladu s členom 3(1) Uredbe (ES) št. 1164/94, ker zadeva prometno-infrastrukturni projekt splošnega interesa, ki ga podpira Republika Slovenija in je določen v smernicah, sprejetih z Odločbo št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja², kakor je bila spremenjena z Odločbo št. 884/2004/ES³.
- (3) Kadar je to primerno, je treba ocenjeno vrednost prihodka, ustvarjenega s projektom, upoštevati pri določitvi dejanske stopnje pomoči Skupnosti v skladu s členom 7(1) in (2) Uredbe (ES) št. 1164/94. Načelo „plača povzročitelj obremenitve“ je treba uporabiti tudi pri določanju pomoči Skupnosti v skladu s členom 7(1) Uredbe (ES) št. 1164/94.
- (4) Člen 77(3) Uredbe Sveta (ES, Euratom) št. 1605/2002 z dne 25. junija 2002 o Finančni uredbi, ki se uporablja za splošni proračun Evropskih skupnosti⁴, določa, da

¹ UL L 130, 25.5.1994, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Aktom o pristopu 2003 (UL L 236, 23.9.2003, str. 33.).

² UL L 228, 9.9.1996, str. 1.

³ UL L 167, 30.4.2004, str. 1.

⁴ UL L 248, 16.9.2002, str. 5.

se za evidentirane pravne obveznosti za ukrepe, ki trajajo več kakor eno proračunsko leto, končni datum za izvršitev določi v skladu z načelom dobrega finančnega poslovanja.

- (5) Uredba Komisije (ES) št. 16/2003 z dne 6. januarja 2003 o določitvi posebnih podrobnih pravil za izvajanje Uredbe Sveta (ES) št. 1164/94 glede upravičenosti izdatkov v okviru ukrepov, ki se sofinancirajo iz Kohezijskega sklada⁵, določa pravila upravičenosti za izdatke v okviru ukrepov, ki se sofinancirajo s to odločbo.
- (6) V skladu s členom 12 Uredbe (ES) št. 1164/94, je Republika Slovenija odgovorna predvsem za finančni nadzor nad projektom, brez poseganja v odgovornost Komisije za izvajanje splošnega proračuna Evropskih skupnosti.
- (7) Na podlagi člena 13 Uredbe (ES) št. 1164/94 in členov B in F Priloge II k Uredbi morata Komisija in Republika Slovenija zagotoviti, da se projekt sistematično vrednoti in spremlja.
- (8) V primeru neizpolnjevanja določil o finančnem izvajanju, upravičenosti, spremljanju ali vrednotenju ter predvsem v primeru hudih nepravilnosti je treba odobreno pomoč začasno zamrzniti ali zmanjšati v skladu s členom H Priloge II k Uredbi (ES) št. 1164/94 in členom 17 Uredbe (ES) št. 1386/2002⁶.
- (9) Na podlagi člena 14 Uredbe (ES) št. 1164/94 mora Republika Slovenija zagotoviti, da se o pomoči iz Kohezijskega sklada ustrezno obvesti javnost –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Faza Modernizacija železniške proge Pragersko – Ormož – projekt A, ki je del projekta na TEN železniškem koridorju št. V - Železniška proga Pragersko – Ormož v Republiki Sloveniji, kakor je opisano v Prilogi I, v nadaljevanju „projekt“, je upravičen do pomoči iz Kohezijskega sklada v skladu s pogoji iz te odločbe.

Člen 2

1. Pomoč iz Kohezijskega sklada zajema izdatke za projekt, za katerega so bile sprejete pravno obvezujoče obveznosti v Republiki Sloveniji in kateremu so bila potrebna sredstva izrecno dodeljena. Ti izdatki se nanašajo na dela, opisana in načrtovana v Prilogi I k tej odločbi.
2. V skladu s členom 11(3) Uredbe (ES) št. 1164/94 izdatki, nastali pred 1. septembrom 2004, niso upravičeni do pomoči iz Kohezijskega sklada. Izdatki, ki se nanašajo na projekt, so upravičeni do 30. septembra 2008.
3. Finančni načrt projekta je na podlagi načrta ocenjenih izdatkov določen v Prilogi II k tej odločbi.

⁵ UL L 2, 7.1.2003, str. 7.

⁶ UL L 201, 31.7.2002, str. 5.

Člen 3

1. Najvišji izdatek, ki se ga lahko upošteva za izračun pomoči, znaša 27.395.200 EUR.
2. Stopnja pomoči Skupnosti, odobrena za projekt, je 53 %. Ta stopnja upošteva, kjer je ustrezno, uporabo načela „plača povzročitelj obremenitve“ in oceno prihodka, ki bo predvidoma ustvarjen s projektom.
3. Če se v nadaljnjem vrednotenju izkaže, da se utegne ustvarjeni prihodek razlikovati za 10 % ali več v primerjavi s prvotno oceno, se stopnja pregleda in ustrezno prilagodi.
4. Maksimalni znesek pomoči iz Kohezijskega sklada znaša 14.519.456 EUR.

Člen 4

1. Obveznosti in plačila pomoči Skupnosti, odobrene za projekt, se izvršijo v skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 1164/94 in s členoma C, D in E Priloge II k Uredbi.
2. Prvi obrok pomoči znaša 11.615.564 EUR in se dodeli iz proračuna za 2004. Ostanek pomoči se dodeli naknadno glede na napredek pri izvajanju projekta.
3. Znesek prvega predplačila znaša 2.903.891 EUR.
4. Vmesna plačila se izvršijo v skladu z napredkom pri izvajanju projekta in so odvisna od izpolnjevanja pogojev iz člena D Priloge II k Uredbi (ES) št. 1164/94.
5. Skupni znesek predplačila in vmesnih plačil ne sme presegati 80 % skupne odobrene pomoči.

Člen 5

1. V skladu s členom 8(1) Uredbe (ES) št. 1164/94 se projekt izvede v skladu s Pogodbami, pravnimi akti, sprejetimi na njihovi podlagi, in politikami Skupnosti, vključno s tistimi, ki zadevajo varstvo okolja, prevoz, vseevropska omrežja, konkurenco in javna naročila.
2. Ta odločba ne posega v pravico Komisije za začetek postopka za ugotavljanje kršitev na podlagi člena 226 Pogodbe.

Člen 6

Upravičenost izdatkov se ugotovi v skladu z določbami Uredbe (ES) št. 16/2003.

Člen 7

Plačila se izvršijo na podlagi potrjenih izjav o izdatkih, ki se predložijo Komisiji v skladu s členom 8 Uredbe (ES) št. 1386/2002.

SL

S

Člen 8

Finančni nadzor nad projektom se opravi v skladu s členom G Priloge II k Uredbi (ES) št. 1164/94 in v skladu z Uredbo (ES) št. 1386/2002.

Člen 9

Projekt se sistematično spremlja in vrednoti v skladu s členom 13 Uredbe (ES) št. 1164/94, členoma B in F Priloge II k slednji in s Prilogo III k tej odločbi.

Člen 10

Republika Slovenija v skladu z Uredbo Komisije ES št. 621/2004⁷ zagotovi ustrezno obveščanje javnosti o projektu, z namenom osveščanja javnosti o vlogi, ki jo ima Skupnost pri njegovem financiranju in pri seznanjanju možnih upravičencev in strokovnih teles o možnostih, ki jih ponuja.

Člen 11

Neizpolnjevanje te odločbe lahko vodi v zmanjšanje, začasno zamrznitev ali prekinitev pomoči v skladu s členoma G in H Priloge II k Uredbi (ES) št. 1164/94 in v skladu s poglavjem VII Uredbe (ES) št. 1386/2002.

Člen 12

Ta odločba se spremeni samo enkrat na zahtevo Republike Slovenije na podlagi ustrezne utemeljitve.

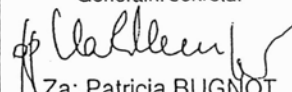
Člen 13

Ta odločba je naslovljena na Republiko Slovenijo.

V Bruslju, 20-XII-2004

Za Komisijo
Danuta Hübner
Član Komisije

OVERJENA KOPIJA
Generalni sekretar


Za: Patricia BUGNOT
Direktorica Pisarne Komisije

PRILOGA 6: Prošnja za dovolitev vpogleda v investicijsko dokumentacijo projekta
Posodobitev proge Pragersko – Ormož / 1. faza

RS Ministrstvo za promet
Direktorat za železnice
Langusova ulica 4
1535 LJUBLJANA
ga.Jelka Šinkovec - Funduk

 REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTRSTVO ZA PROMET LJUBLJANA		
PREJETO:		
PRIL.:	05-07-2006	VRED.:
ŠIFRA ZADEVE: 375-6/2006		73
SIGN. Z. 0006000		Aleksandar Dobrijevič Preglov trg 10 1000 LJUBLJANA

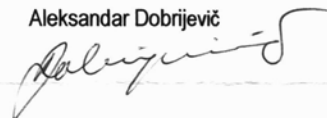
ZADEVA: Prošnja za dovolitev vpogleda v investicijsko dokumentacijo projekta
Posodobitev proge Pragersko – Ormož

Na Vas se obračam s prošnjo, da mi omogočite vpogled v investicijsko dokumentacijo - investicijski program, ki se nanaša na projekt **Posodobitev proge Pragersko – Ormož**. Sem namreč študent 4. letnika Ekonomske fakultete v Ljubljani ter pišem diplomsko nalogo na temo omenjenega projekta v povezavi s Kohezijskim skladom EU, v sodelovanju s Prometnim inštitutom Ljubljana d.o.o. . Sama dokumentacija bi mi bila v veliko pomoč pri pisanju diplomske naloge.

Za Vašo pomoč in razumevanje se v naprej zahvaljujem in lepo pozdravljam.

Ljubljana, 3.7.2006

Aleksandar Dobrijevič



se stvingemo:

10.7.2006



PRILOGA 7: Seznam kratic

AGC	Evropski sporazum o najvažnejših mednarodnih železniških progah
AGTC	Evropski sporazum o pomembnejših progah mednarodnega kombiniranega transporta in pripadajočih naprav
AŽP	Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije
BNP	Bruto nacionalni proizvod
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DDV	Davek na dodano vrednost
EKUJS	Evropski kmetijski usmerjevalni in jamstveni sklad
EPD	Enotni programski dokument
ERTMS/ETCS	Evropski signalni sistem
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
ESS	Evropski socialni sklad
EU	Evropska Unija
EUR	Evro
FIUR	Finančni instrument za usmerjanje ribištva
GSM-R	Digitalno železniško radijsko omrežje za železnice
ISPA	Inštrument za strukturno politiko v predpristopnem obdobju
pc	Per capita
RS	Republika Slovenija
SGRS	Strategija gospodarskega razvoja Slovenije
SIT	Slovenski tolar
SV	Signalna varnost
SŽ	Slovenske železnice
TEN	Vse-evropsko prometno omrežje
TK	Telekomunikacije
UIC	Mednarodna železniška zveza
UN-ECE	Ekonomska komisija Združenih narodov
Ur.l. RS	Uradni list Republike Slovenije
UN-ECE	Ekonomska komisija Združenih narodov