

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

MOJCA GOLOB

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO
SLOVENIJA IN VSEEVROPSKE PROMETNICE

Ljubljana, maj 2005

MOJCA GOLOB

IZJAVA

Študent/ka Mojca Golob izjavljam, da sem avtor/ica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom dr. Sama Zupančiča in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne: 24. 5. 2005

Podpis:

KAZALO

1	UVOD.....	1
2	PREVOZNA POLITIKA	2
2.1	Skupna prevozna politika v Evropski uniji.....	3
2.1.1	Amsterdamska pogodba	4
2.1.2	Bela knjiga, »Evropska prevozna politika za 2010: čas za odločitev« in trendi v prometu do leta 2030	4
2.2	Vseevropska prometna mreža.....	6
2.2.1	Karakteristike.....	7
2.2.2	Cilji	8
2.2.3	Eksterni stroški	9
2.2.4	Pomen Slovenije v vseevropski prometni mreži kot tranzitne države.....	11
2.3	Pan-evropski koridorji	13
2.3.1	Pomen pan-evropskih koridorjev	14
2.3.2	Prostorski potek pan-evropskih koridorjev.....	15
2.3.2.1	V. koridor	16
2.3.2.2	X. koridor	18
2.4	Prioritetni projekti	20
2.5	Financiranje	22
3	PREVZEM SKUPNE PREVOZNE POLITIKE V SLOVENIJI	25
3.1	Približevanje Slovenije evropski zakonodaji.....	25
3.2	Spremenjen položaj Slovenije po vključitvi v Evropsko unijo	26
3.3	Upoštevanje posebnosti tranzitnega položaja v pripravah resolucije o prevozniki politiki.....	27
3.4	Sinergijski učinki izgradnje tranzitnih prometnic in terminalov za Slovenijo	28
4	PROSTORSKE MOŽNOSTI IN STROŠKI MODERNIZACIJE VSEEVROPSKIH PROMETNIC SKOZI SLOVENIJO.....	29
4.1	Potek V. in X. koridorja skozi Slovenijo in dileme, povezane s tem	30
4.2	Stroški modernizacije vseevropskih prometnic skozi Slovenijo in možnosti njihovega financiranja	31
5	ANALIZA VPLIVOV VSEEVROPSKIH PROMETNIC NA SLOVENIJO IN NJEN GOSPODARSKI RAZVOJ.....	33
5.1	Vpliv izgradnje vseevropskih prometnic na makroekonomske kazalce.....	34
5.2	Vpliv izgradnje vseevropskih prometnic na konkurenčnost v prevozniki dejavnosti	35
5.3	Vpliv izgradnje vseevropskih prometnic na zaposlenost v prevozniki dejavnosti	37
5.4	Vpliv izgradnje vseevropskih prometnic na okolje	38
6	UGOTOVITVE IN SKLEPI	39
	LITERATURA	42
	VIRI.....	43
	PRILOGE	1

KAZALO SLIK

Slika 1: Rast obsega prometa v Evropski Uniji od 1985 do 2010.....	5
Slika 2: Emisije toplogrednih plinov po sektorjih.....	10
Slika 3: Emisije TGP v primerjavi s ciljem za obdobje 2008–2012	11
Slika 4: V. in X. koridor	13
Slika 5: Pan-evropski prometni koridorji	15
Slika 6: Prioritetni projekti »nove« Evrope.....	21
Slika 7: Spremembe zaposlenosti v prevoznih dejavnostih v Sloveniji po letih.....	38
Slika 8: Spremembe toplogrednih plinov v Sloveniji, ki jih povzroča promet.....	39

KAZALO TABEL

Tabela 1: Toplogredni plini v EU-15 in v AC-10 v letu 2001 ter sprememba 1990–2001 ..	9
Tabela 2: Mejni cestni blagovni promet.....	12
Tabela 3: Železniški tovorni promet	12
Tabela 4: Ocena stroškov po državah za železniški in cestni promet pri V. koridorju.....	17
Tabela 5: Ocena stroškov po državah za železniški in cestni promet pri X. koridorju.....	19
Tabela 6: Evropska sredstva za TEN-T v letih od 1998 do 2001	22
Tabela 7: Sredstva namenjena MIP in non-MIP oblikam financiranja	23
Tabela 8: Finančna pomoč novim članicam EU v obdobju 2000–2006	24
Tabela 9: Ocena stroškov investicij Slovenije v infrastrukturo V. in X. koridorja.....	31
Tabela 10: Delež izgradnje avtocestnega križa v nekaterih makroekonomskih agregatih .	34
Tabela 11: Modalna porazdelitev prometa v Sloveniji	36
Tabela 12: Spremembe zaposlenosti v prevoznih dejavnostih v Sloveniji	37
Tabela 13: Spremembe toplogrednih plinov v Sloveniji, ki jih povzroča promet	38

SLOVARČEK IZRAZOV

<u>Izraz</u>	<u>Slovenska razlaga</u>
EU-25	25 držav članic Evropske unije.
EU-15	15 držav članic Evropske unije.
AC-10	10 držav kandidatk za vstop v Evropsko unijo.
BDP	Bruto domači proizvod.
»acquis« EU	Zakonodaja Evropske unije.
NPIA	Nacionalni program izgradnje avtocest v Sloveniji.
INV	Investicije.
NPIA/BDP	Delež izgradnje avtocest v bruto domačem proizvodu.
INV/BDP	Delež investicij v bruto domačem proizvodu.
NPIA/INV	Delež izgradnje avtocest investicijah.
TINA	Presoja potreb po infrastrukturi v državah, ki vstopajo v EU.

1 UVOD

Prevoz je razvejana in prepletena dejavnost. Razvija se skladno z gospodarskim napredkom in služi kot njegova opora. Prevozne storitve zadovoljujejo potrebe potrošnikov, omogočajo obstoj blagovnih trgov, vplivajo na razvoj prostora itd.

Z oblikovanjem enotnega evropskega trga se je povečala potreba po učinkovitosti, zanesljivosti, varnosti in kvaliteti v prometu. Obstoječa infrastruktura, predvsem v novih članicah Evropske unije, pa zaradi večje gostote prometa ter nujnosti revnih regij skupne Evrope po povezanosti s »centrom« Evrope več ne zadostuje, zato se je pokazala potreba po oblikovanju t. i. vseevropske prometne mreže. Bolje načrtovana infrastruktura naj bi zvišala konkurenčnost, regionalno načrtovanje, predvsem pa povezovala države Evropske unije z vzhodno in južno Evropo.

Integracija trgov držav članic Evropske unije ima popoln gospodarski in socialni učinek samo, če izvajalci lahko uporabljajo vseevropska prometna, telekomunikacijska in energetska omrežja. Poudarek mora biti na ustanovitvi visoko kakovostnih prometnih omrežij, kot so avtoceste, hitre železnice in predvsem kombinaciji vseh oblik prevoza.

Namen diplomskega dela je predstaviti, kako izgradnja cestnega in železniškega omrežja v Sloveniji vpliva na celotno slovensko gospodarstvo, predvsem zaradi ugodne geografske lege in pomembnega tranzitnega položaja Slovenije.

Cilji, ki izhajajo iz podrobnejšega obravnavanja tematike in pisanja diplomskega dela, so v opredelitvi:

- prevozne politike Evropske unije in Slovenije,
- vseevropske prometne mreže in pan-evropskih prometnih koridorjev,
- prednosti izgradnje vseevropskih prometnic v Sloveniji,
- vplivov izgradnje vseevropskih prometnic na Slovenijo.

Diplomsko delo je sestavljeno iz 6 poglavij. Prvo poglavje je namenjeno UVODU. V tem delu sta predstavljeni vsebina in zgradba diplomskega dela.

Drugo poglavje, PREVOZNA POLITIKA, vsebuje opis osnovnih pojmov in značilnosti ter pomen prevozne politike. V tem poglavju so podrobneje opisani še skupna prevozna politika, Amsterdamska pogodba ter Bela knjiga »Evropska prevozna politika za 2010: čas za odločitev«, trendi v prometu do leta 2030, vseevropska prometna mreža, njene karakteristike, cilji, eksterni stroški ter pomen Slovenije v vseevropski prometni mreži, pan-evropski koridorji, predvsem V. in X., prioritetni projekti ter njihovo financiranje.

Tretje poglavje opisuje Slovenijo in njen PREVZEM SKUPNE PREVOZNE POLITIKE. To poglavje vključuje podpoglavja o približevanju Slovenije evropski zakonodaji,

spremenjenem položaju Slovenije po vključitvi v Evropsko unijo, upoštevanju prednosti tranzitnega položaja v pripravah resolucije o prevozni politiki ter o sinergijskih učinkih tranzitnih prometnic in terminalov za Slovenijo.

V četrtem poglavju so predstavljene PROSTORSKE MOŽNOSTI IN STROŠKI MODERNIZACIJE VSEEVROPSKIH PROMETNIC SKOZI SLOVENIJO. V dveh podpoglavjih so opisani potek V. in X. koridorja in s tem povezane dileme in stroški modernizacije vseevropskih prometnic skozi Slovenijo ter možnosti njihovega financiranja.

Peto poglavje ANALIZIRA VPLIVE VSEEVROPSKIH PROMETNIC NA SLOVENIJO IN NJEN GOSPODARSKI RAZVOJ. Z analizo preteklih in sedanjih trendov v investicijski aktivnosti prevozne dejavnosti, BDP-ju, konkurenčnosti v prevozu, zaposlenosti v prevozni dejavnosti in okoljski problematiki prevozne dejavnosti so predstavljeni vplivi izgradnje vseevropskih prometnic na slovensko gospodarstvo.

V šestem poglavju so opisane UGOTOVITVE in SKLEPI. Povzeti so bistveni zaključki iz diplomskega dela.

Diplomsko delo se zaključí z navedbo LITERATURE in VIROV, ki so bili uporabljeni pri raziskovanju tematike in pisanju diplomskega dela.

2 PREVOZNA POLITIKA

Prevozna politika se običajno definira kot celota ukrepov, ki jih sprejemajo subjekti gospodarske aktivnosti na področju prevoza. Njen cilj je optimizacija razvoja prevoznega sistema v skladu z družbenimi potrebami po prevozu (Zupančič, 2002a, str. 179). Lahko bi dejali, da je prevoz gibalno človeštva, saj z njim potujemo, prevažamo, pošiljamo itd. Je del našega vsakdana in si zato zasluži veliko pozornosti.

Prevozna politika je del splošne dolgoročne ekonomske politike. Njena vloga je v pospeševanju mednarodne trgovine in občega gospodarskega napredka. Pristopa glede prevozne politike sta dva, in sicer pristop t. i. proste konkurence (*laissez faire*) in intervencionistični pristop, ki predpostavlja aktivno vlogo države. Svobodna konkurenca se je v praksi izkazala za neustrezno, predvsem zaradi preobremenitve cest in neugodnega položaja železnic. Tako je država z aktivno politiko, predvsem z zaščito, urejanjem odnosov in nacionalno prevozno politiko popravila nekatere pomanjkljivosti, vendar ni nikakor v celoti rešila neenakih pogojev poslovanja. V končni fazi je to, ko se tudi to ni obneslo, pripeljalo do deregulacije, odprave monopolov, ločevanja infrastrukture od izvajalcev. Tako prevozno politiko je sprejela tudi Evropska unija (Zupančič, 2002a, str. 177).

Prevozna politika teži k zagotavljanju ekonomskih koristi družbe, po drugi strani pa k čim manjši obremenitvi okolja. Za to so potrebni (Second Pan-European Transport Conference, 1994, str. 2–5):

- poenoteni instrumenti regulative,
- poenoten sistem zaračunavanja stroškov,
- boljša ponudba storitev,
- pospešeno uvajanje intermodalnosti¹.

2.1 Skupna prevozna politika v Evropski uniji

Evropska unija si je zadala, da na svojstven način uresniči določene človekove svoboščine. Med drugim je pomembno, da se lahko ljudje in blago prosto in neovirano gibljejo. Temelji prevozne politike segajo v čas podpisa Rimskega sporazuma (Zupančič, 2002a, str. 179, 180), vendar do leta 1985 temu niso namenjali velike pozornosti. Z Maastrichtsko pogodbo leta 1992 se je to dokončno spremenilo. Začela se je uresničevati prevozna politika, ki odpira cestni, železniški, pomorski prevoz ter zračne prostore novi, svobodni konkurenci. Od tedaj je bilo sprejetih več kot 200 različnih uredb, direktiv, pravil in priporočil.

Skupna prevozna politika pokriva štiri glavna področja, in sicer nadzor nad ponudbo prevoznih storitev, organizacijo prevoznega trga, harmonizacijo pogojev konkurence in odnos do prometne infrastrukture. Strateška vloga prevoza se kaže v prostem pretoku blaga in ljudi, v usklajenem razvoju prometa z oblikovano optimalno strukturo prevoznega sistema, v zmanjševanju prevoznih in logističnih stroškov, v smotrni uporabi energije, v varovanju okolja in prometne varnosti.

Skupna prevozna politika vsebuje tudi več splošnih načel, med katerimi je poudarjena tudi usklajena vseevropska politika gradnje prometne infrastrukture. V okviru tega je pomembno izpostaviti vlogo posamezne države, s pomočjo katere se zmanjšujejo negativni učinki delovanja prostega trga (Kandžija, 2003, str. 176; Trans-evropski transportni sistem, 2004).

V okviru skupne prevozne politike se omenja tudi sedem stebrov, in sicer (The trans-European transport network, 1994, str. 6):

- učinkovit notranji trg, ki vzpodbuja prosto gibanje dobrin in ljudi,
- povezan in združen prevozni sistem,
- vseevropska prometna mreža (TEN-T), ki povezuje nacionalne mreže (le-te dela interoperabilne²) in odročne regije s centrom Evrope,

¹ Intermodalnost je kombiniranje različnih načinov prevoza, tako da se med seboj dopolnjujejo.

² Interoperabilnost pomeni sposobnost vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti, da omogoča varen in neprekinjen promet vlakov visoke hitrosti, ki dosegajo opredeljene ravni delovanja. To sposobnost omogočajo urejevalni, tehnični in operativni pogoji, ki jih je treba izpolnjevati za zadostitev bistvenih zahtev; Direktiva Sveta 96/48/ES.

- spoštovanje okolja in reševanje okoljskih problemov,
- spodbujanje čim višjih standardov v varnosti,
- socialna politika, ki spodbuja interese tistih, ki so zaposleni v prevozni dejavnosti,
- razvijanje odnosov s tretjimi državami.

Prevoz je v Evropski uniji ključen dejavnik ekonomske konkurenčnosti. Zaradi 10 % deleža prevoza v skupnem BDP-ju in vedno večji zaposlenosti v prevozni dejavnosti se skupna prevozna politika upravičeno uvršča med pomembnejše stebre skupne evropske politike (Europe at the crossroads, 2003, str. 5).

2.1.1 Amsterdamska pogodba

Več zaporednih pogodb, kot so Enotna evropska listina, Maastrichtska pogodba, Amsterdamska pogodba, je pripeljalo do ozemeljsko pomembnih sektorskih politik v Evropski uniji (EU), ki imajo močnejši vpliv na pripravo in izvedbo nacionalnih in regionalnih politik ter tako na prostorski razvoj EU.

V Amsterdamski pogodbi, podpisani 2. oktobra 1997, se omenja skladen, uravnotežen in trajnosten razvoj. K temu spada tudi vseevropska prometna mreža, ki se sicer ne veže neposredno na prostor, vendar ima pomemben vpliv na ozemlje, kjer poteka. V Amsterdamski pogodbi (2005) so pod naslovom V. PREVOZ navedena:

- skupna prevozna politika (3. člen, točka f),
- socialna zaščita (2. člen),
- trajnostni razvoj (6. člen),
- notranji trg (2., 3., in 14. člen),
- varstvo okolja (2. in 3. člen),
- varnost v prometu (71. člen),
- pravila o konkurenci, ki veljajo za prevoz,
- vseevropska prometna mreža,
- ekonomska in socialna kohezija za zmanjševanje razvitosti regij.

V naslovu XV je v členih od 154. do 156. zapisano, da mora EU omogočiti, da se v celoti izkoristijo ugodnosti območja brez meja z vzpostavitvijo vseevropskega omrežja na področju prometne infrastrukture, pripraviti vrsto smernic, izvajati ukrepe, podpirati projekte skupnega interesa, subvencionirati itd., z namenom doseči cilje 3., 14., in 158. člena Pogodbe.

2.1.2 Bela knjiga, »Evropska prevozna politika za 2010: čas za odločitev« in trendi v prometu do leta 2030

Leta 2001 je bila sprejeta Bela knjiga o prevozni politiki do leta 2010. Obravnava vrsto splošnih zadev, kot so konkurenca v prevozu, odpravljanje ozkih grl, pomembna pa je tudi

vsebinska o prevozu po meri človeka ter racionalizaciji javnega prevoza. Vsebuje nekatere pomembne zahteve o (White Paper, 2001, str. 15–20):

- obnovi železnic, predvsem glede konkurence med samimi železnicami, maksimalnega izkoristka, varnosti ter interoperabilnosti,
- izboljšanju kvalitete cestnega prometa,
- spodbujanju prevoza po morju in notranjih plovnih poteh,
- pomembnosti ravnovesja med rastjo prometa in vplivih na okolje,
- tehnični harmonizaciji in interoperabilnosti med prevoznimi sistemi,
- izboljšanju prometne varnosti,
- razvijanju srednje- in dolgoročnih okoljskih ciljev za trajnostni razvoj,
- izgradnji vseevropske prometne mreže.

Razvojni trendi poudarjajo pomen vloge prevoza v gospodarstvu. Prevozna »industrija« obsega namreč 7 % celotnega BDP-ja, 7 % celotne zaposlenosti, 40 % investicij držav članic EU in 30 % celotne porabe energije. Slika 1 nam prikazuje, kako se je in naj bi se gibala količina prometa in tudi vrednost le-tega v BDP-ju. Za EU-15 je bila od leta 1998 do leta 2010 napovedana 38 % rast v blagovnem prometu ter 24 % rast v potniškem prometu.

Slika 1: Rast obsega prometa v Evropski Uniji od 1985 do 2010



Vir: The trans-European transport network, 2003, str. 4.

Brez skupne prevozne politike bodo velik delež te rasti absorbirale ceste, od tega največ vseevropska prometna mreža. Zato je cilj preusmeriti promet na železnice in na ostale okolju in gospodarstvu prijaznejše oblike prevoza.

Hitrost, s katero bo naraščal obseg prometa, pa je lahko po mnenju nekaterih še večja od predvidevanj v Beli knjigi o prevozniki politiki do leta 2010. Tako bi se lahko prevoz blaga povečal tudi za 50–60 %, prevoz ljudi pa za 40 % v EU-15 ter od 2 do 2,5 krat v državah »vzhodne« TEN-T (Fayard, Gaspard, 2002, str. 2).

Prevozna dejavnost je najhitreje rastoča porabnica energije na svetu. Osebni avtomobili in letala so pri prevozu ljudi med najhitreje rastočimi. To kažejo napovedi do leta 2030. Za nove države članice EU, so napovedi take: v obdobju od leta 2000 do leta 2030 naj bi delež avtomobilov in motornih koles narasel od 70,86 % na 76,64 %, delež letal pa iz 3,4 % na 6,77 %. Za železnice je podatek najbolj presenetljiv, saj delež prevoza ljudi po železnicah pada. Od leta 1990 do leta 2000 je le-ta padel iz 18,8 % na 9,29 %, do leta 2030 pa naj bi ta delež padel celo na 7,5 %. Pri prevozu blaga je slika podobna. Cestni prevoz pridobiva na račun železniškega. Rast prevoza po cestah je naraščala do leta 2000, ko je dosegla raven približno 56 % ter naj bi s trendom naraščanja do leta 2030 dosegla skoraj 76 %. Nasprotno pa naj bi prevoz blaga po železnicah padel, in sicer na 23,73 %.

Pri državah članicah EU-25 slika ni nič kaj bolj vzpodbudna. Delež prevoza ljudi po železnicah naj bi do leta 2030 padel za 1 %, in sicer iz 7,3 % na 6,3 %, delež prevoza ljudi po cestah pa za slaba 2 %. Na račun prevoza ljudi po železnicah in cestah naj bi pridobil letalski prevoz, in to za skoraj 6 %. V naslednjih tridesetih letih je napovedana tudi rast za cestni prevoz blaga, in to za dobrih 8 %, iz 69 % na 77,4 %, medtem ko naj bi kljub absolutni rasti prevoza blaga po železnicah delež le-tega padel na 11,2 %.

Razvojni trendi do leta 2030 za prevoz ljudi in blaga po cestah in železnicah v Sloveniji so podobni kot v ostalih novih državah članicah EU. Prevoz oseb po cestah naj bi relativno padel, in to za slabe 3 %, medtem ko glede na trende v EU-25 morda preseneča dejstvo, da ne bo prišlo do znižanja deleža železniškega prevoza. Tako bo le-ta ostal nekje na ravni 2,7 %. V obdobju tridesetih let naj bi kar 7 % več ljudi potovalo z letali. Pri prevozu blaga je dolgoročna napoved drugačna. Prevoz blaga po cestah naj bi postal še pomembnejši, saj se predvideva do leta 2030 za skoraj 30 % več prometa, kot je bilo to leta 2000. Železniški prevoz blaga pa bo po predvidevanjih izgubil na pomenu, saj naj bi se v tridesetih letih skoraj razpolovil (European energy and transport trends to 2030, 2003, str. 151, 187, 213).

2.2 Vseevropska prometna mreža

V devetdesetih letih je zaradi vse večjega prometa začelo predvsem v večjih središčih prihajati do zastojev, kar je ogrožalo ekonomsko konkurenčnost in učinkovitost prevoznega sistema. Želja po čim učinkovitejši vseevropski prometni mreži je postala še toliko večja. Planirana je bila izgradnja prometne mreže preko celotne Evrope, in sicer kar 15.000 km novih cestnih povezav, dokončanje 58.000 že skoraj končanih cestnih omrežij, 70.000 km železniških tirov (od tega 22.000 samo za zelo hitre vlake), 267 letališč, kombiniranih prometnih koridorjev in terminalov ter pristanišč (The trans-European transport network, 1997, str. 9).

Vseevropska prometna mreža (TEN-T) je projekt Evropske unije, ki skuša olajšati in razširiti možnosti gibanja oseb, blaga in storitev. Zasnovana je na osnovi moderne, fleksibilne in dostopne prevozne politike vsem, predvsem pa manj razvitim in odročnim

regijam EU. Loyola de Palacio, ki je podpredsednica Evropske komisije in je odgovorna za sektor Energija in transport, je dejala naslednje: »Vseevropska mreža je gonilo in predpogoj za evropski gospodarski razvoj in združitev ...« (Enlargment and European Union Transport Policy, 2005).

Leta 1992 je Maastrichtska pogodba dokončno definirala vseevropsko prometno mrežo. Cilj le-te je bil združiti nacionalne mreže v eno in edino vseevropsko mrežo, ki krepi povezanost in učinkovitost enotnega trga. Del TEN-T je tudi pan-evropska prometna mreža. Le-ta je pomembna za širitev mreže TEN-T na države kandidatke in ostalo Evropo. Sestavljena je iz naslednjih komponent (Enlargment and European Union Transport Policy, 2005):

- desetih prometnih koridorjev,
- štirih transportnih območij na morju (PETrAs),
- povezav z Azijo – Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA).

2.2.1 Karakteristike

Vseevropska prometna mreža ni potrebna le za izboljšanje povezav med evropskimi regijami, preprečevanje prometne obremenjenosti, zmanjševanje onesnaženosti in izboljšanje konkurence evropskih industrij, temveč tudi za oživitve evropskega gospodarstva z izvedbo večjih projektov, ki prispevajo k rasti (Moussis, 1999, str. 119-121). Do leta 2010 naj bi se zagotovila optimalna uporaba vseh načinov prevozov. Poudarjena je težnja k pristopu vseevropskega prometnega omrežja, ki pokriva tudi države srednje in vzhodne Evrope ter nekdanje Sovjetske zveze in sredozemske države. Zagovarja se akcijski načrt z uvedbo širše evropske razsežnosti.

Novo evropsko urbano omrežje se zgoščuje na območju glavnih evropskih razvojnih in prometnih koridorjev. Le-ti naj bi vzpodbudili strukturiranje kontinenta v enotno percepcijsko in funkcionalno entiteto, ki naj bi se učinkovito dopolnjevala s sistemi na nižji ravni (Gabrijelčič, 2000, str. 38).

Prva pomembna karakteristika pri TEN-T je, da je velik delež vlaganj osredotočen ali usmerjen na hitre železniške proge. Države članice EU težijo k preusmeritvi prevoza na železnice, s čimer bi se razbremenile ceste in zmanjšali negativni vplivi na okolje. Tako so države EU v letih od 1998 do 2001 dejansko največ sredstev namenile železnicam, in sicer tako iz proračuna TEN-T kot tudi iz kohezijskega sklada. Delež sredstev namenjenih financiranju železnic se giblje okrog 62 %, kar je v primerjavi s financiranjem izgradnje cestne infrastrukture kar precej. Le-ta se giblje okrog 13 % iz proračuna TEN-T oziroma 29 % iz kohezijskega sklada. V okviru tega se še enkrat poudarja pomen interoperabilnosti. Direktiva Sveta 96/48/ES, ki je bila sprejeta 23. julija 1996, podpira vzpostavitev omrežij, ki bodo pozitivno vplivale na celotno EU, spodbujale inovacije in dvigovale kvaliteto. V obdobju od leta 1996 do 2001 je opazna sprememba kvalitete, tako cest, avtocest kot tudi

železnic. Pri tem velja omeniti, da je narasel delež hitrih in zelo hitrih vlakov, in sicer prvih na 4,4 % ter drugih na 8,7 % (Trans-European transport network, 2004, str. 16).

Druga pomembna karakteristika TEN-T je kombiniran prevoz. Na podlagi odločitve Evropske komisije in Evropskega parlamenta številka 1346/2001/EC vsebuje TEN-T v okviru kombiniranega prevoza intermodalne terminale, ki dopuščajo prenos blaga z vlakov na prevoz po notranjih plovnih vodah, cestah in ladjah. S tem poudarjajo multimodalno dimenzijo vseevropske prometne mreže. Pomembno je povedati, da interoperabilnost dopolnjuje kombiniran prevoz. To pomeni, da se s tem prestopi prag tehnične različnosti in se doseže lažja dostopnost. Zelo lep primer za to so problemi, ki so jih imeli evropski tovari na angleških železnicah, ko so se njihovi predori in mostovi razlikovali od ostalih. Kombiniran prevoz je tako zaradi pomanjkanja interoperabilnosti našel oviro, ki je ni bilo mogoče tako hitro odpraviti (Trans-European transport network, 2004, str. 22–25).

Na kratko naj še opišem karakteristike multimodalnega prevoza kot enega od posebnih oblik prevoza v okviru TEN-T. Multimodalni prevoz predstavlja prevoz vsaj z dvema različnima prevoznima panogama, na podlagi iste (enotne) prevozne pogodbe z mesta prevzema multimodalnega prevoza v eni državi do namembnega mesta v drugi državi. Postal je namreč uporabna »oblika« prevoza, saj znižuje stroške, krajša čas prevoza, povečuje varnost v prevozu in ugodno vpliva na okolje. Vpliva pa tudi na zmanjševanje pomena državnih mej, fleksibilnejšo uporabo virov, potrebo po kvalitetnejšem in hitrejšem prometu itd. Prav zaradi tega je pomembno, da so poenotena pravila in dokumentacija (Nikolić, 2004, str. 65–78).

2.2.2 Cilji

Vseevropska prometna mreža naj bi s »projektom« dosegla želene cilje. Ti cilji so (Submission by ECMT to the 3rd Pan-European Transport Conference, 1997, str. 4; Zupančič, 2002, str. 29):

- večja mobilnost oseb in blaga pod najboljšimi pogoji socialne in varnostne zaščite,
- optimizacija obstoječih prometnih povezav,
- optimizacija obstoječih kapacitet,
- pokritje prometne infrastrukture po vsej EU,
- vključitev vseh oblik prevoza glede na konkurenčne prednosti,
- vključitev tretjih držav v vseevropsko prometno mrežo.

Evropska unija je ob postavitvi ciljev postavila tudi določena merila, ki služijo kot pokazatelji razvoja TEN-T. V železniškem prometu merijo dosežke z dejansko doseženo izgradnjo infrastrukture ali nadgradnjo že obstoječe, z doseženo tehnično interoperabilnostjo ter zanesljivostjo, varnostjo, tehnično kompatibilnostjo železniškega prometa. Pri cestnem prometu so merila drugačna. Dosežki se merijo z izboljšanjem obstoječih cestnih linij, predvsem meddržavnih, povezavami z državami nečlanicami,

intermodalnimi povezavami, s kreiranjem manjkajočih povezav, nujnih obvozov ter razvijanjem in implementacijo računalniškega prevoznega sistema (Panorama of transport, 2003, str. 19).

Za dvig kakovosti življenjske ravni državljanom držav članic EU naj bi vseevropska prometna mreža prispevala s kreiranjem delovnih mest, hitrejšim razvojem podeželja, posvečanjem pozornosti varnosti v prometu in širšim izborom prevoza. V okviru prometa prispeva h kvaliteti življenja tudi čisto okolje. Hrup in onesnaževanje nista več predmeta tolerance. Ker pa je za veliko ljudi v tej bitki s časom dandanes zelo pomembno, da pridejo čim hitreje do cilja, pa je postal tudi to eden od kamnov spotike. Marsikje se je to že spremenilo, npr. pot z vlakom od Bruslja do Berlina se je skrajšala z devetih ur in dveh minut na šest ur in petnajst minut, se pravi za skoraj tri ure, pot od Pariza do Strasbourgha z vlakom pa s štirih ur in tridesetih minut na dve uri in dvajset minut (The trans-European transport network, 1997, str. 14).

2.2.3 Eksterni stroški

Prevozna dejavnost močno vpliva na naravo in okolje. Veliki deli Evrope, ki so bili prej »nepoškodovani«, sedaj trpijo posledice onesnaževanja. Zato je Amsterdamska pogodba izpostavila nujnost varovanja okolja v soodvisnosti s prostorskim razvojem in rabo prostora.

Eksterni stroški nastajajo, ko uporabnik prevoza pri opravljanju dejavnosti vpliva na ugodje drugih brez odškodnine. Med glavne eksterne stroške uvrščamo (The trans-European transport network, 1994, str. 21; Zupančič, 2002a, str. 111, 112):

- stroške infrastrukture in zastojev,
- stroške nesreč,
- okoljevarstvene probleme,
- emisije CO₂.

Stroški zastojev nastajajo zaradi preobremenjenosti infrastrukture, stroški nesreč zaradi hitrosti, alkohola, okoljevarstveni problemi in emisije CO₂ pa zaradi vedno večjega obsega prometa, ki kljub strožjim standardom povzročajo vedno večje eksterne stroške na okolje.

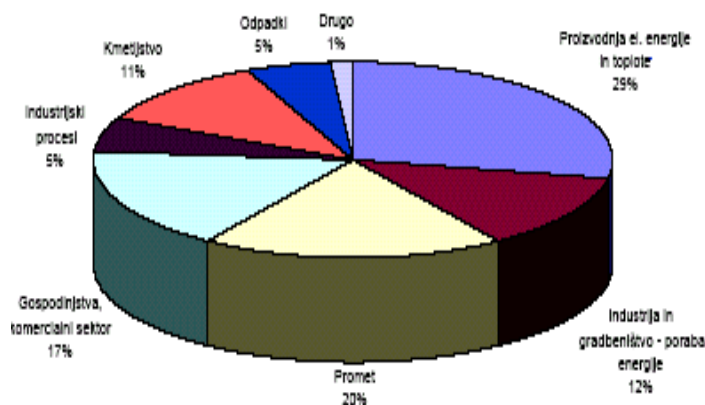
Tabela 1: Toplogredni plini v EU-15 in v AC-10 v letu 2001 ter sprememba 1990–2001

	EU-15		AC-10		EU-15 (1990–2001)			AC-10 (1990–2001)		
	Mt ek.	%	Mt ek.	%	1990	2001	%	1996	2001	%
CO ₂	834	96,5	61,4	97,3	695	834	20,0	65	69	5,9
CH ₄	3	0,4	0,2	0,4	5	3	-36,2	0	0	-10,8
N ₂ O	26	3,1	1,5	2,3	12	26	126,1	1	2	93,8

Vir: TERM 2003 – Transport emissions of greenhouse gases by mode, 2003, str. 18.

Okoljevarstveni problemi vključujejo tako problematiko zraka kot tudi vode in tal. Promet je eden pomembnih virov onesnaževanja zraka, saj od vseh toplogrednih plinov (TGP) izpušča največ CO₂ (približno 80 %), ki predstavlja glavnega povzročitelja svetovnega ogrevanja. Med drugim je promet tudi vir drugih TGP, in sicer diduškovega oksida (N₂O) in metana (CH₄). Emisije teh dveh TGP so kljub naraščanju N₂O neprimerljivo nižje kot emisije CO₂ (glej Tab. 1, na str. 9).

Slika 2: Emisije toplogrednih plinov po sektorjih



Vir: Burja et al., 2003, str. 12.

Promet je po količini vseh emisij TGP drugi po vrsti, saj še več emisij povzroča energetika. Glavnino emisij TGP s strani prometa povzroča cestni promet, in sicer kar 90 % vseh emisij prevozne dejavnosti oziroma več kot 20 % celotnih emisij CO₂. V Sloveniji je delež TGP, ki jih povzroča cestni promet, pod povprečjem EU, in sicer okoli 81 %.

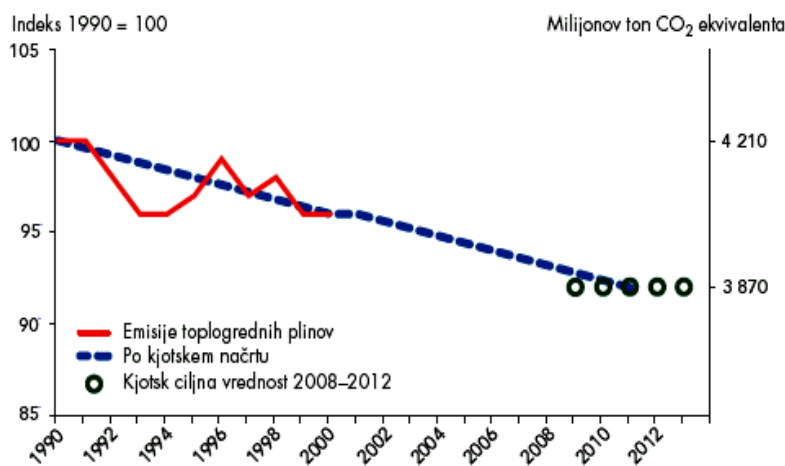
Občutno manj onesnažujejo okolje zračni promet, železnice (s temi se prevaža le 4 % ljudi v Sloveniji oz. povprečno 6 % v Evropi) in pomorski promet. Letalski prevoz naj bi v letu 2001 v državah članicah EU prispeval 3,3 % vseh emisij, medtem ko sta deleža pri železnicah in pomorskem prevozu okoli 1 % vseh emisij. Vzroke za tako razporeditev virov emisij s strani prevozne dejavnosti je verjetno iskati v tem, da je uporaba avtomobilov v obdobju petindvajsetih let, to je od 1970 naprej, naraščala hitreje od rabe vlakov in ostalih načinov prevoza ter se je v tem obdobju celo podvojila (Clancy et al., 1996, str. 103, 104; Bensa, 2005, str. 1; Burja et al., 2003, str. 12; TERM 2003 – Transport emissions of greenhouse gases by mode, 2003, str. 25).

V teku 21. stoletja naj bi se povprečna temperatura zraka predvsem zaradi emisij CO₂, ki so posledica vseh virov emisij in ne samo prometa, dvignila za 2° C, gladina morja pa za 50 cm. Stanje je že tako resno, da četudi emisije ostanejo še naprej na enaki ravni, bo količina CO₂ naraščala še nadaljnjih 200 let. Če bi hoteli, da raven CO₂ ne bi več naraščala, bi morali vse emisije zmanjšati za 50–70 % (Cigale, 2002, str. 13–22). In med prioritete posege bi morali vključiti tudi posege na področju prometa. Projekcije za leto 2010 kažejo, da bo vir emisij še naprej enak, tako v državah EU-15 kot tudi v desetih

pridruženih članicah. Pomembno pa je vedeti, da se emisije TGP zmanjšujejo pri železnicah in plovbi po notranjih vodah, kar samo po sebi ponuja rešitev obstoječih problemov (TERM 2003 – Transport emissions of greenhouse gases by mode, 2003, str. 25).

Rešitev se torej ponuja v izvajanju trajnostnega razvoja³, kar vključuje zmanjšanje onesnaženosti zraka ter ostalih učinkov tople grede. V svetovnem okviru se bodo morale začeti uporabljati okolju prijaznejše alternative. Recimo, uporaba hitrih vlakov kot alternativa prevozu po cestah bi do leta 2010 zmanjšala napovedano rast CO₂ s 30 % na 26 %. Enak učinek bi dosegli tudi s plovbo po notranjih vodah. Po Kiotskem protokolu je cilj, da se emisije TGP s strani prometa zmanjšajo za 8 % (Okolje Evrope, 2003, str. 28).

Slika 3: Emisije TGP v primerjavi s ciljem za obdobje 2008–2012



Vir: Okolje Evrope, 2003, str. 32.

2.2.4 Pomen Slovenije v vseevropski prometni mreži kot tranzitne države

Tranzitne države, med katere spadajo Švica, Avstrija in Slovenija, imajo pomembno vlogo v EU. V Sloveniji lahko pri tranzitu poudarimo vlogo Luke Koper. Zaradi te pomembne vloge lahko tranzit preko Slovenije razdelimo na kopenski in luški. Struktura blaga kopenskega tranzita je podobna izvozni oziroma uvozni strukturi, v kateri imajo veliko vlogo sosednje države ter Nemčija in Češka, in sicer pri prevozu kmetijskih, gradbenih izdelkov ter kovinskih odpadkov. Luški tranzit pa opravi največ tranzitnega prometa za Avstrijo (predvsem ruda) in Madžarsko ter Poljsko (kmetijski izdelki) (Zupančič, 2002, str. 18).

Zahodna Evropa je z uvajanjem tržnega gospodarstva v državah srednje in vzhodne Evrope začela utirati pot na nova tržišča. Hkrati so se pokazale potrebe po novi, širši prometni infrastrukturi, ki bi povezovala celotno Evropo. Vendar so države srednje in vzhodne Evrope zaostajale za sodobnimi zahtevami časa, predvsem zaradi neustrezne infrastrukture

³ OTP – okoljsko trajnostni promet prihodnosti.

in nedefinirane prevozne politike. Kljub ugodni geografski legi je bilo potrebno v Sloveniji storiti še kaj več. Pozornost je bilo treba nameniti brezhibnosti delovanja prevoza.

Tabela 2: Mejni cestni blagovni promet

Tranzit (v 1000)	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003
vozila	237	1200	1566	1586	1686	1870	2038
blago (t)	3552	13073	17404	18635	19311	21723	24143

Vir: Statistični letopis RS, 2005.

Vsekakor je Slovenija dobro načrtala strategijo razvoja cestne infrastrukture, medtem ko so železnice v slabšem stanju. Po raziskavah sodeč naj bi se stanje še poslabševalo, saj naj bi bil čas potovanja po železnicah po izgradnji celotnega cestnega omrežja celo do 150 % daljši, kar še znižuje njegovo konkurenčnost (Gulič, Plevnik, 2000, str. 58). Dejstva so, da se po cestah prevaža 80 % notranjih potovanj in da je od ostalih konec 20. stoletja le 3 % tranzitnega prevoza. Pri prevozu blaga je delež tranzitnega prevoza blaga malo višji, in sicer 11 %. Res pa je, da je pri prevozu blaga in ljudi po železnicah stanje obratno, saj je delež večinoma tranzitne narave. Zato bi bilo potrebno več časa in investicij nameniti železniškemu prevozu, ki že sam po sebi poudarja vlogo Slovenije kot tranzitne države (Černe, 1995, str. 18, 19; Jakomin, 2000, str. 937).

Tabela 3: Železniški tovorni promet

v 1000 ton	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Notranji promet	1.573	1.730	2.006	1.669	1.546	1.710
Uvoz	4.033	4.027	4.580	4.715	5.083	5.362
Izvoz	1.527	1.592	1.676	1.700	1.999	2.038
Kopenski tranzit	3.344	2.849	2.844	3.331	3.532	3.471
Luški tranzit	3.898	4.005	3.934	3.472	4.149	4.658
Skupaj	14.375	14.203	15.040	14.887	16.309	17.239

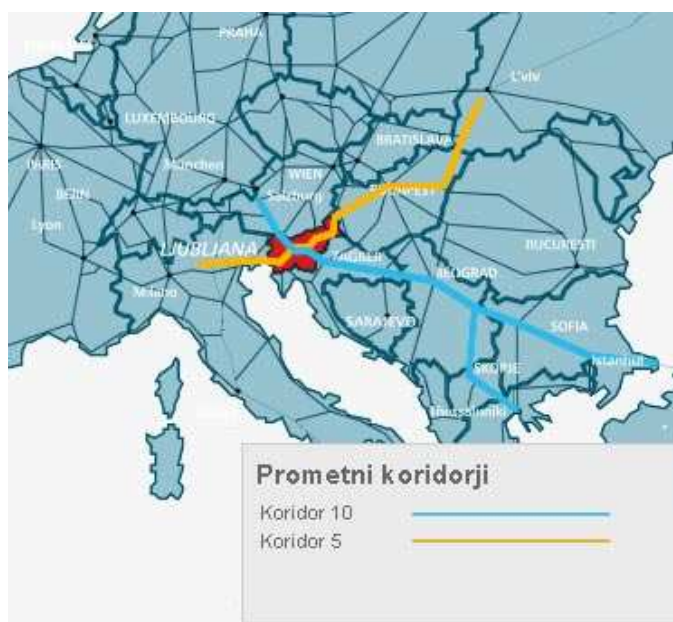
Vir: Tovorni promet, 2005.

Pomen železniškega prometa lepo prikazuje Tab. 3. Kot kažejo številke, se v Sloveniji po železnicah največ uvaža, vendar če seštejemo oba tranzita opazimo, da skupaj predstavljata skoraj polovico vsega prevoza po železnicah. Po letu 2000 je delež tranzitnega prevoza blaga po železnicah celo narasel, in sicer s 45 % na 47 %. Tranzit prevoza blaga po cestah je leta 1990 predstavljal manj kot polovico vsote obeh tranzitov po železnicah, vendar zaradi naraščanja cestnega prometa tudi tranzitni železniški promet izgublja na pomenu in po letu 2000 predstavlja le še 1/3 tranzitnega prevoza blaga po cestah.

Slovenija kljub majhnemu prostoru »gosti« dva pomembna prometna koridorja, in sicer V. in X. pan-evropski koridor, ki vključujeta tako cestno kot železniško povezavo čez Slovenijo. Oba koridorja tako prispevata k sodobni prevozni povezavi Slovenije z Italijo,

Avstrijo, Hrvaško in Madžarsko ter s tem ugodno vplivata na prometne povezave s tretjimi državami. Prometni tokovi pa ugodno vplivajo tudi na mednarodno trgovino.

Slika 4: V. in X. koridor



Vir: Prometni koridorji, 2005.

2.3 Pan-evropski koridorji

Prostor najbolj obremenjujejo prometnice, ki povezujejo dve ali več točk, in segajo v vmesni prostor. Obremenitve, ki nastajajo kot posledica tega, se kopičijo ob prometnicah in na ta način se ustvarjajo koridorji.

Pan-evropski koridorji predstavljajo prednostno nalogo na področju skupne prevozne politike. Prispevajo k učinkovitemu in celostnemu razvoju Evrope, predvsem z izgradnjo manjkajočih prevoznih povezav med članicami Evropske unije ter tranzicijskimi državami. Uspešen razvoj manjkajoče infrastrukture bo tako lahko zadovoljeval potrebe naraščajočega prometa. Prav tako bo omogočal uporabo vse bolj pomembnega in popularnega kombiniranega prevoza, s katerim bo rasla tudi konkurenčnost prevoza in prostora. Koridorji so zasnovani kot del vseevropske prometne mreže za države kandidatke, ki so sedaj že članice EU. Oblikovani so bili pred desetletjem, ko so bile razmere v političnih razdelitvah Evrope čisto drugačne. Zdaj so del evropskega notranjega trga in se bodo podaljšali po vseh prometnih smereh (Godec, 2004, str. 18).

Vseevropska prometna mreža je bila oblikovana na treh vseevropskih konferencah, in sicer v Pragi leta 1991, kjer so sprejeli koncept prometne infrastrukture in tako tudi koridorjev, na Kreti leta 1994, kjer so države zahodne, osrednje in vzhodne Evrope identificirale devet dolgih koridorjev kot prioritete razvoja prevozne infrastrukture, in v Helsinkih leta 1997, kjer so dodali še deseti koridor in pan-evropska območja na morju.

2.3.1 Pomen pan-evropskih koridorjev

Glede na Evropsko unijo je pomen prometnih koridorjev v ciljih, ki jih lahko nekako enačimo s cilji za celotno TEN-T mrežo. V bistvu gre za povečanje mobilnosti, optimizacijo obstoječih povezav, pokritje celotne infrastrukture po celotni Evropi itd.

Slovenija je leta 1993 z Evropsko unijo podpisala t.i. Sporazum o sodelovanju na področju prevoza. Ta sporazum pomeni za Slovenijo (Zupančič, 2002, str. 25):

- izboljšanje prevozne infrastrukture in integracijo v prometno mrežo EU,
- povečan pretok blaga in pretovora preko Slovenije,
- večji delež vključevanja v kombiniran prevoz,
- sodelovanje z EU na področju prometa,
- uskladitev emisij izpušnih plinov itd.

Izgradnja teh koridorjev predstavlja zahtevno investicijo in hkrati pomembnost vključevanja v evropski prevozni sistem. Pomen je tudi v sodobni infrastrukturi, povezanosti s sosednjimi državami in v pomenu prehoda (tranzita) do tretjih držav. Najpomembnejše pa je to, da koridorji predstavljajo vitalni člen bodoče prevozne dejavnosti in da potekajo skozi vsaj eno srednje- ali vzhodnoevropsko državo, pri čemer morajo biti ekonomsko upravičeni, izkoriščeni in finančno zadovoljivo podprti tudi s strani posamezne države.

Med najpomembnejšimi kriteriji, ki jih koridorji morajo izpolnjevati so (Zupančič, 2002, str. 37, 38):

- kriterij povezanosti in interoperabilnosti (izboljšali naj bi se geografska in tehnična povezanost ter interoperabilnost),
- kriterij izvedljivosti (izvedba naj bi bila časovno omejena na pet do šest let),
- kriterij modalnosti (koridor je izbran na podlagi možnosti različnih prevoznih oblik),
- finančni kriterij (podrobno mora biti nakazana možnost financiranja s strani posamezne države),
- ekonomski kriterij (po pravilu mora biti stopnja donosa vsaj 10 %).

Vseevropsko prometno omrežje Evropske unije (hrbtenico omrežja predstavljajo pan-evropski koridorji) predstavlja ogrodje prevozne infrastrukture v Evropi. Prednost je v tem, da povezujejo območja prestolnic, vendar predstavlja to le izhodiščno točko resnične vseevropske prometne mreže. Zaradi rasti trgovine med geografsko oddaljenimi območji, rastjo gostote prometa in neučinkovito izrabljenih načinov prevoza je nujno potrebno reorganizirati prevozne sisteme (morda s pomočjo alternativnih prometnih poti, še zlasti v povezavi s trenutno manj uporabljenimi načini prevoza, posebno na dolge razdalje).

2.3.2 Prostorski potek pan-evropskih koridorjev

Razvoj vseevropske prometne mreže je potekal skozi tri konference. Prva (Praga, 1991), poda primeren koncept prevozne infrastrukture oziroma strukture koridorjev. Druga (Kreta, 1994), določi devet koridorjev s prednostnim statusom, medtem ko tretja (Helsinki, 1997) doda še desetega. Vendar je bil problem kretskih koridorjev že v tem, da so bili zasnovani kot poizkus povezovanja EU z »ostalimi« državami, ki so imele velike potrebe in malo denarja.

Slika 5: Pan-evropski prometni koridorji



Vir: Vodilna načela za trajnostni prostorski razvoj evropske celine, 2000, str. 10.

Koridorji naj bi po konferenci na Kreti, po predlogih posameznih vlad, zajemali:

- **1. koridor:**
Helsinki–Talin–Riga–Kaunas–Varšava–Kaliningrad–Gdansk
- **2. koridor:**
Berlin–Varšava–Minsk–Moskva–Nižni–Novgorod
- **3. koridor:**
Berlin/Dresden–Wroclaw–Katowice–Krakov–Lvov–Kijev
- **4. koridor:**
Dresden/Nürnberg–Praga–Dunaj/Bratislava–Győr–Budimpešta–Bukarešta–Arad–Craiova/Konstanca–Sofija–Solun/Plovdiv–Istanbul
- **5. koridor:**
Benetke–Trst/Koper–Ljubljana–Maribor–Budimpešta–Užgorod–Lvov–Kijev

- **6. koridor:**

Gdansk–Katowice–Žilina

- **7. koridor:**

Donavska pot

- **8. koridor:**

Drač–Tirana–Skopje–Plovdiv–Burgas–Varna

- **9. koridor:**

Helsinki–St. Petersburg–Moskva/Pskov–Kijev–Ljubašcevska–Bukarešta–
Dimitrovgrad–Alexandrupolis

- **10. koridor:**

Salzburg–Beljak–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Niš–Skopje–Solun

2.3.2.1 V. koridor⁴

Peti koridor poteka od jugozahoda srednje Evrope (Italije in Slovenije) do severovzhoda (Ukrajine). Je nadaljevanje prioritetnega projekta št. 6, določenega v Essnu leta 1994 (hitra železniška/kombinirana povezava Francija–Italija). Glavna pot koridorja V. povezuje Benetke in Trst (Italija) preko Ljubljane (Slovenija) in Budimpešte (Madžarska) z Lvovom in Kijevom (Ukrajina). Poleg te glavne poti so del petega koridorja še tri veje, ki vodijo proti jadranskim pristaniščem ter ena, ki povezuje peti in četrti koridor v Bratislavi. V Sloveniji ena veja povezuje peti koridor z Luko Koper, v Budimpešti pa se odcepita dve veji, in sicer ena proti Reki in ena skozi Sarajevo proti pristanišču Ploče.

Mnenje Ministrstva za promet Republike Slovenije⁵ na konferenci v Kijevu je, da bi prometni tokovi V. koridorja sicer lahko potekali kje drugje, vendar ne bi bili ekonomsko upravičeni. Poudarili so, da Alpe predstavljajo naravno oviro, ki je ne gre zanemariti in da to daje južni smeri ekološko, tehnološko in finančno pomembnost (Minister Jakob Presečnik na mednarodni konferenci v Kijevu za ohranitev prednostnega statusa V. pan-evropskega koridorja, 2002).

V V. koridorju so udeležene in zainteresirane države Italija, Slovenija, Madžarska, Slovaška, Ukrajina, Bosna in Hercegovina in Hrvaška.

Način prevoza v okviru V. koridorja je železniški, katerega dolžina je 3270 km, cestni s skupno dolžino 2850 km, zračni s petimi letališči ter vodni s tremi pristanišči.

Glavni izhodišči pri gradnji petega koridorja sta bili multimodalni prevoz in logistika. Pomembno vlogo igrajo torej pristanišča (Trst, Koper, Reka) in kopenski terminali (Ljubljana, Maribor v Sloveniji) (Nikolić, 2004, str. 65–78).

⁴ Glej Pril. 1.

⁵ Ministrstvo za promet Republike Slovenije – naprej samo MZP.

V. koridor predstavlja prometno povezavo severne Italije s severnojadranskimi pristanišči, Panonsko nižino, Slovenijo, Madžarsko in Hrvaško. Predstavlja torej najustreznejšo povezavo južno od Alp. Poudarja se vloga železniškega prometa in zato je V. železniški koridor še toliko pomembnejši. Zaradi prenasičenosti se bodo blagovni tokovi drugače usmerili na konkurenčnejše proge Italije (Videm–Trbiž), Avstrije in Hrvaške (Zagreb–Dunaj) oziroma na že uveljavljene nadalpske proge prometnih osi Pariz–Berlin–Varšava in Pariz–Strasbourg–München–Dunaj–Budimpešta (Malnič, 1999, str. 108).

Železniška proga vzdolž koridorja, ki je v relativno slabem stanju, potrebuje modernizacijo in nadgradnjo. Samo 40 % prog vzdolž tega koridorja je namreč dvotirnih in celo 60 % takih, ki dopuščajo hitrost samo do 100 km/h. Prav tako je neverjetno, kako slaba in nizka je izkoriščenost železnic. Po končanem projektu naj bi železnice na leto prevozile preko 40 milijonov ton tovora. Tako se planira 177 km prog po Italiji, rekonstrukcija in drugi tir od Divače do Kopra v Sloveniji (hitrost tudi do 160 km/h), elektrifikacija od Budimpešte do Zahonya na Madžarskem, modernizacija proge od madžarsko-hrvaške meje proti Reki (261 km) in Pločam (107 km) na Hrvaškem.

Cestne povezave v okviru V. koridorja so v večji meri dobre in zadovoljujejo potrebe. Planira se izgradnja manjkajočih delov, in sicer po Sloveniji, od slovenske meje do Budimpešte (Madžarska) in od madžarsko-hrvaške meje preko BiH do Ploč na Hrvaškem. Prednost glede cest pa je tudi ta, da se bodo razbremenile, predvsem kar se tiče tovornjakov.

Tabela 4: Ocena stroškov po državah za železniški in cestni promet pri V. koridorju

Država	železnice (v milj. €)	ceste (v milj. €)
Italija	200	-
Slovenija	2334	1747
Madžarska	1695	2950
Ukrajina	/	61
Slovaška	1142	1949
Hrvaška	300	/
BiH	/	/
Skupno	5671	7707

Vir: Nikolić, 2004, str. 65–78.

Ocenjuje se, da bodo stroški izgradnje in rekonstrukcije delov V. koridorja po državah udeleženkah znašali skupno 5671 milijonov evrov za železnice in 7707 milijonov evrov za ceste. Slovenija je med vsemi državami tista, ki naj bi največ namenila železnicam, in sicer od 5671 milijonov kar 2334 milijonov, kar je malo več kot 41 % vseh stroškov predvidenih pri železnicah. V cestno infrastrukturo naj bi največ investirali na Slovaškem in Madžarskem, in sicer 2950 milijonov evrov, kar je skupaj precej več kot porabijo ostale

države, in sicer kar 76,54 % vseh skupnih stroškov (Transport infrastructure development for a wider Europe, 2003, str. 71).

2.3.2.2 X. koridor⁶

Devet od desetih pan-evropskih koridorjev je bilo sprejetih (potrjenih) leta 1994 na Kreti, zadnji X. pan-evropski koridor pa so sprejeli leta 1997 v Helsinkih na tretji vseevropski konferenci.

X. koridor je najkrajša povezava z Balkanom in je imel pred vojno na Balkanu tudi velik pomen. V vojni pa je prometna infrastruktura, tako cestna kot železniška, utrpela veliko škode in prevoz po tej povezavi je zamrl. Vendar je pomembno to, da X. koridor spet dobiva na veljavi, saj prometni tokovi naraščajo. Vendar ni dovolj samo to. Čim hitreje je potrebno ponuditi kvalitetno infrastrukturo, saj bodo drugače prometne tokove prevzeli konkurenčni koridorji: IV. koridor (Nemčija–Grčija–Turčija) in VIII. koridor (Albanija–Črno morje), ki se navezuje na IV. in X. Poudarek je tukaj predvsem na IV. koridorju, ki je do sedaj že uspešno prevzel vlogo tranzita. X. multimodalni pan-evropski koridor poteka od severozahoda (Salzburg v Avstriji) preko Ljubljane, Zagreba, Beograda in Skopja do Soluna v Grčiji na jugovzhodu. Od glavne veje ima X. koridor še štiri odseke, in sicer odsek od Gradca preko Maribora do Zagreba, odsek od Budimpešte do Beograda, odsek od Niša do Sofije in s IV. koridorjem do Istambula, odsek iz Velesa (Makedonija) preko Florine (Grčija) do Igoumenitse.

V X. koridorju so udeležene in zainteresirane države Avstrija, Slovenija, Hrvaška, Makedonija, Srbija in Črna Gora, Grčija, Madžarska in Bolgarija.

Način prevoza v okviru X. koridorja je železniški, katerega dolžina je 2360 km, cestni s skupno dolžino 2150 km, zračni s štirimi letališči ter vodni z enim pristaniščem.

Železniška proga vzdolž X. koridorja potrebuje enako kot pri V. koridorju modernizacijo in nadgradnjo. Planira se rekonstrukcija nad 200 km prog po Avstriji, nad 300 km prog po Sloveniji, 308 km prog po Hrvaški, 156 km prog po Madžarski in kar 536 km prog po Srbiji in Črni Gori.

Planirajo se tudi cestne povezave v okviru X. koridorja. V večji meri to pomeni izgradnjo avtocest zaradi potreb prometa oziroma predvsem zaradi tranzita. V Avstriji so planirane cestne povezave do avstrijsko-slovenske meje v dolžini 187 km, v Sloveniji od avstrijsko-slovenske do slovensko-hrvaške meje v dolžini 184 km, na Hrvaškem v dolžini 279 km, na Madžarskem 171 km do madžarsko-srbske meje ter v Srbiji in Črni Gori kar 483 km za odsek od srbsko-hrvaške meje preko Beograda in Niša do srbsko-makedonske meje (Nikolić, 2004, str. 65–78).

⁶ Glej Pril. 2.

Ali bo X. koridor ponovno pridobil na pomenu, verjetno ni samo vprašanje časa. Sicer pa glede na razmere na Balkanu lahko sklepamo, da bo po optimističnem scenariju značilno povečal multimodalni prevoz po obeh koridorjih, medtem ko po pesimističnem scenariju povečanje sledi le pri V. koridorju.

Vsaka investicija nosi s seboj določene stroške. Na primeru izgradnje infrastrukture to ni majhen denar. Ocenjuje se, da bodo stroški izgradnje in rekonstrukcije delov X. koridorja po državah udeleženkah znašali skupno 1100 milijonov evrov za železnice in 737 milijonov evrov za ceste. Slovenija je med vsemi državami tista, ki bi morala največ nameniti železnicam, in sicer od 1100 milijonov kar 567 milijonov, kar je malo več kot 51 % vseh sredstev. Pri cestnem prometu predvidevajo največje stroške pri Madžarski, in sicer 380 milijonov, sledi pa ji Slovenija, in sicer s 312 milijoni evrov, kar je skupaj skoraj 94 % vseh predvidenih stroškov.

Tabela 5: Ocena stroškov po državah za železniški in cestni promet pri X. koridorju

Država	železnice (v milj. €)	ceste (v milj. €)
Avstrija	/	/
Slovenija	567	312
Hrvaška	/	/
Madžarska	406	380
Srbija in Črna Gora	/	/
Bolgarija	80	45
Makedonija	47	/
Grčija	/	/
Skupno	1100	737

Vir: Nikolić, 2004, str. 65–78.

V letu 2003 so na podlagi končnih poročil TINA in informacij Evropske komisije popravili stroške, ki se spremenijo pri nekaterih državah. Tako za Slovenijo ocenjujejo stroške v višini 1349 milijonov evrov za železnice, kar je 1,4 krat več od predvidenega pred letom 1999 in 855 milijonov evrov za ceste, kar je spet več od napovedanega pred letom 2000. Še lepši primer je Srbija in Črna Gora, ki naj bi po »reviziji« stroškov in investicij sedaj porabila skoraj 1300 milijonov evrov in to za infrastrukturo cest (Transport infrastructure development for a wider Europe, 2003, str. 110).

Stroški izgradnje načrtovane cestne in železniške infrastrukture v okviru TEN-T so veliki, vendar se dejanske investicije od tega zelo razlikujejo. Tako je Slovenija do leta 2005 namenila za železnice skoraj najmanj denarja oziroma samo 2,55 % predvidenih izdatkov za izgradnjo železniške infrastrukture po Sloveniji. Madžarska je porabila le polovico sredstev, ki jih je načrtovala, medtem ko so na Slovaškem za skoraj polovico presegli znesek, ki so ga načrtovali.

Pri izgradnji cestne infrastrukture je Slovenija presegla predvidene izdatke za izgradnjo cestne infrastrukture in to za slabih 75 %, ki jih je porabila za izgradnjo kakovostnejših cest, vendar ne avtocest. Tem je bilo namenjenih le 12,3 % vseh sredstev. Prav tako so stroški presegli predvidene zneske za izgradnjo cestne infrastrukture na Madžarskem, Češkem, na Slovaškem in Poljskem. Madžarska je prekoračila znesek za polovico, Slovaška pa za več kot dvakrat (TEN – Invest, 2003, str. 62–73).

2.4 Prioritetni projekti

Vseevropska prometna mreža je sestavljena iz številnih projektov skupnega interesa. Vseeno pa nekateri projekti izstopajo, to so t. i. prioritetni projekti. Le-ti izstopajo zaradi evropske dimenzije, samega obsega ali pa zaradi vloge, ki jo igrajo pri razvoju mednarodne trgovine, prostorske kohezije ali koncentracije okolju prijaznejših oblik prevoza.

Pri izbiri prioritetnih projektov je EU izbrala metodologijo izbiranja, ki temelji na dveh stopnjah. In sicer mora projekt (Trans-European networks, 1995, str. 36, 37):

- zagotavljati koherenco med državami, biti »zrel« za izvedbo in kar je najpomembnejše, imeti zagotovilo s strani članic, da bo izpeljan,
- prispevati k večji mobilnosti blaga in ljudi, teritorialno združevati članice, prispevati k trajnostnemu razvoju prometa, povečati dodano vrednost in zagotavljati socialno-ekonomske prednosti.

S to metodologijo se je selekcioniralo 100 predlaganih projektov in izbrali so prioritetne, katerih izvedba naj bi se začela pred letom 2010.

Najprej je leta 1994 Evropski svet v Essnu »identificiral« prvih štirinajst prioritetnih projektov⁷, ki jih je potrdil še Parlament in katerih vrednost stroškov je bila ocenjena na 400 milijard evrov oziroma 90 milijard za srednje in vzhodnoevropske države. Večina stroškov je izhajala iz železnic (od tega 2/3 za hitre proge), ne toliko iz avtocest (54 % za nadgradnjo). Od 14 prioritet so končali le tri, in sicer (Pilko, 2000, str. 55; Transport networks, 1997, str. 26–28):

- navadno železnico na Irskem: Cork–Dublin–Belfast–Stranraer,
- Milano–letališče Malpensa (novi terminal),
- povezavo med Dansko in Švedsko (štiripasovnica, dvotirna železnica, 4 km predor pod morjem, 4 km dolg umeten otok in 7,5 km dolg most s švedske obale).

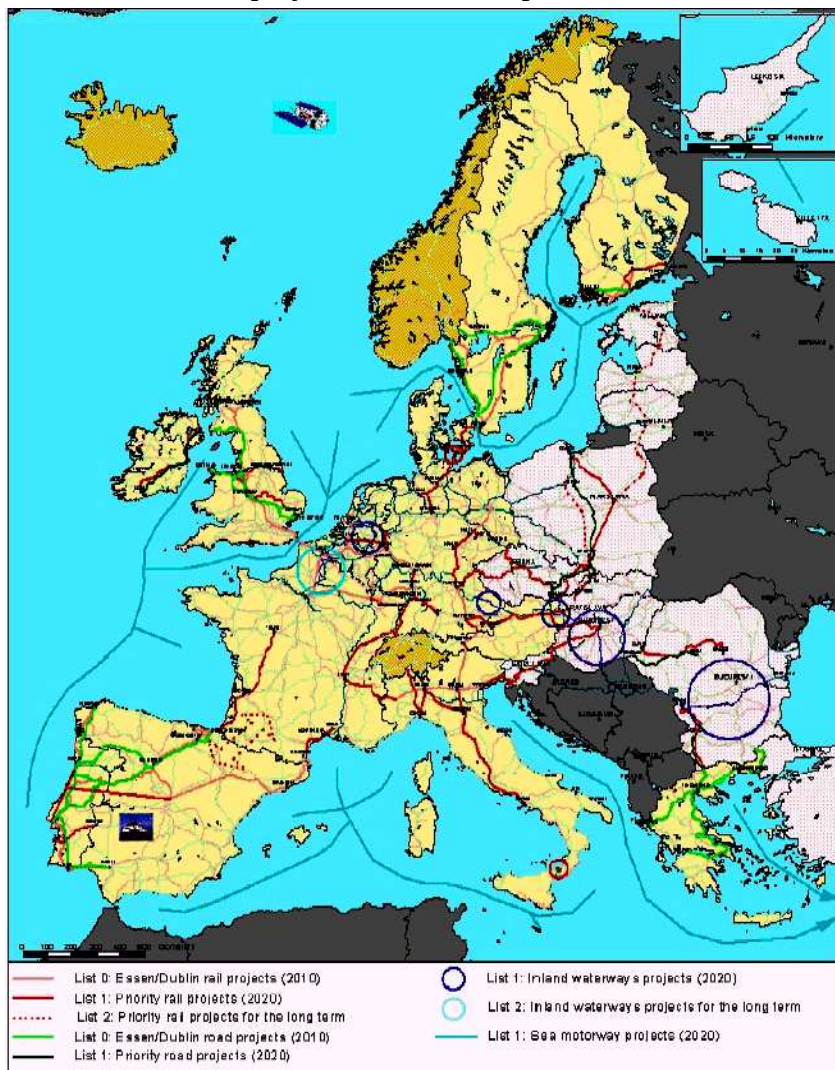
V interesu celotne EU je, da se dokonča čim več projektov. Leta 2001 je Evropska komisija predlagala nove prioritete⁸, ki so bile do leta 2003 še dopolnjene. Vrednost teh projektov je bila ocenjena na 220 milijard evrov do leta 2020, od tega 80 milijard samo za

⁷ Glej Pril. 3.

⁸ IP/03/1321 – European growth initiative, Decision 1692/96/CE.

»starejše« projekte. Ta ocena stroškov je bila kar za 40 % višja kot leta 2001, obsegala pa je tudi stroške za projekte, ki niso nujno v okvirih želja EU (Trans-European transport network, 2004a, str. 39; Enlargement and European Union Transport Policy, 2005).

Slika 6: Prioritetni projekti »nove« Evrope



Vir: Recommended priority projects of the trans-European transport network, 2003.

Prioritetni projekti v evropskem interesu so prometne povezave med pomembnejšimi mesti po vsej Evropi. Zaključeni so bili že trije projekti vseevropske razsežnosti, do leta 2007 pa naj bi zaključili še dela na hitri železnici Pariz–Amsterdam–London in cestno povezavo po pokrajini Betuwe. Ostale projekte, sprejete v Essnu, naj bi dokončali do leta 2010. To je devet pomembnih odsekov na projektih južna in vzhodna TGV, povezava med Lyonom in Trstom, avtocesta po Grčiji, multimodalna povezava na Iberskem polotoku, glavna povezava po Zahodni obali, Severni trikotnik itd. Vsi prioritetni projekti naj bi se zaključili do leta 2020. Med temi so multimodalna povezava Irske in Velike Britanije s celinsko Evropo, mešana železniška povezava med Parizom in Bratislavo ter Grčijo in Nemčijo, odpravljanje ozkih grl na rekah Ren, Main in Donava, hitra železniška povezava Vzhod–Zahod, celoten Severni trikotnik, interoperabilnost hitre železniške mreže na Iberskem

polotoku itd. Kot prioritetni projekt do leta 2020 je vključen še V. pan-evropski koridor oziroma mešana železniška povezava med Lyonom, Trstom, Koprom, Ljubljano in Budimpešto (Priority projects for the trans-European transport network up to 2020, 2003, str. 4).

Slovenija ni več samo pristopna članica, kot je bila v času, ko so »ustvarjali« mrežo, in je bila zato del pan-evropske mreže. Zdaj je Slovenija strateško pomembna, saj je del skupnega trga EU. Je povezava med članicami EU in ostalo Evropo, s čimer si EU odpira pot južno od Alp. Zato so poleg slovenskih interesov pri izgradnji V. pan-evropskega koridorja tudi vseevropski interesi.

Evropska komisija je zaradi potreb po dodatnih finančnih sredstvih namenila za izgradnjo vseevropske prometne mreže oziroma prioritetnih projektov dodatnih 620 milijonov evrov, med katerimi sta, kot je bilo že povedano, tudi dva iz Slovenije. Za izgradnjo drugega tira železnice na relaciji Koper–Divača–Ljubljana je Evropska komisija sprostila 5,47 milijona evrov, medtem ko je za modernizacijo železniške povezave Ljubljana–Budimpešta, na odseku Pragersko–Hodoš, namenila 1,5 milijona evrov (STA, 2005). Iz kohezijskega sklada je Slovenija dobila odobrenih nekaj več kot 81 milijonov evrov pomoči za štiri projekte, od tega je eden namenjen modernizaciji železniške proge Pragersko–Ormož v okviru TEN-T v vrednosti približno 14,5 milijona evrov (Evropska komisija potrdila pomoč iz kohezijskega sklada, 2004).

2.5 Financiranje

Izgradnja vseevropske prometne mreže zahteva velike investicije. Države članice same po sebi niso sposobne zagotavljati teh velikih zneskov. Povprečen prispevek vlad k investicijam v promet je zelo majhen, skorajda neopazen, in sega tja do enega odstotka BDP-ja. Zato se investicije za vseevropsko prometno mrežo zagotavljajo iz proračuna za TEN-T, kohezijskega (PHARE) in strukturnega sklada – Evropskega sklada za regionalni razvoj (ERDF), Evropske investicijske banke (EIB) in Evropskega investicijskega sklada (EIF) (The trans-European transport network, 1997, str. 19).

Tabela 6: Evropska sredstva za TEN-T v letih od 1998 do 2001

v milijon €	TEN-T proračun	Kohezijski sklad	EIF – posojila, garancije	EIB – posojila
1998	474	1337	72	4415
1999	497	1523	266	5977
2000	580	1287	117	4010
2001	563	1618	-	5161
Skupaj	2114	5465	455	19563

Vir: Trans-European transport network, 2004, str. 28.

Od leta 1998 do leta 2001 je bilo iz proračuna za TEN-T namenjenih 2,11 milijarde evrov, od tega polovica za 14, takrat prioritetenih, projektov. Kohezijski sklad, ki je poleg Evropskega sklada za regionalni razvoj glavni vir financiranja, je namenil kar 5,47 milijarde evrov. Pomembno pa je tudi, da se projekti lahko začasno financirajo s pomočjo posojil, za kar je EIB takrat namenila kar 19,5 milijarde evrov. Skupaj je to pomenilo okoli 30 milijard evrov, kar predstavlja 23 % vseh investicij v projekte v tem obdobju (Trans-European transport network, 2004, str. 28).

Kot je bilo že povedano, je Evropski svet leta 1994 v Essnu predstavil 14 glavnih prioritetenih projektov. Prvotni stroški so bili ocenjeni na 400 milijard evrov, kar je do leta 2001 naraslo na 600 milijard evrov. Leta 1995 je na predlog Evropske komisije bila sprejeta Regulativa Sveta 2236/95 o splošnih in finančnih načelih. Dopolnila jo je Regulativa Sveta 1655/99, ki je podala predvsem spremembe o posredovanju pomoči območjem TEN-T. Do leta 2001 je tako sofinanciranje TEN-T potekalo za projekte, ki so ponavadi potrebovali nekajletno izvedbo. Ta instrument je bil dokaj nefleksibilen in zaradi velikega obsega neobvladljiv tako projektno kot kontrolno. Zato je Evropska komisija leta 2001 sprejela Odločitev o »ustanovitvi« t. i. Multi-Annual Indicative Programme (MIP) za financiranje nekaterih projektov (14 prioritet) od leta 2000 do leta 2006. Vseeno je ostalo zunaj tega okvira tudi nekaj projektov, ki so se sofinancirali po starem načinu v okviru ne-MIP programov (non-MIP programming). Vsako leto se tako določi proračun s strani proračunskih oblasti, ki jih potem Evropska komisija razdeli med MIP in ne-MIP oblike financiranja (TEN-T HANDBOOK, 2004, str. 6–34).

Tabela 7: Sredstva namenjena MIP in non-MIP oblikam financiranja

Leto	MIP	Non-MIP
2001	75 %	25 %
2002	90 %	10 %
2003	81 %	19 %

Vir: TEN-T HANDBOOK, 2004, str. 12.

- **Oblika večletnega financiranja projektov**

Odločitev o MIP obliki financiranja projektov leta 2001 je imela cilj, da zagotovi normalen potek in časovno določeno financiranje projektov skupnega interesa, s tem da razdeli dolgoročne projekte na letno raven, na kateri so potem deležni finančne pomoči. Tako je tudi pomoč odvisna od ocenjenih stroškov projekta za posamezno leto. Sproti se preverjajo tudi učinkovitost, napredovanje projekta in s tem pogojena višina še potrebnih finančnih sredstev. Tako naj bi projekti v okviru MIP financiranja ne bili deležni več kot 75 % proračuna TEN-T (za leta 2000–2006 je ta znesek 2780 milijonov evrov⁹, kar je okoli 66 %

⁹ Glej Pril. 4.

vsega proračuna), od tega pa je kar 2/3 sredstev namenjenih železniškemu sektorju¹⁰ (TEN-T HANDBOOK, 2004, str. 6–34).

- **Oblika financiranja projektov z enkratnim zneskom**

Projekti, ki niso bili vključeni v Odločitev Evropske komisije o MIP oblikah financiranja leta 2001, so ostali v »stari shemi«, t. i. non-MIP obliki načrtovanja in financiranja projektov. Za te projekte je značilno, da odločitev o prejemanju pomoči velja enkratno, vendar za morebitno daljše obdobje izvajanja. Vsekakor pa velja za to obliko financiranja tudi to, da omogoči ponovna sredstva le ob ponovni prošnji Evropski komisiji s strani države ali posameznika. To je posebna prošnja, ki se predloži Evropski komisiji v začetku leta¹¹. Število financiranih projektov ni v naprej določeno, vendar pa so sredstva bolj kot gradbenim delom namenjena posebnim študijam. Non-MIP oblika financiranja razpolaga s 25 % sredstev proračuna TEN-T. Vendar to ni nujno, saj je to odvisno predvsem od tega, koliko sredstev se nameni MIP oblikam financiranja (TEN-T HANDBOOK, 2004, str. 6–34).

Na žalost je tako, da so v »starih« državah članicah projekti bolj ali manj na ramenih nacionalnih proračunov in so oblike financiranja s strani Evrope manj opazne, predvsem zaradi omejitve proračuna TEN-T. Nekateri menijo, da je rešitev v povečanju proračuna TEN-T, povečanju dodatnih virov financiranja (davki) in večletnem načrtovanju projektov.

Pri projektih v novih državah članicah EU je to drugače. Finančna sredstva s strani Evrope morajo zadostovati, in sicer veliko prispevajo Kohezijski sklad – PHARE, strukturni sklad – ERDF in ISPA, proračun TEN-T in seveda tudi posojila s strani EIB. Prav tako je pomembno, da so finančni instrumenti čim bolj enostavni ter prilagojeni razmeram v teh državah (Fayard, Gaspard, 2002, str. 2, 3).

Tabela 8: Finančna pomoč novim članicam EU v obdobju 2000–2006

v milijon €	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Skupaj
PHARE	1560	1560	1560	1560	1560	1560	1560	10920
SAPARD	520	520	520	520	520	520	520	3640
ISPA	1040	1040	1040	1040	1040	1040	1040	7280
Skupaj	3120	3120	3120	3120	3120	3120	3120	21840

Vir: Transport infrastructure development for a wider Europe, 2003, str. 13.

Program ISPA je z delovanjem začel leta 2000. Njegov namen je podpora državam kandidatkam pri uveljavljanju pravnega reda EU na področju prevoza in okolja ter prispevanje k trajnostnemu razvoju teh držav. ISPA je zgrajen po zgledu kohezijskega sklada, ki finančno podporo namenja manj razvitim državam članicam Evropske unije, da

¹⁰ (EC) 2236/95: Art.18 razdeli sredstva na minimalno 55 % železnicam in maksimalno 25 % cestam.

¹¹ Glej Pril. 5.

bi izboljšali prometne in okoljske infrastrukture v le-teh. Sofinanciranje iz programa ISPA se izvaja v obliki nepovratne pomoči, ki lahko doseže tudi do 75 % vrednosti velikih projektov. V obdobju od 2000 do 2006 naj bi države kandidatke vsako leto skupaj prejele 1 milijardo evrov iz naslova ISPA. Višina dodeljenih sredstev je odvisna od kriterijev, kot so število prebivalcev, BDP na prebivalca in površina državnega ozemlja. ISPA si prizadeva pospešiti projekte, ki spodbujajo trajnostne oblike prometne infrastrukture, in projekte, ki so za EU posebnega pomena (npr. deset pan-evropskih prometnih koridorjev), državam, ki pa v programu sodelujejo, želi pomagati pri doseganju ciljev, opredeljenih v partnerstvu za pristop. Mednje sodijo projekti, ki imajo za cilj širitev omrežja TEN-T.

Program Phare je bil ustanovljen leta 1989. Njegov namen je bil podpora nekdanjim komunističnim državam srednje in vzhodne Evrope in njihovim naporom za vzpostavitev demokracije in tržnega gospodarstva. V skladu s pristopno strategijo, opredeljeno na evropskem svetu v Essnu decembra 1994, je bil program Phare preusmerjen v zagotavljanje predpristopne pomoči. Programi in projekti Phare morajo temeljiti na prednostnih nalogah, opredeljenih v partnerstvu za pristop, in v državnem programu za prevzem pravnega reda EU. Med drugim so projekti usmerjeni v razvoj majhnih in srednjih podjetij, človeških virov, majhne okoljske infrastrukture na ravni lokalnih skupnosti ter v regionalni razvoj (Finančna pomoč Phare, 2005).

Zelo pomembna in skoraj nujna je vključitev privatnega sektorja v financiranje projektov TEN-T. Vendar pa se privatno financiranje zaradi mešanice političnih, pravnih, administrativnih in kulturnih težav, ki se pojavljajo pri TEN-T, ne uveljavlja preveč. Privatni investitorji pričakujejo hitrejše obračanje sredstev in nočejo prevzeti prevelikega tveganja. Tako je Evropska komisija predlagala formiranje »Public-privat partnership« (PPP), kjer bi se zaradi sodelovanja države in gospodarstva tveganje in kontrola razdelila. Privatni sektor bi tako prevzel finančno, načrtovalno in gradbeno vlogo, javni sektor pa politični, pravni in načrtovalni vidik. Tudi države članice naj bi pomagale k uveljavitvi PPP-ja, in sicer s vključitvijo privatnega sektorja v fazi planiranja projekta, izboljševanjem kvalitete prevoza, zaupanjem v prevoz, z jasnim dosegom investicij in z garantiranjem minimalne prometne ravni. Nova oblika financiranja (PPP) bi z novimi oblikami garancij omogočila, da projekti ne bi bili ogroženi. PPP je pomemben tudi z vidika čezmejnih projektov, ki pridobivajo na pomenu. Evropski sklad jim namenja vse več sredstev, in sicer v obliki sofinanciranja tudi do 30 % (The trans-European transport network, 1994, str. 49).

3 PREVZEM SKUPNE PREVOZNE POLITIKE V SLOVENIJI

3.1 Približevanje Slovenije evropski zakonodaji

Močan vpliv prevozne politike Evropske unije na Slovenijo predstavlja že sporazum o med takrat še Evropsko gospodarsko skupnostjo in Republiko Slovenijo leta 1993. Ta sporazum je že definiral najpomembnejše usmeritve prihodnje prevozne politike, predvsem glede

sprejemanja načel in vsebine skupne prevozne politike, poenostavitev prehodov na mejah itd. Leta 1997 je parlament RS ratificiral Evropski sporazum o ustanovitvi asociacije med Evropsko unijo in Slovenijo. V okviru Bele knjige o asociaciji srednje- in vzhodnoevropskih držav v skupni evropski prostor so bile določene naloge, ki jih je bilo potrebno izpolniti, predvsem glede harmonizacije zakonodaje in norm obnašanja (Strategija RS za vključevanje v EU, 1997; Zupančič, 2002a, str. 191, 192).

Poleg priključitvenih sporazumov je Evropska unija na področju prometne infrastrukture izoblikovala številne dokumente, ki so bili posebnega pomena tudi za Slovenijo v obdobju vključevanja v Evropo. To je potekalo na treh ravneh (Černe, 1995, str. 13, 14):

- na ravni projektov vseevropskega prometnega omrežja, kjer usklajujejo nacionalne programe razvoja avtocestnih sistemov,
- na ravni evropskih držav, kjer Slovenija sodeluje na konferenci ministrov za promet (ECMT), ki podaja smernice za razvoj vseevropske infrastrukture, in sicer na ravni dolgoročnih perspektiv, na ravni prioritet skupnega interesa (V. koridor) in na ravni kratkoročnih prioritet skupnega pomena,
- na regionalni ravni, in sicer v okviru držav srednje Evrope na raznih sestankih in regionalnih konferencah ministrov za promet.

Z vstopom v Evropsko unijo pa je Slovenija prevzela »acquis« EU in s tem v celoti adaptirala določila Skupne prevozne politike.

3.2 Spremenjen položaj Slovenije po vključitvi v Evropsko unijo

Slovenija je pred vstopom v Evropsko unijo že razvijala prometno infrastrukturo. Vendar pa je namen prevozne politike v EU, torej takšne kot jo imajo druge razvite države, predvsem obvladovanje prometnih tokov in s tem skladnejša obremenitev infrastrukture v prevozu ter zagotavljanje dodane vrednosti.

Slovenija želi tudi po vključitvi v EU ohraniti svojo »hrbtenico« in s tem politično osebnost, nacionalne interese, možnost izkoristka razvojnih priložnosti. Slovenija sledi Lizbonski strategiji, pri tem pa ohranja svoj gospodarski interes. Na podlagi možnosti in želja, ki jih ponuja in omogoča prevozna politika, je Slovenija tako opredelila oziroma določila cilje in tendence, ki jim želi slediti v prihodnje, in sprejela Strategijo razvoja Slovenije (SRS) in Strategijo gospodarskega razvoja Slovenije (SGRS).

Strategija razvoja Slovenije (SRS) ima cilj uresničiti pet razvojnih programov, in sicer učinkovitejša uporaba znanja, konkurenčno poslovno okolje, celovit človekov razvoj, skladnejši regionalni in okoljski razvoj ter uveljavljanje Slovenije v svetu. Ti razvojni programi povezujejo med seboj ukrepe več programskih področij, ki kratkoročno največ prispevajo k doseganju ciljev strategije. Prevoz je vključen v skorajda vseh programskih področjih, najbolj pa izstopa na področjih gospodarstva, regionalnega in prostorskega

razvoja in okolja. V okviru gospodarstva je država odgovorna za razvoj prometne infrastrukture, ki krepi in pospešuje konkurenčnost gospodarstva. Država je tako do leta 2013 predvidela dokončanje avtocestnega programa in posodobitev železnic ter drugi tir do Kopra. Poleg Ljubljane velja seveda tudi za Maribor in Koper, da pridobivata z ekonomsko cono in regionalnimi integracijami na razvojnem težišču, zato je pomembno, da se čim hitreje dokončajo najpomembnejši odseki V. in X. koridorja.

Na gospodarsko področje vpliva tudi okoljska problematika, kjer je vsekakor prednostni cilj v okviru SRS zmanjšanje emisij toplogrednih plinov do leta 2013. Predvidena je smotrna uporaba energije, umiritev naraščanja CO₂ in zmanjšanje ostalih emisij, kar naj bi v obdobju 2008–2012 pomenilo zmanjšanje toplogrednih plinov za 8 % glede na leto 1986. Poleg tega pa se v okviru prometnih pritiskov na okolje skušajo zmanjšati še hrup in približati območja bivanja in dela. Prostorska problematika glede prometa v okviru SRS poudarja predvsem slabo dostopnost periferije, zaostajanje železniške infrastrukture in pomorstva, predvsem kar se tiče Luke Koper in njene povezave z zaledjem (Strategija razvoja Slovenije, 2004, str. 44, 89, 107).

Strategija gospodarskega razvoja Slovenije (SGRS) je, kot že beseda sama pove, osredotočena na gospodarsko problematiko, vendar se za področje prevoza programsko ne razlikuje. Podrobneje je opredeljena pomembnost krepitve konkurenčnosti gospodarstva s pomočjo učinkovite gospodarske infrastrukture (na tej ravni se prioritete razvojne tendence s SRS izenačijo) in regionalno skladnega prostorskega razvoja Slovenije na križišču petega in desetega koridorja, predvsem prometnih vozlišč (Slovenija v Evropski uniji, 2004, str. 4–7, 108).

3.3 Upoštevanje posebnosti tranzitnega položaja v pripravih resolucije o prevoznih politikah

V pripravih je nova resolucija o prevoznih politikah, ki bo vključevala tudi poglavje o prevoznih infrastrukturah in mednarodnih povezavah. V tem poglavju bo verjetno poudarjena pomembnost tranzitnega položaja Slovenije in s tem učinkovitega tranzita preko Slovenije. To pomeni, da bodo izpostavljene ključne prednosti in potenciali, ki jih ima Slovenija ter hkrati njene slabosti oziroma razvojne ovire.

Potencialne prednosti Slovenije so predvsem v pomembnem geostrateškem položaju ob stiku Alp, Jadrana in Panonske nižine, dobri prometni dostopnosti do evropskih prometnih poti, ugodni longitudinalni in prečni prometni legi, pomembnem prometnem vozlišču, pomembni vlogi koprskega pristanišča ter naravnih možnosti za razvoj logističnih centrov. Vsekakor pa obstajajo tudi ovire, ki se kažejo v slabo razviti prevozni infrastrukturi, socialno-ekonomskem »zapiranju«¹ proti JV, nizki gostoti sodobne prometne mreže in odsotnosti specializiranih distribucijskih površin.

Pomembno je poudariti, da je v Sloveniji po osamosvojitvi prišlo do sprememb v tokovih blaga in potnikov, in sicer tako da je postala manj pomembna smer proti Balkanu in vedno bolj pomembna smer od Italije proti Madžarski (Zupančič, 2002a, str. 73). Vendar je Slovenija z vstopom v EU postala vedno bolj pomembna kot tranzitno območje na področju razvoja prevozne dejavnosti in s tem prometne infrastrukture, seveda z ustrezno razvitostjo (z avtocestami in hitro železnico) za povezovanje EU z Grčijo in ostalimi pomembnimi urbanimi središči v vzhodni in jugovzhodni Evropi. Predvsem je pomembno, da Slovenija ne izpusti te izredne priložnosti za razvoj v pomembno tranzitno državo, saj se lahko hitro zgodi, da jo zaradi upočasnjenega izboljševanja pretočnosti in učinkovitosti prevozne infrastrukture obvozijo prometni koridorji sosednjih držav (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001, str. 5). Tranzit je torej pomemben, saj domača razporeditev prebivalstva in gospodarskih aktivnosti sama ne pogojuje velikih tokov potnikov in blaga ter s tem prometne aktivnosti (Zupančič, 2002a, str. 68).

3.4 Sinergijski učinki izgradnje tranzitnih prometnic in terminalov za Slovenijo

Pan-evropski koridorji imajo velik pomen za zainteresirane države, predvsem zaradi dviga kvalitete, konkurenčnosti, mobilnosti itd. V. in X. koridor pri tem nista izjema, saj bosta srednje- in vzhodnoevropske države povezala z Evropsko unijo. Pozitivni učinki V. in X. koridorja ugodno vplivajo ne samo na Slovenijo, ampak tudi na vse ostale države srednje- in vzhodne Evrope, kjer se koridorja križata ter omogočata razvoj regij. Enak učinek imajo vsi koridorji. Zelo pomembno pa je, da se poudari pomen pan-evropskih koridorjev na makro ravni, in sicer je sinergijski učinek v tem, da postaja združena Evropa tako gospodarsko in prometno močna in konkurenčna svetu.

Oba koridorja imata sinergijske učinke na slovensko gospodarstvo. V. koridor omogoča (Zupančič, 2002, str. 74):

- boljšo dostopnost do pristanišč,
- zmanjšanje negativnih vplivov na okolje (preusmeritev s cest na železnice),
- dodatno vrednost železniške infrastrukture,
- boljšo povezanost pristanišč z zaledjem.

Slovenija se je v preteklosti opredelila za prevozni sistem, ki temelji predvsem na cestnem prometu. Pretiran razvoj cestnega prometa vodi do preobremenitve in zastojev ter stalne potrebe po širitvi, zato se mora vzpodbujati razvoj železniškega in javnega prometa za enakomerno obremenjenost vseh elementov prevoznega sistema. Pomanjkanje kvalitetnih logističnih in distribucijskih centrov vodi do padca konkurenčnosti, zato je potrebno podpirati kombinirani prevoz in s tem pozitivno vplivati na enakomerno obremenjenost prevoznega sistema in večjo konkurenčnost gospodarstva. Idealni scenarij na področju cest je enakovreden sistem ostalim z zagotavljanjem minimalne potovalne hitrosti. Železnice si želijo predvsem sodobne infrastrukture, da bi razbremenile ceste in prevzele tranzit pri potniškem in tovornem prevozu. Želja pa je tudi posodobiti pristanišče Koper kot eno

pomembnejših severnega Jadrana, ki ima pomembno vlogo tako v pomorskem prometu kot tudi pri pomenu mednarodnega terminala. Zato je toliko bolj pomembno, da se Luka Koper učinkovito poveže s svojim zaledjem.

X. koridor sicer nima tako močnih prometnih tokov, kot jih lahko zasledimo pri V. prometnem koridorju, pa vendar se stanje izboljšuje. Tako lahko države udeleženke ob teh prometnicah veliko pridobijo in tudi izgubijo. Kaj bo izbrala Slovenija, je verjetno jasno, saj bi preusmeritev tranzita, ki gre čez Slovenijo, na druge evropske prometnice, pomenila konkretno izgubo. X. koridor omogoča (Zupančič, 2002, str. 74, 75):

- izboljšanje gospodarskega in geostrateškega položaja države in regij,
- izboljšanje prometnega položaja države in regij,
- znižanje socialnih stroškov zaradi sodobne infrastrukture,
- povečanje domačih in tujih blagovnih tokov (predvsem tranzit),
- večjo privlačnost države za neposredna vlaganja in ostalo gospodarsko sodelovanje.

Na razvoj posameznih regij, njihovo konkurenčnost in učinkovitost pozitivno vplivajo terminali¹². V Sloveniji so pomembni predvsem zaradi strateško ugodne prometne lege. Z njihovo izgradnjo se bodo povezovala središča mednarodnega pomena (Ljubljana, Maribor in Koper)¹³ z Evropo. Z razvojem sekundarnih prometnih povezav, ki se navezujejo na vseevropsko infrastrukturno omrežje, V. in X. pan-evropski koridor ter na jadransko-jonsko prometno os¹⁴, se njihov pomen še povečuje in prispeva k doseganju ciljev vseevropske prostorske in prevozne politike. Vplivajo na rekonstrukcijo celotnega urbanega sistema in prostorske logike. Na evropskem nivoju so terminali usmerjeni k učinkovitemu, kohezivnemu in okolju prijaznemu načinu prevoza. So del vstopno-izstopne točke TEN-T in so pomembna strateška izhodišča za razvoj regije, na kateri se nahajajo. Povezujejo svet in Evropo na naddržavnem nivoju. Poleg direktnih ekonomskih učinkov, kot so povečevanje prometa, zmanjševanje prevoznih stroškov in socialnih učinkov, med katere spadajo nova delovna mesta in razvoj proizvodnje, imajo terminali še vzporedne prostorske, ekonomske in socialne učinke. Le-ti so dvig kvalitete življenja, povečanje obsega terciarnih dejavnosti in izboljšanje socialnih stikov med ljudmi (Gabrijelčič, 2000, str. 40, 41).

4 PROSTORSKE MOŽNOSTI IN STROŠKI MODERNIZACIJE VSEEVROPSKIH PROMETNIC SKOZI SLOVENIJO

Zasnovo prostorskega razvoja opredeljujejo prioritete, kot so enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, povezan in usklajen razvoj prevoznega in poselitvenega omrežja, izgradnja gospodarske javne infrastrukture ter prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali. S tem se krepi konkurenčnost slovenskih mest v evropskem urbanem

¹² Terminali so stične točke različnih načinov prevoza, ki se med seboj povezujejo.

¹³ Glej Pril. 6.

¹⁴ Glej Pril. 7.

omrežju, povezanost slovenskih infrastrukturnih omrežij v evropska infrastrukturna omrežja ter pan-evropske koridorje.

Slovenija podpira razvoj tistih prevoznih sistemov, ki neposredno služijo slovenskemu prostoru in sledijo temeljnim gospodarskim usmeritvam Slovenije. Tako omrežja povezujejo urbana naselja v uravnoteženo in učinkovito strukturo ter s tem povečujejo konkurenčnost in gospodarski razvoj države. To se dosega z ukrepi, kot so policentrični razvoj omrežja, ki naredi privlačno podeželje ter kvaliteten razvoj celotne pokrajine. Z razvojem prometnih omrežij in s tem razvojem prostora v Sloveniji se dopušča izkoriščanje potencialov prostora in poselitev, infrastrukture itd. Ob tem se zagotavljajo kvalitetne bivalne in delovne okoliščine ter nenehen napredek. Kljub usmeritvam Slovenije k policentričnemu razvoju prostora pa Slovenija s populacijskim potencialom, ki obsega vsega dva milijona prebivalcev, 20.000 m² površine, redke naseljenosti po eni in zgoščenih metropolitanskih območij na drugi strani ter neustrezne povezanosti podeželja s prometno mrežo, ne pogojuje velikih tokov ljudi in blaga (Zupančič, 2002a, str. 67).

4.1 Potek V. in X. koridorja skozi Slovenijo in dileme, povezane s tem

Prometna infrastruktura je eden od temeljev mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva. Zagotavlja tako regionalno povezanost Slovenije kot tudi vključevanje v mednarodno okolje ter učinkovit tranzit preko naše države. Sedanji prometni minister je dejal takole: »Cilj prevozne politike je, da cestni, železniški, pomorski in letalski promet deluje kot enoten sistem. Prevozni sistem je namreč en sam. Vsaka infrastruktura pa v njem igra svojo specifično, a pomembno vlogo. Za doseganje postavljenih ciljev potrebujemo torej širok pogled in celovit pristop« (Predstavitev mag. Janeza Božiča, 2004).

Infrastrukturno omrežje Slovenije je vpeto v različne evropske infrastrukturne sisteme in se neposredno navezuje na V. in X. koridor¹⁵, vendar je enostransko razvito. Zapostavljen je razvoj železniške infrastrukture, prometnih vozlišč, javnega potniškega in letalskega prometa. Cilji prostorskega razvoja so namenjeni razreševanju obstoječih prostorskih problemov v Sloveniji, med katerimi je tudi boljša povezanost prometnih infrastrukturnih omrežij (Bartol et al., 2004, str. 25). V okviru vseevropske prometne mreže je pomembnost slovenske infrastrukture tako predvsem na mednarodni ravni, in sicer z izgradnjo avtocestnega omrežja, posodobitvijo železniške infrastrukture ter logističnih središč na trasi V. in X. koridorja¹⁶. Prostorska razporeditev prometnic pozitivno vpliva na prostor in okolje. Tako so ob načelih zagotavljanja enakovrednih prostorskih pogojev in harmoničnega razvoja vseh območij v državi cilji usmerjeni k doseganju ustrezne povezanosti države, zagotavljanju uravnoteženega razvoja prometnih omrežij, izenačevanju učinkovitosti prevoznih sistemov, zmanjševanju razlik v povezanosti, v

¹⁵ Glej Pril. 8.

¹⁶ Glej Pril. 9.

dostopnosti regij in hkrati zagotavljanju ustreznega dostopa funkcionalnega prometnega omrežja. Odlična infrastruktura je še toliko bolj pomembna, saj prispeva k vsestranskemu razvoju regij in tako tudi države (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001, str. 3–5; Malnič, 1999, str. 534, 535).

V okviru prostorskega poteka V. in X. koridorja in vplivov teh dveh na okolje se pojavljajo tudi nekatere dileme. Razvoj prevoznega sistema se namreč odraža na prostorskem razvoju Slovenije in na njeni poselitvi in to tako, da spodbuja prostorsko diferenciacijo in ne podpira ugodne prometne lege, ki jo Slovenija vsebuje. Spodbuja namreč koncentracijo poselitve ob koridorjih in populacijsko praznjenje obširnih območij, kamor ni segel vpliv koridorjev. Prav tako je potrebno omeniti dileme, ki izhajajo iz same opredelitve prevoznega sistema Slovenije. Prevozni sistem je osredotočen predvsem na izgradnjo cestnega prometnega križa, kar vodi do preobremenitve cestne infrastrukture in zastojev na njej. Vsekakor bi bilo ugodneje vplivati na vse prevozne podsisteme enako in tako zagotoviti uravnoteženo in integrirano prometno aktivnost (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001, str. 3, 4).

4.2 Stroški modernizacije vseevropskih prometnic skozi Slovenijo in možnosti njihovega financiranja

Investicije v prometno infrastrukturo v Sloveniji predstavljajo v zadnjih nekaj letih predvsem investicije v cestni in železniški V. in X. koridor, ki se izvajata v okviru EU. Kot kaže Tab. 9, so ocenjeni stroški za investicije v V. kot tudi X. koridor v Sloveniji veliki, in sicer pri vseh, razen pri V. cestnem koridorju, presegajo 40 % prvotno ocenjenih stroškov za vse pan-evropske koridorje.

Tabela 9: Ocena stroškov investicij Slovenije v infrastrukturo V. in X. koridorja

v milijon €	V. koridor		X. koridor	
	železnice	ceste	železnice	ceste
Slovenija	2334	1747	567	312
Skupaj stroški (V. in X.)	5671	7707	1100	737
Delež stroškov SLO v inv.	41,16 %	22,67 %	51,54 %	42,33 %

Vir: Nikolić, 2004, str. 65–78.

Slovenija financira prevozno infrastrukturo z javnimi financami (glej Pril. 10 in 11), ki morajo vsekakor doseči maksimalno racionalizacijo, z okoljskimi taksami, evropskimi skladi za razvoj TEN-T, kohezijskimi skladi, posojili EIB za 35 let in s sovlaganji zasebnega kapitala. Projektom vseevropskega pomena so namenjeni predvsem evropski in kohezijski skladi. V Sloveniji predstavljajo te projekte izgradnja drugega tira Divača–Koper s povezavo do Trsta, modernizacija in nadgradnja proge Ljubljana–Budimpešta z elektrifikacijo od Pragerskega do Hodoša in naprej na Madžarsko ter seveda dokončanje avtocestnega križa ter sofinanciranje Luke Koper.

Iz Evropske unije je Slovenija v obdobju 2002–2004 prejela 8 milijonov evrov pomoči na leto iz predpristopne pomoči ISPE za področje prevoza, in sicer predvsem za železniške projekte na V. in X. koridorju, v obdobju 2004–2006 pa naj bi bilo letno namenjenih še 25–35 milijonov evrov iz kohezijskega sklada. Po vstopu v EU je za Slovenijo precej bolj pomemben kohezijski sklad, saj le-ta namenja vsako leto več denarja (Enlargment and European Union Transport Policy, 2005). Poleg evropskega denarja, ki ga Slovenija dobiva za izgradnjo cestne infrastrukture, vedno več temu namenjenih financ prihaja iz državnega proračuna oziroma javnih financ Slovenije. To pomeni, da se investicije financirajo z obveznicami, bencinskim tolarjem, krediti, nekaj malega pa tudi s cestninami, ki jih plačujemo vsi, tudi tujci, ki »uporabljamo« avtocestni križ. Tako je potrebno poudariti značilnosti financiranja iz javnih financ, in sicer predvsem značilnost upadanja vloge kreditov in hkrati povečane vloge obveznic in bencinskega tolarja v skupnem financiranju. Tako po letu 2007 naj ne bi več financirali izgradnje preostalih odsekov avtocestnega križa s krediti, ampak predvsem z obveznicami in bencinskim tolarjem, ki naj bi s trendom naraščanja vloge v celotnem financiranju po letu 2011 celo prevzel glavno vlogo pri celotnem financiranju. Po letu 2012 bodo vse finance, namenjene izgradnji AC, financirane samo iz tega naslova.

Pri izgradnji projektov V. in X. železniškega koridorja pa Slovenija vire sredstev financiranja pridobiva v obliki donacij in lastne udeležbe (glej Pril. 11). Do leta 2001 sta bila vira financiranja železniške infrastrukture, in sicer donacije evropskih skladov in lastna udeležba Slovenije s proračunskimi sredstvi in krediti domačih bank, dokaj usklajena in sta vsak zase dosegala višino blizu dveh milijard tolarjev. Po letu 2001 je vedno večji pomen v virih financiranja dobivala lastna udeležba, ki je tako v letu 2005 dosegla višino 5,7 milijarde tolarjev. V letu 2003 je bil opazen največji razkorak med obema viroma, saj je vrednost donacij dosegla le 1/6 vrednosti lastne udeležbe, kar je znašalo 860 milijonov tolarjev. V letu 2004 so donacije spet narasle na 2,4 milijarde tolarjev predvsem zaradi donacij ISPE, in sicer za namene prog Divača–Koper, Ljubljana–Maribor. Če se nekoliko osredotočimo samo še na posamezne projekte oziroma odseke, pa ugotovimo, da je največ denarja bilo namenjenega program Ljubljana–Sežana, Ljubljana–Maribor in Ormož–Murska Sobota (Letni načrt gradnje, vzdrževanja in modernizacije javne železniške infrastrukture za leto 2003, 2003, str. 22).

Izgradnja vseevropskih prometnic v Sloveniji je velik finančni zalogaj za države članice, predvsem če večino stroškov pokrivajo same države članice. Samo modernizacija slovenskih železniških odsekov na V. koridorju je ocenjena na 651 milijonov evrov (in to je le četrtina vseh predvidenih stroškov za V. železniški koridor), od tega 376 za drugi tir Koper–Divača, 275 milijonov pa za odseke med Ljubljano in Hodošem. Res je, da namenja EU državam članicam nepovratna sredstva v višini 10–30 % vrednosti projekta in do 75 % vrednosti projekta posojil EIB, vendar samo če spadajo projekti med prioritete oziroma izpolnjujejo t. i. zrelostni kriterij za izvedbo projekta. V. koridor verjetno še ni v taki fazi pripravljenosti, kar pomeni, da verjetno Slovenija še ne bo tako hitro dobila evropskih

sredstev in se bodo možnosti moderniziranja V. in X. koridorja zmanjšale, predvsem pa odmaknile od predvidenih rokov dokončanja. Za V. koridor je bilo predvideno, da naj bi se dela končala do leta 2012 oziroma najkasneje do leta 2015, vendar so napovedi in želje eno, drugo pa realnost. Slovenija namenja za drugi tir Koper–Divača iz proračuna komaj toliko, da se lahko izvajajo obnovitvena dela na obstoječem tiru, kaj šele da bi to zadostovalo za pripravo dokumentacije in izvedbena dela za drugi tir. Vsekakor pa izgradnja odsekov kot so Koper–Divača in odseki med Ljubljano in madžarsko mejo (tako cestnih kot železniških) še ne pomeni, da bi s tem Slovenija imela moderno infrastrukturo. Prvič, vsa sredstva, ki jih Slovenija namenja izgradnji vseevropskih prometnic, so namenjena odsekom na V. koridorju, X. koridor pa se redkokdaj sploh omenja. Drugič, če Slovenija ne bo pohitela z realizacijo svojih želja in se povezala z Italijo, ki je pripravljena sofinancirati izgradnjo železniške infrastrukture in zaradi katere je V. koridor še sploh med prioritetskimi projekti, bo izgubila pomembno prometno povezavo, saj bodo tako Italija kot ostale zahodnoevropske države preusmerile svoj promet na nadalpsko prometno os, čez Avstrijo in Madžarsko do vzhodne Evrope. Slovenija pa bo ostala praznih rok (Matos, 2003, str. 4).

5 ANALIZA VPLIVOV VSEEVROPSKIH PROMETNIC NA SLOVENIJO IN NJEN GOSPODARSKI RAZVOJ

Z dokončanjem projektov vseevropske prometne mreže, se pravi z intermodalnostjo, interoperabilnostjo in boljšo infrastrukturo, naj bi Evropa sicer po velikih multiplikativnih učinkih investicij pridobila na področjih, kot so (The trans-European transport network, 2003, str. 17):

- zmanjšanje emisij CO₂ (17 milijonov ton letno),
- zmanjšanje eksternih stroškov onesnaženja zraka (700 milijonov evrov letno),
- pospeševanje mednarodne menjave v določenih državah, ki so pred časom pristopile v EU oziroma so kandidatke za vstop,
- zmanjšanje zastojev na cestah za 14 %,
- izboljšanje življenjskega standarda in s tem zvišanje BDP-ja za 0,23 %.

Poleg napovedanih vplivov na gospodarstvo v Evropi naj bi bila Slovenija deležna še morebitne rasti dodane vrednosti v gradbeništvu, rasti zaposlenosti v prevoznih dejavnostih, rasti investicijske dejavnosti in tudi prisotnosti tujega kapitala. Poleg tega je seveda potrebno poudariti pomen splošne mobilnosti, predvsem pomena železnic, ter dviga konkurenčnosti, ki se nedvomno dvigata z napredkom v izgradnji omrežja. Za Slovenijo in njen razvoj prometne infrastrukture ter prevozne politike so predvideni trije scenariji (glej Pril. 12). Po *spontanem scenariju* bi stvari ostale take kot so, in sicer bi bil poudarek predvsem na letalskem in cestnem prometu ter zanemarjanju pomena železnic in logističnih centrov. To dviga prevozne stroške in enostransko vpliva na razvoj prometa in konkurenčnost gospodarstva v Sloveniji. Rešitev je *idealni scenarij*. Takrat naj bi v Sloveniji bili enako obremenjeni vsi elementi prometnega sistema, kar bi vodilo v

optimalno izkoriščanje tega sektorja, povečano mobilnost in konkurenčnost. Do idealnega scenarija pridemo s pomočjo *aktivnega scenarija*. Pri tem je pomembno vedeti, da se vzpodbuja razvoj železnic in JPP-ja za zmanjševanje obremenitev cestne infrastrukture in zračnega prevoza, razvoj logističnih centrov za dvig konkurenčnosti kombiniranega načina prevoza ter pomen uravnoteženja infrastrukture posameznih prevoznih podsistemov po celotnem ozemlju Slovenije (Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001, str. 7).

5.1 Vpliv izgradnje vseevropskih prometnic na makroekonomske kazalce

Gradnja cestne in železniške infrastrukture ima pomembno vlogo pri rasti in razvoju nacionalnega gospodarstva. V svoji osnovi omogoča bolj učinkovito in lažjo vključitev nacionalnih ekonomskih subjektov v mednarodne trgovinske tokove ter hkrati zagotavlja večjo kakovost in varnost na področju prevoza, na drugi stani pa sprošča ogromno sredstev, ki preko akceleratorja in multiplikatorja delujejo na rast BDP-ja, rast dodane vrednosti v gradbeništvu, rast zaposlenosti, proračun, investicijsko dejavnost itd. (Oplotnik, Križanič, 2002, str. 1). Ocene s strani Ministrstva za promet Republike Slovenije so take, da kažejo na naraščanje investicij v promet za približno 8 % letno, kar pomeni tudi za kar 1 % večji BDP, kot pa če teh investicij ne bi bilo (Pezdir, Pavlin, 2004, str. 15).

Tabela 10: Delež izgradnje avtocestnega križa v nekaterih makroekonomskih agregatih

v mrd SIT	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
BDP	1.853	2.221	2.555	2.907	3.253	3.648	4.035	4.566	5.045
INV	388	518	598	699	832	1.037	1.121	1.162	1.276
NPIA	18	21	34	47	44	61	71	57	64
%									
INV/BDP	20,94	23,35	23,42	24,08	25,59	28,43	27,79	25,45	25,29
NPIA/INV	4,57	4,00	5,60	6,76	5,22	5,89	6,35	4,93	5,05
NPIA/BDP	0,96	0,93	1,31	1,63	1,34	1,67	1,77	1,25	1,28

Vir: Oplotnik, Križanič, 2002, str. 4.

Nacionalni program izgradnje avtocest (NPIA) v Sloveniji je od leta 1994 do leta 2002 prispeval k skupnemu investiranju okoli 5,5 % letno. Največji delež je bil zabeležen leta 1997 (6,76 %) in leta 2000 (6,35 %). Leto po tem se je stanje bistveno spremenilo, saj je delež NPIA v celotnih investicijah padel za 1,5 % na raven 4,93 % (Oplotnik, Križanič, 2002, str. 5). Poleg NPIA je v celotnih investicijah v Sloveniji pomembno tudi, kakšen je delež NPIA v BDP-ju in kakšen je delež investicij v BDP-ju. BDP je od leta 1994 do leta 2002 narasel za 2,72 krat, investicije pa v istem obdobju celo za 3,29 krat. Delež investicij v BDP-ju je v povprečju dosegal 24,93 % in je v obravnavanem obdobju narasel za 4,35 %, medtem ko je delež NPIA v BDP-ju v povprečju dosegal 1,35 % in je v obdobju 1994–2002 narasel za 0,32 %, kar je posledica rasti deleža NPIA v investicijah, in sicer 0,48 %.

Če pogledamo z druge perspektive, če investicij v izgradnjo avtocestnega križa ne bi bilo, bi bila v obravnavanem obdobju rast BDP-ja v povprečju nižja za 1,35 %.

Delež izgradnje železniške infrastrukture v BDP-ju je vsekakor nižji od deleža cest v BDP-ju, saj je tudi investicij v železniško infrastrukturo veliko manj. Res pa je, da se kljub vsemu ta delež skozi leta povečuje. Leta 2001 je bil delež teh investicij v BDP-ju 0,083 %, do leta 2004 pa je narasel le na 0,0889 %, kar pa je seveda v primerjavi z investicijami v ceste neprimerljivo. To je posledica nerealiziranih investicijskih »zmožnosti« (glej Pril. 11), za kar je lep primer leto 2003, ko je bilo izkoriščenih največ 30 % sredstev predvidenih v nacionalnem programu (pod postavko druge investicije), medtem ko je za dograditve in proge za višje in visoke hitrosti bilo izkoriščenih le 17,5 % oziroma 3,5 % vseh predvidenih sredstev. Skupaj je v letu 2003 bilo izkoriščenih le 13 % vseh predvidenih investicijskih sredstev (Letni načrt gradnje, vzdrževanja in modernizacije javne železniške infrastrukture za leto 2003, 2003, str. 20). Vsekakor bi se z večjo investicijsko aktivnostjo povečal vpliv na BDP, kar bi prispevalo k dodani vrednosti slovenskega gospodarstva.

V povprečju rast BDP-ja na leto zaradi rasti investicij v prevozno dejavnost torej ni 1 %, vendar če teh investicij ne bi bilo, bi rast BDP-ja bila manjša, saj kljub temu investicije v prevozno dejavnost v povprečju obsegajo 1,5 % celotnega BDP-ja.

5.2 Vpliv izgradnje vseevropskih prometnic na konkurenčnost v prevozni dejavnosti

Konkurenčnost prevoznega sektorja je v veliki meri odvisna od možnosti izbire načina prevoza blaga in ljudi preko naše države. To pomeni, da morajo biti oblike prevoza hitre, zanesljive, ugodne, predvsem pa morajo zagotavljati nemoten pretok in souporabo drugih načinov prevoza ali drugače povedano, značilno za njih mora biti to, da so interoperabilne in intermodalne.

Tako je za hiter in neprekinjen prevoz po železnicah in cestah zelo pomembno, da so le-te čim kakovostnejše in seveda dostopne celotnemu prebivalstvu. To se zagotovi s povečanjem dolžin avtocest, hitrih cest ter izboljšanjem kvalitete ostalih cest, pri železnicah pa to pomeni povečevanje dolžin elektrificiranih in dvotirnih železniških prog ter hitrih vlakov in ekonomične izrabe železniških prog, saj bi se s tem ne samo skrajšal potovalni čas, ampak bi se tudi racionaliziral prevoz po železnicah (glej Pril. 13). Kot kažejo številke se v letih 1995–2003 pri dolžini elektrificiranih in dvotirnih železniških prog ni kaj veliko spremenilo. Elektrificirane proge so v omenjenem obdobju bile bogatejše za vsega pet novih kilometrov, medtem ko je dolžina dvotirnih po ocenah Statističnega urada celo padla. Pri cestah je trend nekoliko drugačen, in sicer se je v enakem obdobju dolžina avtocest povečala z 292 km na 477 km, kar je 63,36 %, medtem ko je bil v obdobju 1998–2003 opažen negativen trend pri dolžini hitrih cest, in sicer z 111 km na 82 km (Statistični letopis RS, 2005). Številke kažejo tudi naraščanje dolžin

regionalnih in lokalnih cest, kar glede na majhnost Slovenije ne pomeni ravno dobro. Slovenija potrebuje kakovostne ceste, vendar je za hitrejši gospodarski razvoj potrebno poskrbeti predvsem za povezanost vseh regij, tudi tistih odročnejših, s kakovostnim avtocestnim omrežjem.

Zelo pomembno za prebivalce razvitega gospodarstva je, da imajo kakovostne, predvsem pa hitre, zanesljive in ugodne prevozne možnosti. Zato je pokazatelj konkurenčne prevozne politike tudi potovalni čas, ki se mora zaradi izgradnje moderne, neprekinjene železniške in avtocestne infrastrukture relativno skrajšati. V Sloveniji se je potovalni čas skrajšal zaradi izgradnje avtocestnega omrežja, kar pomeni, da za prečkanje Slovenije po trasi V. koridorja potrebuje voznik avtomobila skoraj slabo uro manj, kot je za enako pot potreboval pred petimi leti. Železniški prevoz pa še vedno, predvsem zaradi enotirnih in neelektrificiranih prog, časovno ne more konkurirati potovanju po cestah in se skozi zadnje petletje časovno ni veliko skrajšal, razen z uvedbo Inter City Slovenija (ICS), ki je prvotno na relaciji Ljubljana–Maribor skrajšal potovalni čas z 2 ur 10 minut na 1 uro 45 minut, kar bi z dodatno posodobitvijo železniških prog lahko skrajšali še za petnajst minut (ICS – slovenski hitri vlak, 2005).

Vlaki ICS dosegajo po Evropi hitrost do 250 km/h, vendar v Sloveniji enak vlak pelje največ 145 km/h in to le za kratek čas mimo Zaloga pri Ljubljani. Drugače je hitrost vlakov po slovenskih progah zaradi ostrih ovinkov, nezavarovanih prehodov in nivojskih prehodov s cesto samo do 100 km/h (ICS – slovenski hitri vlak, 2005).

Tabela 11: Modalna porazdelitev prometa v Sloveniji

	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Prevoz potnikov (Gpkm)	22,7	25,3	28,0	30,1	31,4	32,4	33,2	33,8
Javni cestni prevoz	3,0	2,4	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2
Privatni cest. prevoz	18,4	21,4	24,1	25,8	26,5	27,0	27,3	27,6
Vlaki	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9
Prevoz blaga (Gtkm)	4,8	4,5	5,1	5,9	6,6	7,3	7,9	8,6
Tovornjaki	1,7	1,9	3,0	3,8	4,5	5,2	5,8	6,3
Vlaki	3,1	2,6	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2

Vir: European energy and transport trends to 2030, 2003, str. 213.

Modalna porazdelitev v prevozu v Sloveniji je taka, da pri prevozu potnikov od leta 1995 prevladuje privatni cestni prevoz (avtomobili, motorna kolesa), in sicer je bil delež le-tega v celotnem prevozu potnikov leta 1995 81,06 %, v letu 2005 že 86,07 %, nakar naj bi ta delež do leta 2030 nekoliko padel, vendar ne pod 80 %. Veliko nižji delež imajo torej ostale oblike prevoza, še posebej pa to velja za prevoz po železnicah, kjer se delež giblje okrog 1 % vsega prevoza potnikov. Tudi za železniški promet prihodnost ne prinaša nič dobrega, saj bo delež ostal, vsaj po napovedih do leta 2030, pod 1 %. Pri prevozu blaga je do leta 2000 bil obetaven prevoz po železnicah, vendar vedno večji delež prevzemajo

tovornjaki, kar naj bi se do leta 2030 samo še povečevalo. Leta 2010 naj bi delež prevoza blaga po cestah že presegel 60 %, trend pa kaže na še večjo povečanje in s tem na nižanje konkurenčnosti prevoza blaga po slovenskih železnicah.

Zaradi dolgega potovalnega časa in neustrezne infrastrukture železnice ne zadovoljujejo potreb prevoza potnikov in blaga. Zaradi tega prihaja do odstopanj med realnim stanjem in želeno modalno porazdelitvijo ter do zmanjševanja konkurenčnosti slovenskih železnic.

5.3 Vpliv izgradnje vseevropskih prometnic na zaposlenost v prevozni dejavnosti

Investicije v prometni sektor in s tem seveda vplivi izgradnje koridorjev v Sloveniji po ocenah MZP-ja vplivajo na rast zaposlenosti v Sloveniji. Z investicijami naj bi vplivali na kreiranje novih delovnih mest, in sicer na okrog 4000 letno, kar bi pomenilo za 0,7 % višjo raven zaposlenosti (Pezdirč, Pavlin, 2004, str. 15).

Tabela 12: Spremembe zaposlenosti v prevozni dejavnosti v Sloveniji

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	00/98	03/01
PROMET	23520	23607	23599	23722	23847	23866	0,34 %	0,61 %
Kopenski	22923	22860	22847	22965	23093	23126	- 0,33 %	0,7 %
%	97,46	96,84	96,81	96,80	96,84	96,90	- 0,6 o. t.	0,1 o. t.
Vodni	Z	146	136	145	154	156	/	7,6 %
%	/	0,62	0,58	0,62	0,64	0,65	/	0,03 o. t.
Zračni	597	601	616	612	600	584	3,18 %	- 4,79 %
%	2,54	2,54	2,61	2,58	2,52	2,45	0,07 o. t.	- 0,13 o. t.

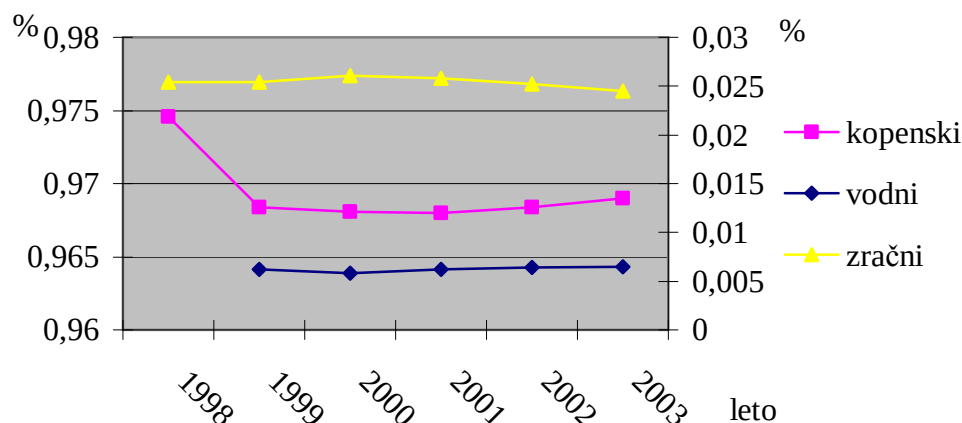
Vir: Statistični letopis RS, 2005.

Dejansko se na področju zaposlenosti od leta 1998 do leta 2003 ni zgodilo nič nepredvidljivega (glej Sliko 7, na str. 38), razen 0,62 % padca zaposlenosti v začetnem obdobju v kopenskem prometu. Pravzaprav je opazen rahel trend naraščanja zaposlenosti v prevozni dejavnosti, in sicer je v obdobju 1998–2000 narasla zaposlenost v tej dejavnosti za 0,34 %, v naslednjem obdobju, to je 2003–2001, pa za 0,61 %. K rasti v zaposlenosti v prevozni dejavnosti je relativno največ prispevala rast v vodnem sektorju, in sicer z rastjo 7,6 % v obdobju 2003–2001, vendar ker kopenski promet zaposluje v povprečju kar 96,94 % vseh zaposlenih v prevozni dejavnosti, je vendarle največji prispevek k rasti skupne zaposlenosti na strani zaposlovanja v kopenskem prometu.

Glede na pretekle trende je težko napovedati kakršnekoli velike spremembe v zaposlenosti v prevozni dejavnosti, vendar lahko zaradi velikega razvoja te dejavnosti trdimo, da zaposlenost ne bo drastično upadla. Skozi celotno obdobje, kot kaže Slika 7, na str. 38, lahko namreč opazimo stabilno zaposlenost v zračnem in vodnem sektorju ter po letu 1999 tudi v kopenskem sektorju. Kar pa morda ni tako pozitivno pri tej stabilnosti je, predvsem kar se tiče vodnega in zračnega sektorja, da sta na zelo nizki ravni, saj skupaj obsegata

komaj dobre tri odstotke. Kljub temu pa se bodo napovedi za rast zaposlenosti v prevozni dejavnosti ob izgradnji pan-evropskih koridorjev morda vendarle uresničile. V povprečju je med obdobjema 1998–2000 in 2003–2001 prišlo do povišanja v rasti zaposlenosti in to z 0,34 % na 0,61 %, v prihodnje pa morda zaradi večje aktivnosti v prevozni dejavnosti to lahko naraste na napovedanih 0,7 %.

Slika 7: Spremembe zaposlenosti v prevozni dejavnosti v Sloveniji po letih



Vir: Lastni izračun.

5.4 Vpliv izgradnje vseevropskih prometnic na okolje

Kot je bilo že napisano, imajo velik vpliv na okolje toplogredni plini, ki jih povzroča promet. Okolju najnevarnejši plin je CO₂, zato je zmanjšanje emisij tega plina tako pomembno. To pomeni, da mora država poleg uporabe manj škodljivih goriv kot tudi omejitev in poostretev na področjih zakonodaje storiti korak k večji izkoriščenosti železnic, ki že same po sebi manj vplivajo na velike negativne vplive prometa na okolje. Zato je program izgradnje in financiranja koridorjev zelo usmerjen na železnice¹⁷.

Tabela 13: Spremembe toplogrednih plinov v Sloveniji, ki jih povzroča promet

v Kt	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
CO ₂	2514	2590	2990	3298	3624	4199	4268	3687	3507	3653	3786
%	99,97	99,97	99,97	99,97	99,97	99,97	99,97	99,97	99,97	99,97	99,97
CH ₄	0,693	0,761	0,913	0,967	1,013	1,086	0,956	0,723	0,594	0,626	0,646
%	0,028	0,029	0,031	0,029	0,028	0,026	0,022	0,020	0,017	0,017	0,017
N ₂ O	0,102	0,094	0,104	0,151	0,211	0,291	0,297	0,306	0,375	0,4	0,45
%	0,004	0,004	0,003	0,005	0,006	0,007	0,007	0,008	0,011	0,011	0,012

Vir: Trends in emission of greenhouse gases, 2005.

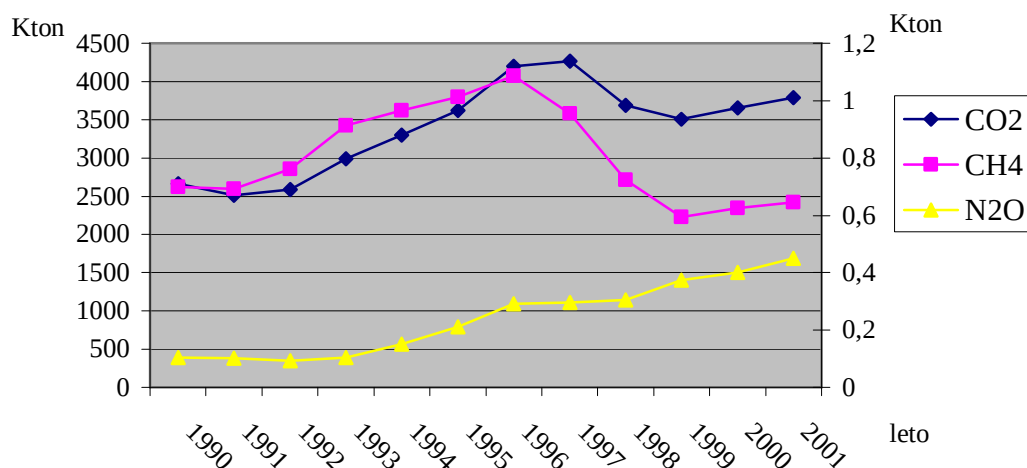
Glede na to koliko CO₂, CH₄ in N₂O je dejansko povzročila prevozna dejavnost skozi desetletje 1991–2001, lahko ocenimo, kakšen bo prihodnji trend emisij toplogrednih

¹⁷ Glej Pril. 14.

plinov. Od prevozne dejavnosti vsekakor na onesnaževanje okolja najbolj vpliva cestni promet, ki povzroča okoli 90 % TGP, predvsem CO₂ (glej Pril. 14). Do leta 2012 naj bi emisije TGP v povprečju presegle 4,5 milijonov ton. To vsekakor je kontradiktorno s Kiotsko konvencijo, ki je do leta 2012 predvidela zmanjšanje emisij TGP za 8 % (glej Sliko 3, na str. 11).

Kot je lepo vidno iz Tab. 13, na str. 38 in Slike 8, so se od leta 1990 do leta 2001 emisije CO₂ in N₂O v povprečju povečale, in sicer prvega za 42,33 % ter drugega za 4,29 krat gledano absolutno, medtem ko so se emisije CH₄ znižale, in sicer za 7,6 %. Če pa pogledamo deleže emisij v celotnih emisijah TGP, pa ugotovimo, da se relativno delež CO₂ ni spremenil, medtem ko se je delež CH₄ znižal za 0,009 %, delež N₂O pa narasel za 0,008 %.

Slika 8: Spremembe toplogrednih plinov v Sloveniji, ki jih povzroča promet



Vir: Lastni izračun.

V Sloveniji je promet drugi po vrsti po količini vseh emisij TGP, saj še več emisij povzroča energetika. Vendar se v Sloveniji kljub temu premalo trudimo, da bi sledili strogim okoljskim zahtevam. Kljub napovedim Kiotske konvencije, da se bodo v prihodnje emisije TGP zmanjšale, v Sloveniji po letih 1996 in 1997 spet beležimo rast TGP plinov. S tem ne upoštevamo Kiotske konvencije, še več, od njenih zahtev se celo oddaljujemo.

6 UGOTOVITVE IN SKLEPI

Vseevropska prometna mreža krepi povezanost skupnega evropskega trga. Sestavljena je iz prometne mreže, ki poteka po državah Evropske unije, pan-evropskih koridorjev, ki so bili namenjeni za izgradnjo povezav med Evropsko unijo in državami kandidatki, povezav z Azijo ter območij plovni poti po morju. Značilno za vseevropsko prometno mrežo je, da se poudarjajo interoperabilnost, intermodalnost in v tem okviru še pomen kombiniranega prevoza, pomen trajnostnega okoljskega razvoja in s tem pomen železnic ter prevozov po morju oziroma notranjih plovni potoh. Cilji, ki izhajajo iz »projekta« vseevropske

prometne mreže, so tako v povečanju mobilnosti oseb in blaga, optimizaciji obstoječih prevoznih povezav in izgradnji manjkajočih delov ter izboljšanju prevoznih sistemov v okviru skupne prevozne politike.

Pomembna država v okviru vseevropske prometne mreže je tudi Slovenija. Zato potekata skozi Slovenijo tudi dva zelo pomembna prometna koridorja, to sta V. in X. koridor, ki povezujeta severno Evropo z »oddaljeno« Grčijo ter zahodno in srednjo Evropo z vzhodom Evrope, in sicer s pomembnim Kijevom. Slovenija je vključena v evropski prevozni sistem in sledi temeljnim prostorskim usmeritvam EU. Veliko pozornosti in investicij se namenja izgradnji avtocestnega omrežja in manj železniški infrastrukturi. Izgradnja vseevropske prometne mreže ima posledice tudi na poselitev prebivalstva oziroma na preseljevanje k središčem oziroma t. i. vozliščem prevoznega in gospodarskega prostora. V Sloveniji naj bi le-ta prispevala veliko k povečanju dodane vrednosti slovenskega gospodarstva, izboljšanju vplivov na okolje, izboljšanju gospodarskega položaja Slovenije kot tudi vseh regij znotraj države ter povečevanju tujih in domačih blagovnih tokov in večji privlačnosti države.

Z investiranjem v izgradnjo avtocestnega križa v Sloveniji naj bi prispevali k skupnim investicijam k rasti BDP-ja. Delež teh investicij se je v obravnavanem obdobju povečal za slabega pol odstotka in v povprečju predstavljal 1,35 % celotnega BDP-ja. Pri investicijah za izgradnjo železniške infrastrukture v BDP-ju je delež nižji, in sicer predvsem zaradi manjših investicij oziroma zaradi nerealiziranja investicij. Če je sedanje stanje deleža investicij v železniško infrastrukturo v BDP-ju v povprečju manj kot 0,1 %, lahko verjamemo, da bi ob večji realizaciji delež le-teh v BDP-ju lahko bil višji.

Za hiter in neprekinjen prevoz po železnicah in cestah je zelo pomembno, da so le-te čim kakovostnejše in seveda dostopne celotnemu prebivalstvu. Pri dolžini elektrificiranih in dvotirnih železniških prog se ni kaj veliko spremenilo. V obdobju osmih let smo bogatejši za vsega pet novih kilometrov elektrificiranih prog, medtem ko je dolžina dvotirnih prog celo padla. Pri cestah je trend nekoliko drugačen, in sicer se je v enakem obdobju dolžina avtocest povečala za več kot polovico, medtem ko je bil v obdobju 1998–2003 opazen negativen trend pri dolžini hitrih cest. Pokazatelj konkurenčne prevozne politike je tudi potovalni čas, ki se je v Sloveniji zaradi izgradnje avtocestnega križa skrajšal za slabo uro, zaradi hitrega vlaka ICS med Ljubljano in Mariborom pa za petindvajset minut. Zaradi dolgega potovalnega časa in neustrezne infrastrukture železnice ne zadovoljujejo potreb prevoza potnikov in blaga, kar zmanjšuje konkurenčnost slovenskih železnic.

Na področju zaposlenosti se v obravnavanem obdobju ni zgodilo nič nepredvidljivega oziroma je morda opazen rahel trend naraščanja zaposlenosti v prevozni dejavnosti. Kopenski sektor zaposluje največ vseh zaposlenih v prevozni dejavnosti in tako z rastjo največ prispeva k rasti skupne zaposlenosti. Glede na pretekle trende je težko napovedati kakršnekoli velike spremembe, vendar lahko zaradi velikega razvoja te dejavnosti trdimo,

da zaposlenost ne bo drastično upadla. Napovedi za rast zaposlenosti v prevozni dejavnosti ob izgradnji pan-evropskih koridorjev pa se bodo morda vendarle uresničile in dosegle predvideno rast.

Na onesnaževanje okolja s strani prevozne dejavnosti najbolj vpliva cestni prevoz, ki povzroča večino TGP (predvsem CO₂). V povprečju so se v obravnavanem obdobju povečale emisije CO₂ in N₂O, medtem ko so se emisije CH₄ znižale. Če pa pogledamo deleže emisij v celotnih emisijah TGP, pa ugotovimo, da se relativno delež CO₂ ni spremenil, medtem ko se je delež CH₄ za malenkost znižal, delež N₂O pa skoraj za toliko narasel. Do leta 2012 naj bi emisije TGP v povprečju še narasle, kar ni v skladu z zahtevami Kiotske konvencije. Kljub napovedim Kiotske konvencije v Sloveniji beležimo rast TGP plinov, kar kaže na to, da se premalo trudimo, da bi sledili strogim okoljskim zahtevam.

Skozi diplomsko delo sem opisala prevozno politiko Evropske unije in Slovenije ter opredelila značilnosti vseevropske prometne mreže in njene vplive na gospodarstvo Slovenije. S tem sem dosegla cilje diplomskega dela. Zaključim torej lahko, da izgradnja vseevropske prometne mreže nima takojšnjega učinka na makroekonomske agregate. Deluje pa dejansko kot investicija posredno in dolgoročno na višjo rast BDP-ja, na večjo konkurenčnost tako prevozne dejavnosti kot celotnega gospodarstva. Ugodno vpliva tudi na zaposlenost ter zmanjšuje negativne vplive na okolje. Izgradnja vseevropskih prometnic v Sloveniji, gledano celostno, vpliva pozitivno na slovensko gospodarstvo in njen celostni razvoj. Vendar pa mora Slovenija kot država narediti več, da se bodo pozitivni učinki izgradnje vseevropskih prometnic lahko v celoti izrazili, s tem da vzpodbuja čim hitrejši razvoj in ne zavira napredka izgradnje vseevropskih prometnic, kot je morda to počela do sedaj.

LITERATURA

1. Bartol Blanka et al.: Strategija prostorskega razvoja Slovenije. Ljubljana : Urad za prostorski razvoj na Ministrstvu za okolje, prostor in energijo, 2004. 75 str.
2. Bensa Bruno: Uporaba prevoznih sredstev (modal split) glede na razdaljo v prometu. 3 str. [URL:<http://www.gov.si/mpz/4pod/1/pdf/d3-2.pdf>], 28. 1. 2005.
3. Burja Alenka et al.: Operativni program zmanjševanja toplogrednih plinov. Ljubljana : Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, julij 2003. 164 str.
4. Cigale Dejan, Jerončič Robert, Kuščer Samo: Promet in okolje. Zbirka usklajeno in sonaravno 7. Ljubljana : Svet za varstvo okolja, 2002. 96 str.
5. Clancy Eugene et al.: Evropska Unija, Slovenija in trajnostni razvoj. Ljubljana : Umanotera, 1996. 122 str.
6. Černe Andrej: Slovenija in evropsko prometno omrežje. Geografija v šoli, Ljubljana, 4(1995), 1, str. 13–23.
7. Fayard A., Gaspard M.: Integriranje mreže TINA v razširjeno trans-evropsko prometno mrežo (TEN-T) – STOA 112 – izvršilni povzetek PE 311.209. Luxembourg : Evropski Parlament. Splošna uprava za revidiranje – Uprava A, junij 2002. 3 str.
8. Gabrijelčič Peter: Pomen avtocestnega omrežja s poudarkom na razvoju omrežja prometno-logističnih terminalov. Transport, Ljubljana, 1(2000), 0, str. 38–41.
9. Godec Borut: S koridorji do pan-evropskih povezav. Finance, Ljubljana, 32. 11. 2004, str. 18.
10. Gulič Andrej, Plevnik Aljaž: Prometna infrastruktura in prostorski razvoj Slovenije – novejša analitična spoznanja – . IB revija, Ljubljana, 34(2000), 2, str. 52–60.
11. Jakomin Livijo: Vključevanje Slovenije v globalni logistični prometni sistem. Podjetje in delo, Ljubljana, 26(2000), 6, str. 937.
12. Kandžija Vinko: Gospodarski sustav Evropske Unije. Rijeka : Ekonomski fakultet Sveučilišta, 2003. 447 str.
13. Malnič David: Peti koridor in severnojadranski prostor. Primorska srečanja, Nova Gorica, 23(1999), 219/220, str. 534, 535.
14. Malnič David: Peti koridor kot razvojna os – Vplivi na severnojadranski prostor. IB revija, Ljubljana, 3(1999), 4, str. 108–112.
15. Matos Urša: Slepo črevo Evrope. Mladina, Ljubljana, 2003, 43, str. 4.
16. Moussis Nicolas: Evropska Unija – pravo ekonomske politike. Ljubljana : Littera picta za slovensko izdajo, 1999. 575 str.
17. Nikolić Gordana: Multimodalni transport. Rijeka : Makol marketing, 2004. 243 str.
18. Oplotnik Žan, Križanič France: Makroekonomski in razvojni učinki izgradnje avtocestnega križa. Ljubljana : Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije, 2002. 5 str.
19. Oplotnik Žan, Križanič France: Makroekonomski in finančni učinki različnih rokov dokončanja avtocestnega (AC) programa. Gospodarska gibanja, Ljubljana, 2003, 354, str. 27–63.

20. Pezdirc Bogdan, Pavlin Jernej: Motorway Construction Programme in the Republic of Slovenia. Ljubljana : Ministry of Transport, November 2004. 15 str.
21. Pilko Simona: Avtoceste v EU: Prometno omrežje za boljšo povezanost Evrope. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2000, 42, str. 55.
22. Zupančič Magda: Pan-evropski koridorji v funkciji vključevanja Slovenije v evropski gospodarski in prometni prostor. Magistrsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, november 2002. 110 str.
23. Zupančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2002a. 311 str.

VIRI

1. Amsterdamska pogodba.
[URL: <http://europa.eu.int/eur-lex/en/treaties/selected/livre546.html>], 7. 2. 2005.
2. Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru. Ljubljana : Ministrstvo za promet, marec 2001. 31 str.
3. Enlargment and European Union Transport Policy.
[URL: http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/international/doc/challenges/transport_memo_slovenia_en.pdf], 29. 1. 2005.
4. Europe at the crossroads – The need for sustainable transport. Brussels : European Commission, 2003. 22 str.
5. European energy and transport trends to 2030. 220 str.
[URL: http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/trends_2030/index_en.htm], januar 2003.
6. Evropska komisija potrdila pomoč iz kohezijskega sklada.
[URL: <http://www.sigov.si/mpz/2kabinet/2k-7.html>], 27. 1. 2004.
7. Finančna pomoč Phare.
[URL: http://www.evropska-unija.si/pages/evropska_unija/financna_pomoc/phare], 13. 1. 2005.
8. ICS – slovenski hitri vlak.
[URL: http://www.geocities.com/gregor_rakar/vlaki/ics.html?200515], 15. 4. 2005.
9. Letni načrt gradnje, vzdrževanja in modernizacije javne železniške infrastrukture za leto 2003. Maribor : Direkcija za železniški promet, april 2003. 26 str.
10. Minister Jakob Presečnik na mednarodni konferenci v Kijevu za ohranitev prednostnega statusa V. pan-evropskega koridorja.
[URL: <http://www.gov.si/mpz/2kabinet/4k-35.html>], 23. 10. 2002.
11. Okolje Evrope: tretja presoja. Luxembourg : Urad za uradne publikacije Evropskih skupnosti, 2003. 60 str.
12. Panorama of transport. Statistical overview of transport in the European Union. Brussels : European Commission, 2003. 104 str.
13. Predstavitev mag. Janeza Božiča.
[URL: <http://vlada.sds.si/?section=about&news=58>], 30. november 2004.

14. Priority projects for the trans-European transport network up to 2020. Brussels : European Commission, 30. junij 2003. 6 str.
15. Prometni koridorji.
[URL:http://www.slo-zeleznice.si/sl/infrastruktura/zeleznisko_omrezje], 5. 2. 2005.
16. Recommended priority projects of the trans-European transport network.
URL:http://www.europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm],
26. 6. 2003.
17. Second Pan-European Transport Conference. Crete declaration. Crete : The representatives of the governments and parliaments of the European countries, 14–16 marec 1994. 6 str.
18. Slovenija v Evropski uniji. Strategija gospodarskega razvoja Slovenije. Ljubljana : UMAR, julij 2001. 122 str.
19. STA. [URL: http://www.delo.si/index.php?sv_path=41,35,36762], 17.1.2005
20. Statistični letopis RS. [URL: http://www.stat.si/letopis/index_letopis.asp],
22. 3. 2005.
21. Strategija razvoja Slovenije. Ljubljana : UMAR, junij 2004. 170 str.
22. Strategija RS za vključevanje v EU. [URL:<http://www.evropa.gov.si>], september 1997.
23. Submission by ECMT to the 3rd Pan-European Transport Conference. Berlin : Ministers of Transport of ECMT, 21-22 April 1997. 11 str.
24. TEN - Invest. Essen : PLANCO Consulting GmbH, 2003. 113 str.
25. TEN-T HANDBOOK. Brussels : European Commission, 11–12 marec 2004. 204 str.
26. TERM 2003 – Transport emissions of greenhouse gases by mode. Copenhagen : European Environment Agency, 2003. 25 str.
27. The trans-European transport network. Brussels : European Commission, 1994. 60 str.
28. The trans-European transport network. Brussels : European Commission, 2003. 17 str.
29. The trans-European transport network. Transforming a patchwork into a network. Brussels : European Commission, 1997. 37 str.
30. Tovorni promet.
[URL:http://www.sz-tovornipromet.si/sl/o_tovornem_prometu/statistika],
5. 2. 2005.
31. Trans-European networks. Report. Brussels : European Commission, 1995. 249 str.
32. Trans-European transport network. Implementation of the guidelines 1998-2001. Brussels : European Commission, 2004. 53 str.
33. Trans-European transport network. Revised proposal on guidelines and financial rules 2004. Brussels : European Commission, 2004a. 76 str.
34. Trans-European transport network. TEN-T priority projects. Brussels : European Commission, 2002. 49 str.
35. Trans-evropski transportni sistem.

- [URL:<http://www.epf-se.uni-mb.si/tep/2003/mihelin/trans.htm>], 21. 10. 2004.
36. Transport infrastructure development for a wider Europe. Session 1: Planning infrastructure development. Paris : TINA, 27–28. november 2003. 127 str.
37. Transport networks. Volume 11. Brussels : European Commission, 1997. 232 str.
38. Trends in emission of greenhouse gases.
[URL:<http://dataservice.eea.eu.int/dataservice/metadetails.asp?id=717>],
26. 4. 2005.
39. V. in X. koridor. [URL:<http://www.sigov.si/mpz/4pod/3/pdf/koridor-V-X.pdf>],
12. 3. 2005.
40. Vodilna načela za trajnostni prostorski razvoj evropske celine. Ljubljana : Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje, 2000. 28 str.
41. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Brussels : European Commission, 2001. 119 str.
42. Zemljevid prometnih koridorjev v Evropi.
[URL:<http://www1.oecd.org/cem/online/infrastr03/corridormaps.htm>], 15. 1. 2005

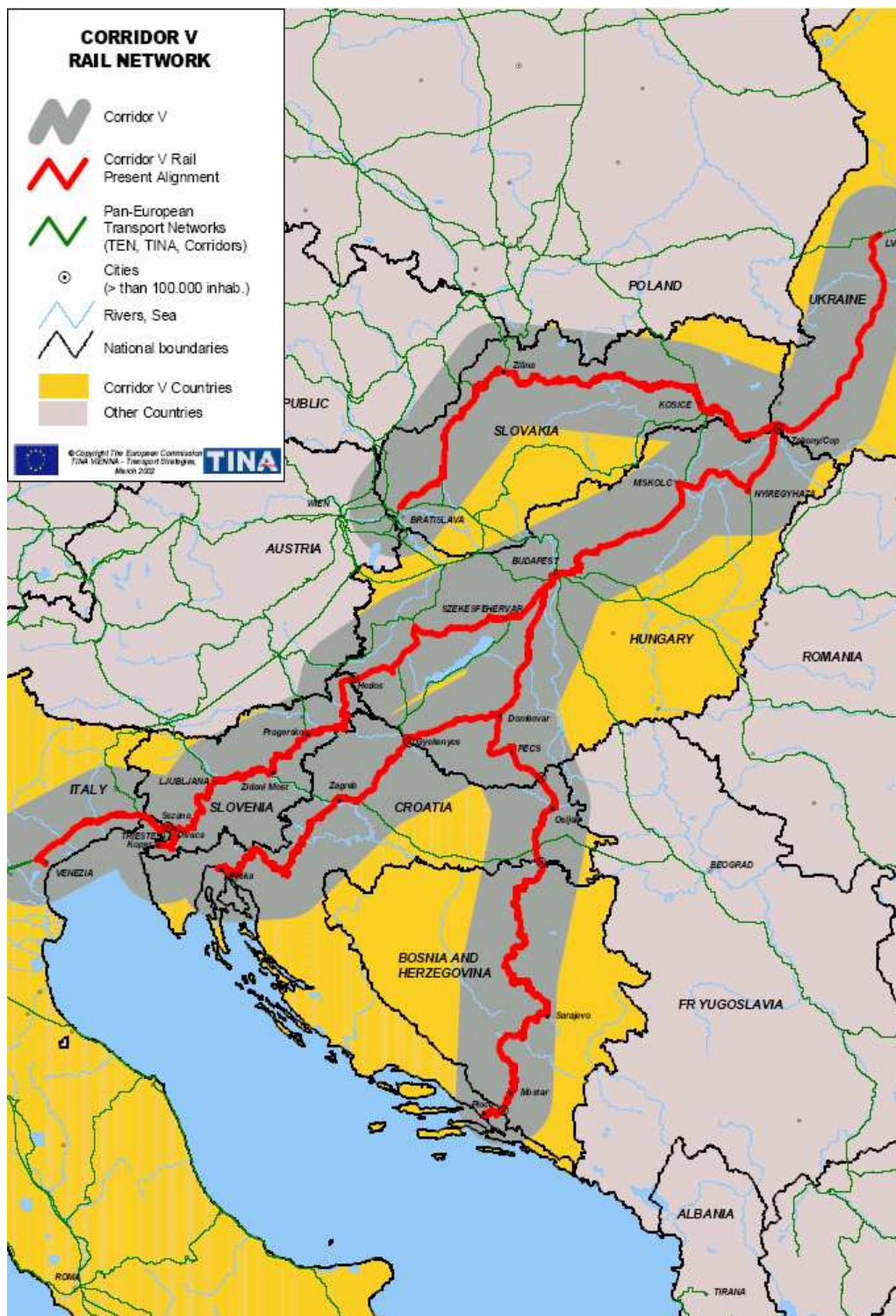
PRILOGE

KAZALO PRILOG

Priloga 1: V. železniški in cestni koridor	3
Priloga 2: X. železniški in cestni koridor	5
Priloga 3: 14 prioritetnih projektov, sprejetih leta 1996	7
Priloga 4: Razdelitev celotne vsote denarja med 14 MIP projektov	8
Priloga 5: Življenjski cikel non-MIP odločanja o financiranju projekta.....	9
Priloga 6: Mednarodna/nacionalna prometna vozlišča	10
Priloga 7: Slovenija v Evropi in območja mednarodnega sodelovanja.....	11
Priloga 8: V. in X. koridor čez Slovenijo	12
Priloga 9: Zasnova železniške in cestne infrastrukture	13
Priloga 10: Viri financiranja izgradnje cestnih koridorjev v Sloveniji	15
Priloga 11: Viri financiranja izgradnje železniških koridorjev v Sloveniji.....	16
Priloga 12: Analiza razvojnih možnosti prometnega sistema v Sloveniji.....	17
Priloga 13: Dolžina kategorij cest in železniških prog v Sloveniji	18
Priloga 14: Emisije toplogrednih plinov v Sloveniji	19

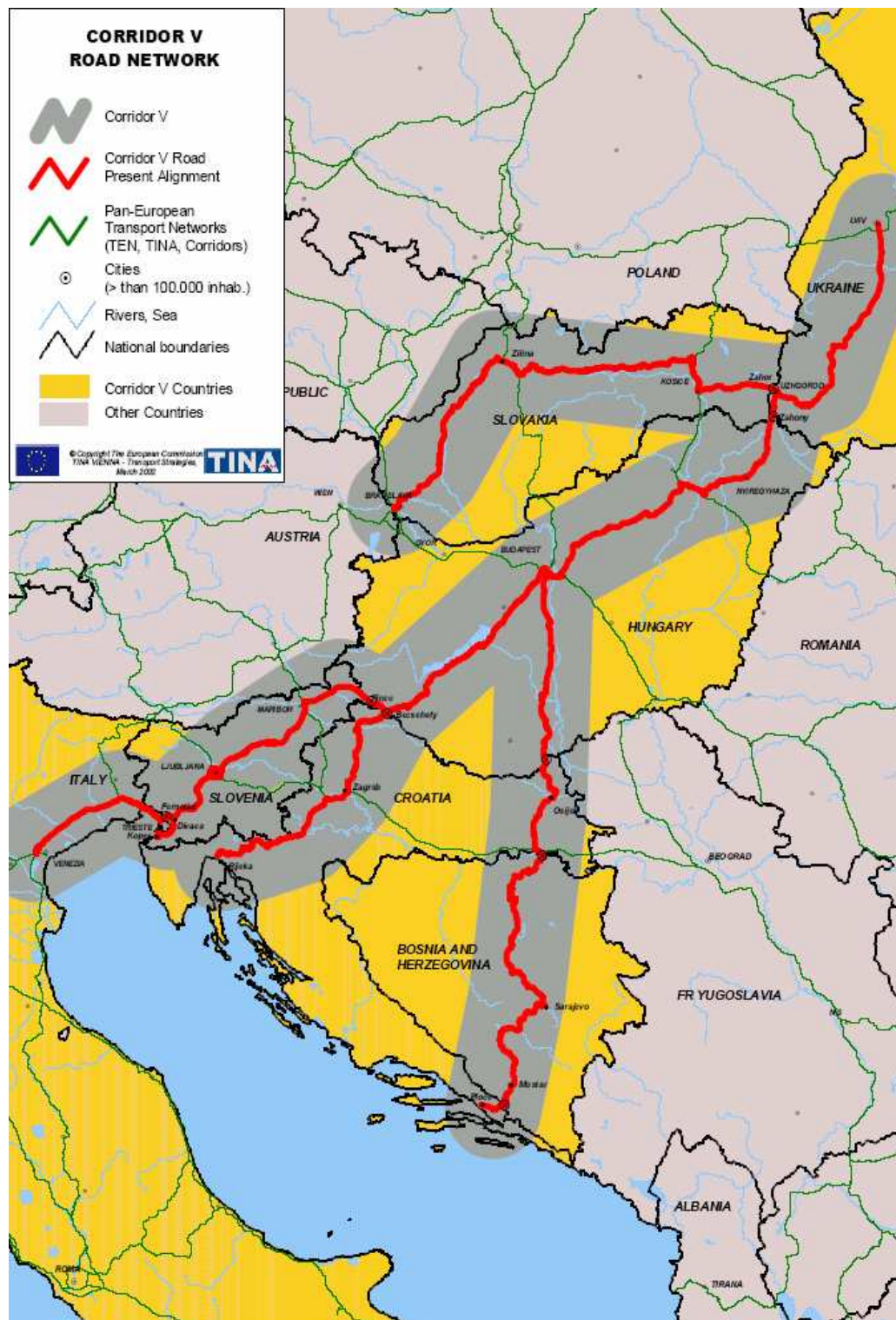
Priloga 1: V. železniški in cestni koridor

Slika 1: V. železniški koridor



Vir: Zemljevid prometnih koridorjev v Evropi, 2005.

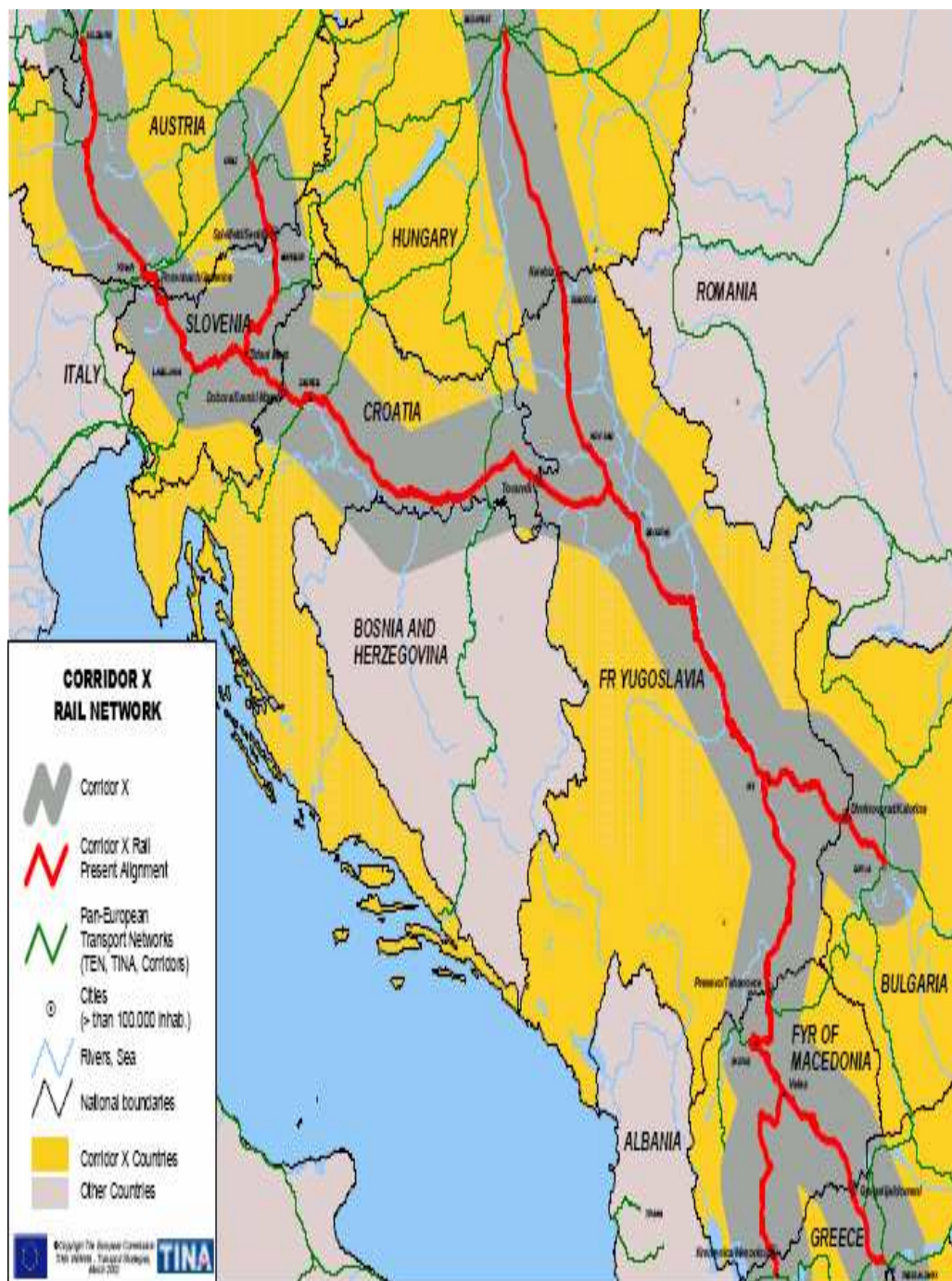
Slika 2: V. cestni koridor



Vir: Zemljevid prometnih koridorjev v Evropi, 2005.

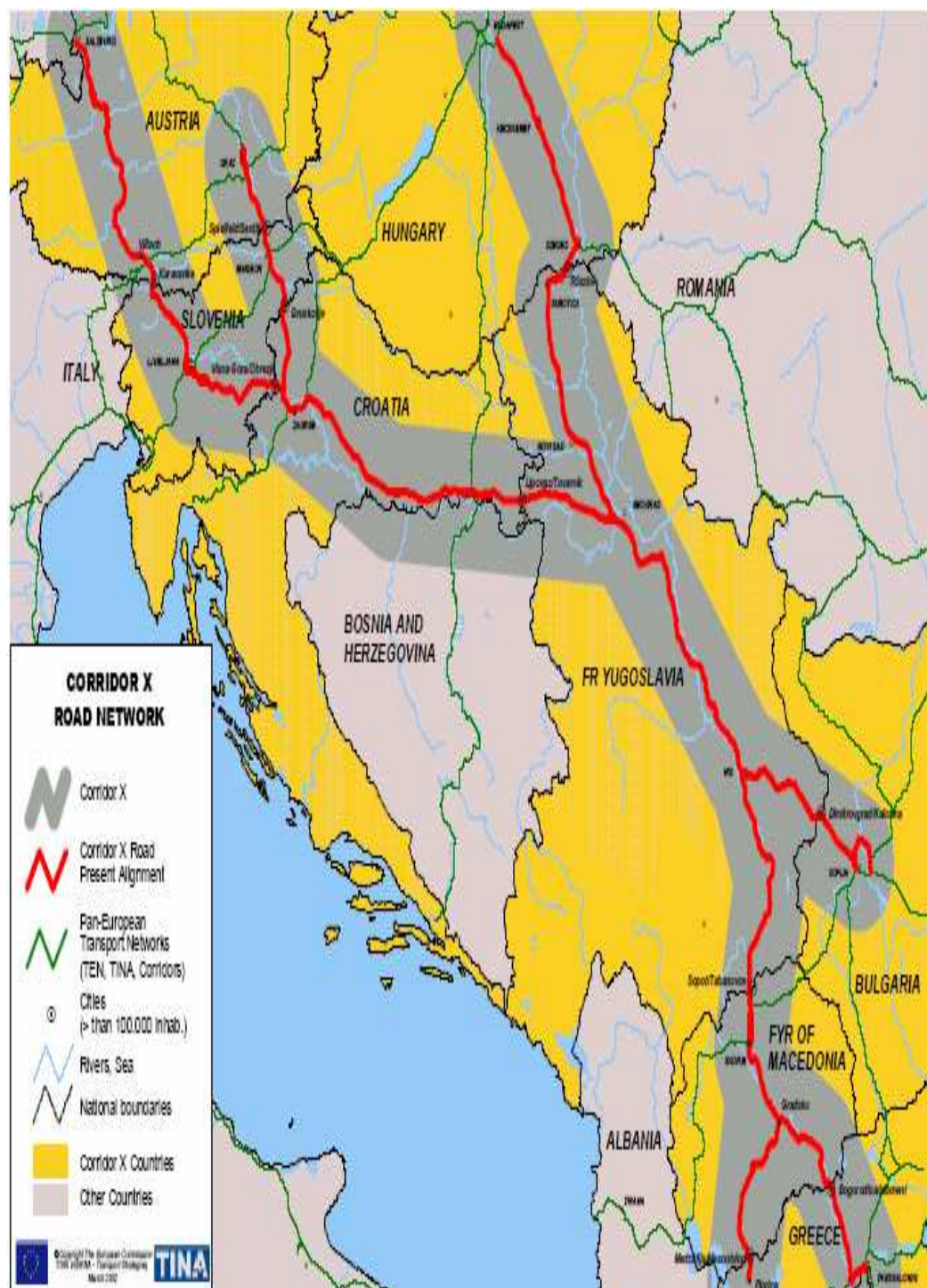
Priloga 2: X. železniški in cestni koridor

Slika 3: X. železniški koridor



Vir: Zemljevid prometnih koridorjev v Evropi, 2005.

Slika 4: X. cestni koridor

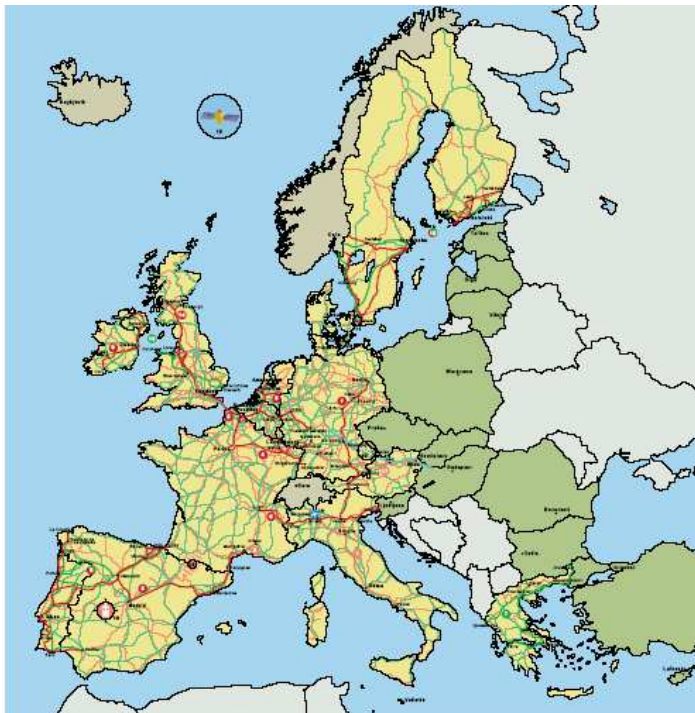


Vir: Zemljevid prometnih koridorjev v Evropi, 2005.

Priloga 3: 14 prioritetnih projektov, sprejetih leta 1996

- Hitra železniška in intermodalna povezava sever–jug
- Hitra železniška in intermodalna povezava Francija–Italija
- Hitra železnica Pariz–Bruselj–Köln–Amsterdam–London 2007
- Povezava po pokrajini Betuwe 2007
- Železniška povezava Cork–Dublin–Belfast–Stranraer 2001
- Letališče Malpensa v Milanu (končano) 2001
- Standardna povezava Sund med Dansko in Švedsko (končano) 2000
- Južna TGV
- Vzhodna TGV
- Grška avtocesta
- Multimodalna povezava Portugalska–Španija ostala Evropa
- Severni trikotnik
- VB/Irska/Benelux cestna povezava 2010
- Glavna železniška povezava po Zahodni obali 2007

Slika 5: 14. Prioritetnih projektov sprejetih leta 1996



Vir: Enlargement and European Union Transport Policy, 2005.

Priloga 4: Razdelitev celotne vsote denarja med 14 MIP projektov

Tabela 1: Razdelitev celotne vsote denarja med 14 MIP projektov

mio €	2001	2002	2003	2004–06	2001–2006	
PP1	33.000	46.500	61.500	117.000	258.000	9,28 %
PP2	61.000	49.500	36.000	145.000	291.500	10,48 %
PP3	15.100	22.100	34.700	66.000	137.900	4,96 %
PP4	45.000	36.500	52.000	34.500	168.000	6,04 %
PP5	20.000	10.000	12.000	38.000	80.000	2,88 %
PP6	11.000	16.500	54.000	88.900	170.400	6,13 %
PP7	12.500	12.000	5.500	0.000	30.000	1,08 %
PP8	300	3.200	3.400	5.950	12.850	0,46 %
PP12	12.050	16.000	14.950	42.500	85.500	3,07 %
PP13	13.000	8.000	7.000	2.800	30.800	1,11 %
PP14	7.000	3.000	3.000	31.000	44.000	1,58 %
Skupaj PP	229.950	223.300	284.050	571.650	1.308.950	47,07 %
»Galileo«	100.000	170.000	80.000	200.000	550.000	19,77 %
Skupaj GR	98.365	145.035	166.760	511.930	922.090	33,16 %
Skupaj	428.315	538.335	530.810	1.283.580	2.781.040	100 %

Vir: TEN-T HANDBOOK, 2004, str. 98, 99.

Priloga 5: Življenjski cikel non-MIP odločanja o financiranju projekta

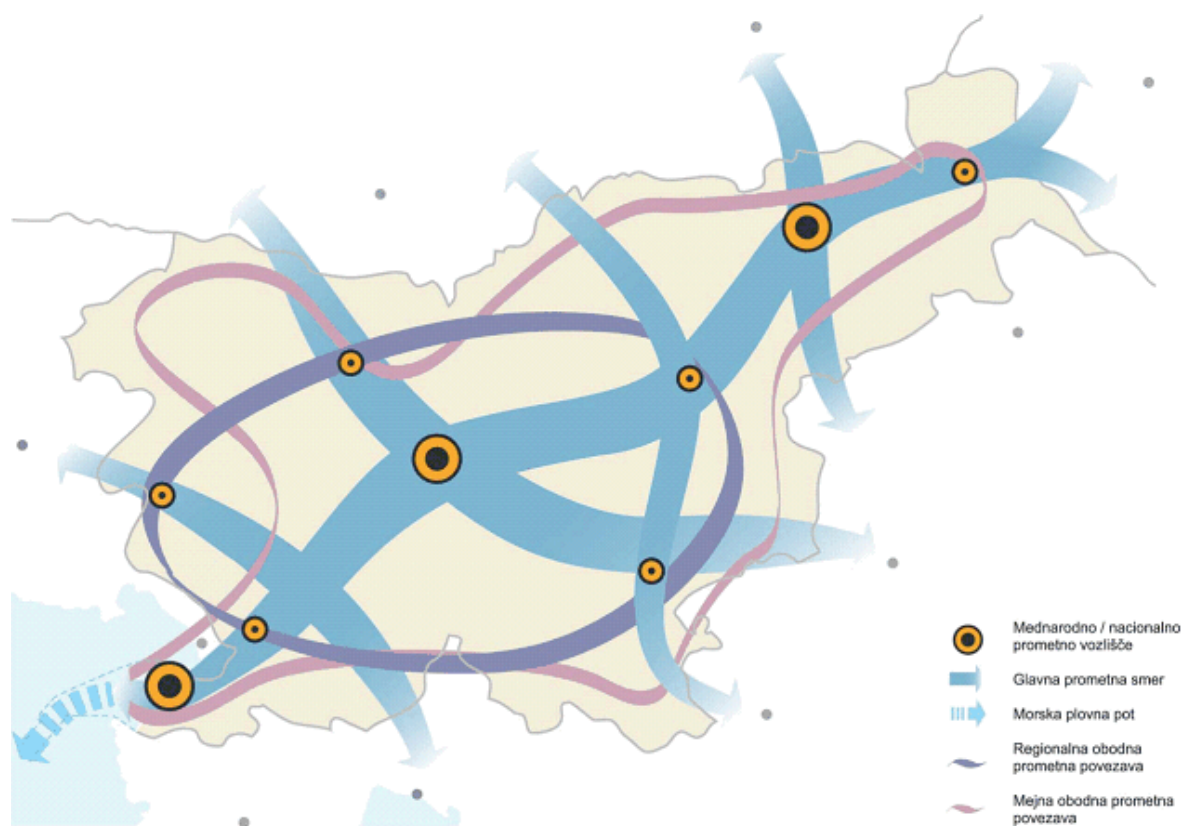
Tabela 2: Življenjski cikel non-MIP odločanja o financiranju projekta

Konec marca	Rok za oddajo poročil projektov, ki so v teku in so pridobili finančno pomoč Rok za oddajo novih prošenj za financiranje non-MIP projektov
Konec junija	Komite TEN-T za dodelitev finančne pomoči
Avgust	1. krog odločitev s strani Evropske komisije o dodelitvi finančne pomoči
Oktober (24)	Komite TEN-T za dodelitev finančne pomoči
December (23)	2. krog odločitev s strani Evropske komisije o dodelitvi finančne pomoči

Vir: TEN-T HANDBOOK, 2004, str. 33.

Priloga 6: Mednarodna/nacionalna prometna vozlišča

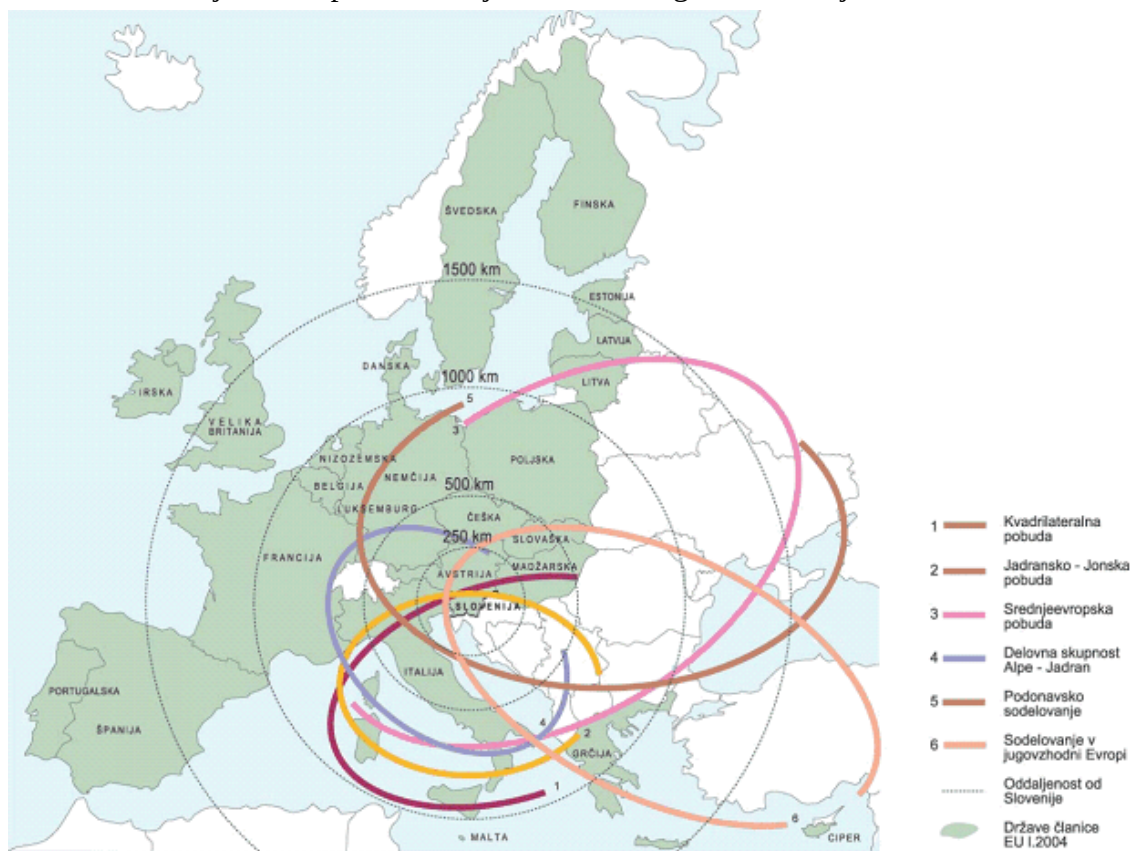
Slika 6: Mednarodna/nacionalna prometna vozlišča



Vir: Bartol et al., 2004. str. 26.

Priloga 7: Slovenija v Evropi in območja mednarodnega sodelovanja

Slika 7: Slovenija v Evropi in območja mednarodnega sodelovanja

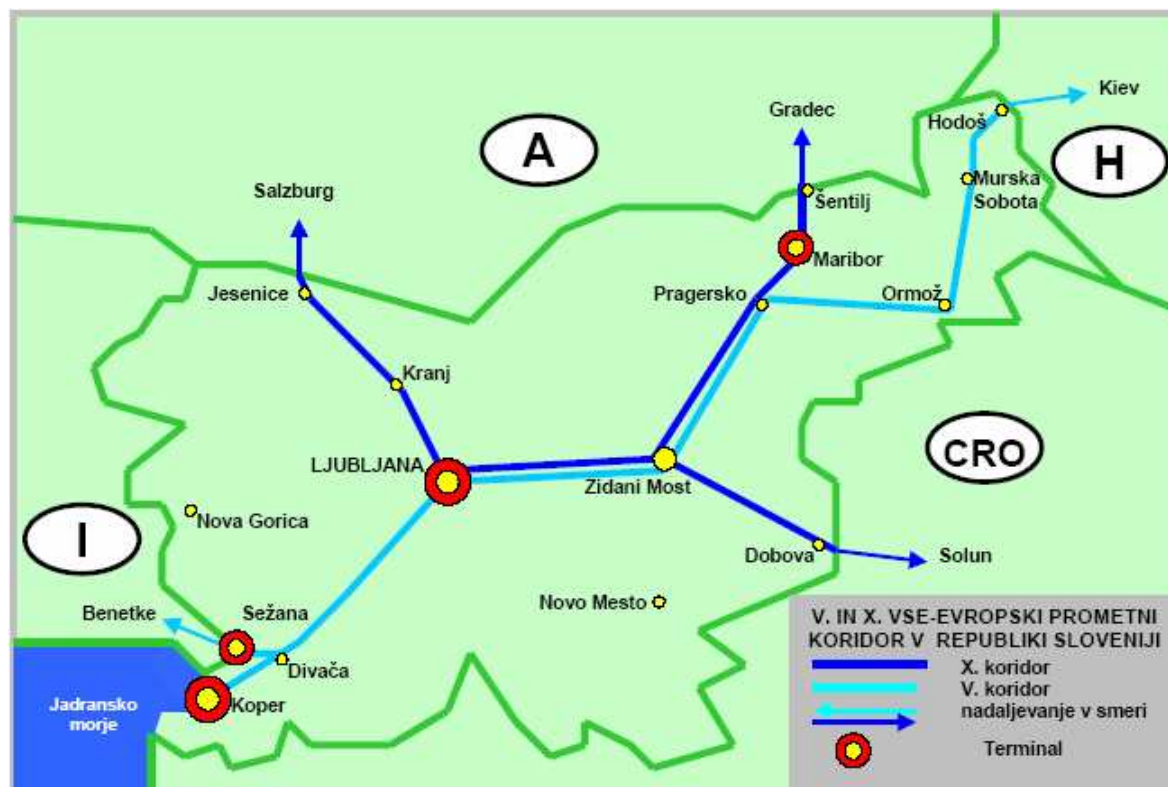


Vir: Bartol et al., 2004. str. 18.

- Kvadrilateralna pobuda razrešuje vprašanja prometnega povezovanja, urejanja prostora in okolja,
- Jadransko-jonska pobuda preučuje vprašanja prostorskega razvoja ob Jadranskem in Jonskem morju,
- Srednje evropska pobuda obravnava vprašanja razvoja na političnem, ekonomskem, družbenem, prostorskem in kulturnem področju,
- Delovna skupnost Alpe – Jadran obravnava zadeve urejanja prostora in okolja, gospodarstva, kulture, družbe, zdravstva in socialnih vprašanj, kmetijstva in gozdarstva,
- Podonavsko sodelovanje razrešuje vprašanja razvoja v povezavi z okoljem in varstvom voda,
- Sodelovanje v jugovzhodni Evropi razrešuje vprašanja pomembna za njihov prihodnji razvoj (Bartol et al., 2004. str. 20).

Priloga 8: V. in X. koridor čez Slovenijo

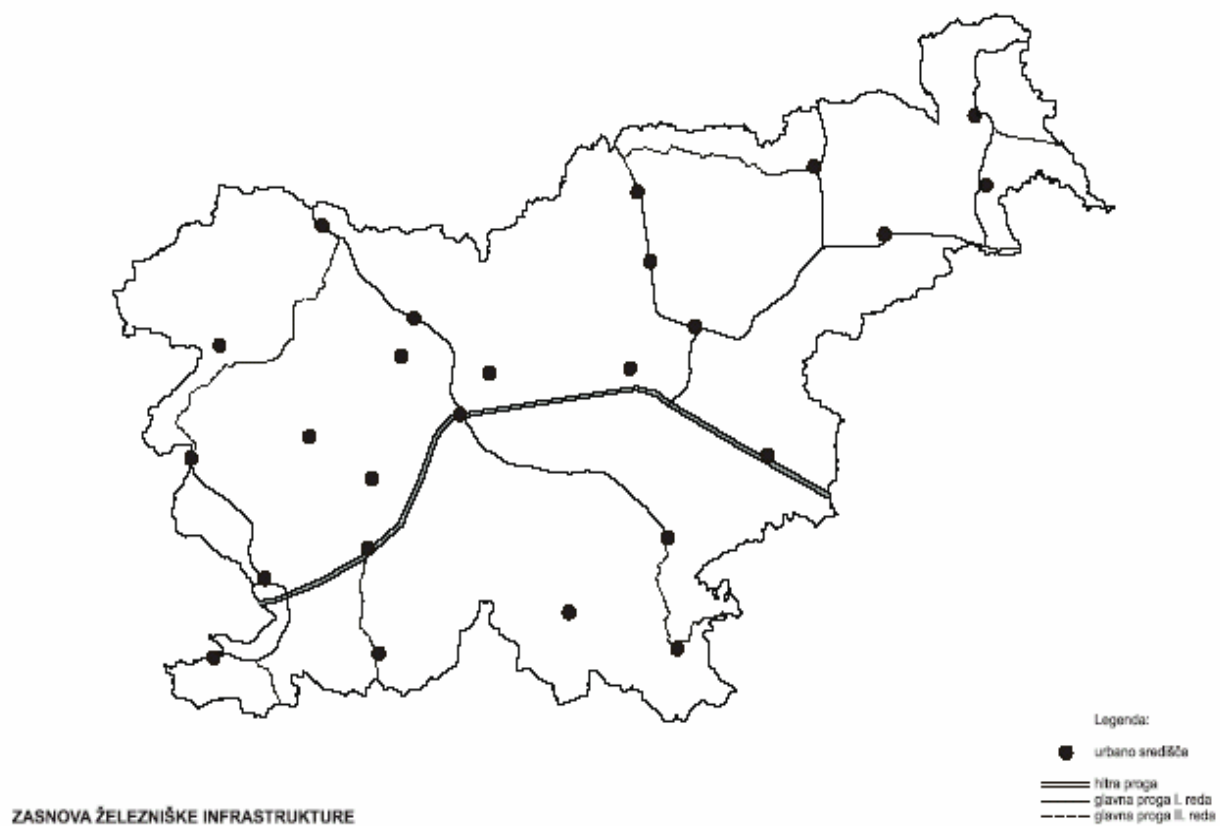
Slika 8: V. in X. koridor čez Slovenijo



Vir: V. in X. koridor, 2005.

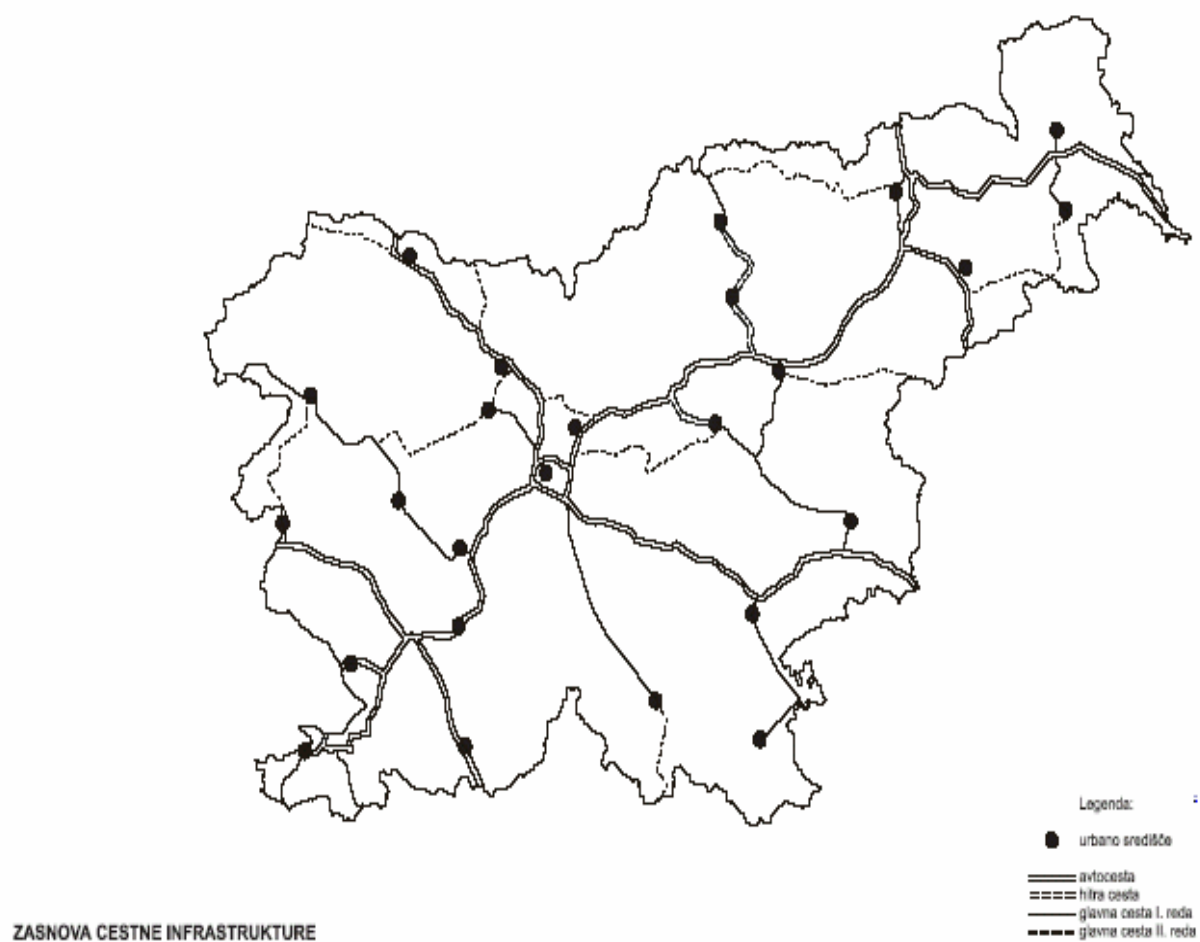
Priloga 9: Zasnova železniške in cestne infrastrukture

Slika 9: Zasnova železniške infrastrukture



Vir: Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001, str. 24.

Slika 10: Zasnova cestne infrastrukture



Vir: Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001, str. 24.

Priloga 10: Viri financiranja izgradnje cestnih koridorjev v Sloveniji

Tabela 3: Dokončanje AC programa do 2013 (predlog Resolucije NPIA)

v mio €	Investicije	Viri financiranja				
	v AC gradnjo	Obveznice	Bencinski tolar	Kredit	Ostalo	Skupaj
2003	388,9	27	151,4	207,9	2,6	388,9
2004	424,4	70	158,2	206,9	2,4	437,5
2005	421,9	255	163,1	44,1	4,2	466,4
2006	405	285	168,1	21,6	3,7	478,4
2007	403	300	173,4	13,8	4,2	491,4
2008	366,7	310	178,3	0	6,7	495
2009	354,7	310	184,3	0	4,9	499,2
2010	320,6	280	190	0	4,3	474,3
2011	200,6	150	194,9	0	0	344,9
2012	198	125	202,5	0	0	327,5
2013	69,9	0	195,4	0	0	195,4
SKUPAJ	3.553,7	2.112,0	1.959,6	494,3	33,0	4.598,9

Vir: Oplotnik, Križanič, 2003, str. 39.

Priloga 11: Viri financiranja izgradnje železniških koridorjev v Sloveniji

Tabela 4: Projekti sofinancirani s sredstvi EU

v 1000 SIT	do 2001 / 2001		2002		2003		2004		2005		
Projekt	Donacija	LU	Donacija	LU	Donacija	LU	Donacija	LU	Donacija	LU	Skupaj po projektih
ISPA - Križni vrh	0	18.012	1.437.000	880.000	0	0	0	0	0	0	2.335.012
- Ponikva	0	0	0	0	0	866.380	761.500	360.460	0	0	1.988.340
ISPA - Divača-KP	0	0	324.625	63.000	771.400	170.300	1.050.000	429.700	238.600	2.090.000	5.137.625
ISPA 2002-Povečanje hitrosti LJ-MB	0	0	0	0	0	636.600	633.546	735.560	1.480.854	3.635.000	7.121.560
PHARE Twinning projekt	0	0	0	0	88.160	27.000	0	0	0	0	115.160
PHARE -V.koridor/1.faza	1.868.648	423.049	31.515	1.474.500	0	1.751.020	0	944.480	0	0	6.493.212
Modernizacija SV LJ-Sežana	0	1.499.100	0	1.168.625	0	913.000	0	600.600	0	0	8.864.025
Kredit EBRD		3.182.000									
Kredit KfW-ZOP/99		702.300		798.400							
ISPA - Pragersko Ormož	0	0	0	0	0	0	100	100			200
PHARE - twinning investicije JŽI	0	0	0	0	0	0	100	100	0	0	200
ISPA tehnična pomoč	0	0	220.000	0	0	0	0	0	0	0	220.000
Skupaj	1.868.648	1.940.161	2.013.140	3.586.125	859.560	4.364.300	2.445.246	3.071.000	1.719.454	5.725.000	

Vir: Letni načrt gradnje, vzdrževanja in modernizacije javne železniške infrastrukture za leto 2003, 2003, str. 22.

Tabela 5: Realizacija projektov javne železniške infrastrukture v letu 2003

v SIT	Letni načrt JŽI	Nacionalni program JŽI	Realizacija
Remont	876.503.000,00	8.209.040.000,00	10.7 %
Druge investicije	1.328.632.411,00	4.340.990.000,00	30.6 %
Dograditev	4.472.100.000,00	25.489.540.000,00	17.5 %
Proge za višje in visoke hitrosti	636.600.000,00	18.127.940.000,00	3.5 %
Skupaj v 2003	7.313.835.411,00	56.167.510.000,00	13 %

Vir: Letni načrt gradnje, vzdrževanja in modernizacije javne železniške infrastrukture za leto 2003, 2003, str. 20.

Priloga 12: Analiza razvojnih možnosti prometnega sistema v Sloveniji

Tabela 6: Analiza razvojnih možnosti prometnega sistema v Sloveniji

	Razvojne usmeritve na področju prometnega sistema in infrastrukture			Obdobje uresničevanja scenarija
Spontani scenarij	Pretiran razvoj cestnega in delno letalskega prometnega sistema vodi do preobremenitev in zastojev ter stalnih zahtev po širitvi zmogljivosti, na drugi strani pa do ukinjanja prog nekonkurenčnega železniškega sistema.	Pomanjkanje kvalitetnih logističnih in distribucijskih centrov vodi do razpršitve te dejavnosti, daljšanja in obremenitev prometnih poti ter povečevanja prometnih stroškov, kar negativno vpliva na konkurenčnost in učinkovitost slovenskega gospodarstva.	Neuravnotežen in enostranski razvoj infrastrukture prometnih podsistemov skoncentriran v prometnem križu Slovenije krepi njeno prostorsko delitev na območja različne dostopnosti.	do 2005
Aktivni scenarij	Vzpodbujanje razvoja železnic in JPP s ciljem zmanjševanja obremenitev cestne infrastrukture in infrastrukture zračnega prometa.	Uvajanje logističnih in distribucijskih centrov ter uveljavitev prometno-političnih ukrepov za njihov razvoj ter za dvig konkurenčnosti kombiniranega prometa.	Čimprejšnje uravnoteženje razvoja infrastrukture posameznih prometnih podsistemov na celotnem ozemlju Slovenije.	2001 - 2010
Idealni scenarij	Enakomerna obremenjenost vseh elementov prometnega sistema Slovenije, ki hkrati omogoča njegovo optimalno izkoriščanje ob dani prepustnosti.	Obstoj mreže logističnih in distribucijskih centrov ter prometno-političnih ukrepov v podporo kombiniranemu prometu, ki pozitivno vplivajo na enakomerno obremenjenost prometnega sistema ter predvsem na gospodarsko konkurenčnost.	Obstoj kvalitetnega, celostnega in integriranega prometnega sistema, ki zagotavlja potrebno mobilnost celotnega prebivalstva Slovenije.	2011 - 2020

Vir: Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, 2001, str. 7.

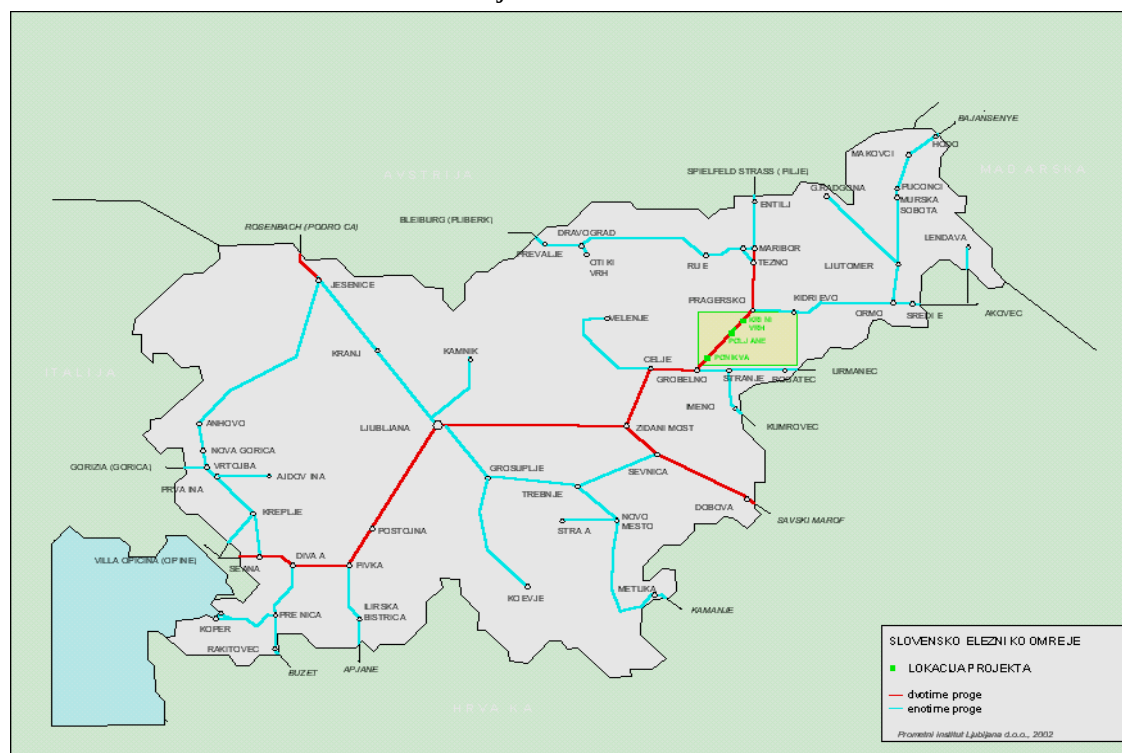
Priloga 13: Dolžina kategorij cest in železniških prog v Sloveniji

Tabela 7: Dolžina kategorij cest in železniških prog v Sloveniji

v km	železniških proge		ceste				
	dvotirne	elektrificirane	avtoceste	hitre	glavne	regionalne	lokalne
1995	332	499	293	*	1357	3395	9791
1996	332	499	310	*	1370	3395	9794
1997	331	499	330	*	1370	3426	9804
1998	331	499	369	111	1032	4654	13533
1999	330	504	399	110	1023	4722	13874
2000	330	504	427	95	1017	4733	13905
2001	330	504	435	94	1007	4796	13904
2002	331	504	457	94	983	4815	13901
2003	331	504	477	82	972	4810	13814

Vir: Statistični letopis RS, 2005.

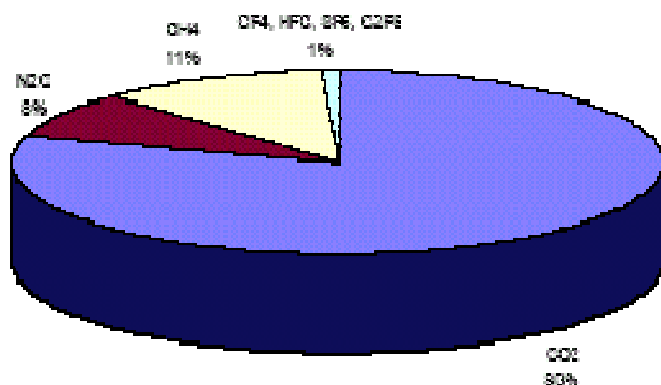
Slika 11: Slovensko železniško omrežje



Vir: Letni načrt gradnje, vzdrževanja in modernizacije javne železniške infrastrukture za leto 2003, 2003, str 26.

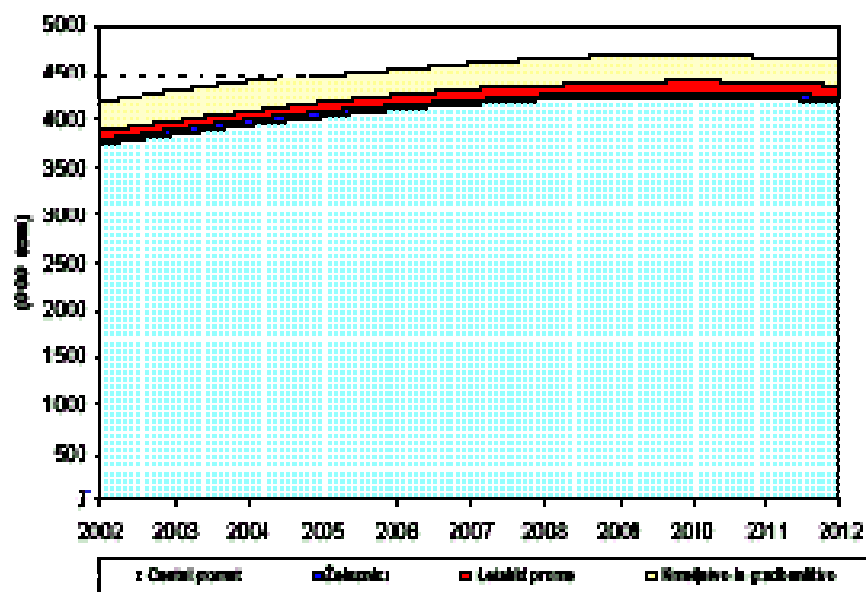
Priloga 14: Emisije toplogrednih plinov v Sloveniji

Slika 12: Emisije toplogrednih plinov v Sloveniji



Vir: Burja et al, 2003, str. 13.

Slika 13: Emisije toplogrednih plinov v Sloveniji po vrsti prevoza



Vir: Burja et al, 2003, str. 24.