



UNIVERZA V MARIBORU
FAKULTETA ZA LOGISTIKO
Celje - Krško

DIPLOMSKO DELO

Robert Jeranko



**UNIVERZA V MARIBORU
FAKULTETA ZA LOGISTIKO
Celje - Krško**

**Diplomsko delo visokošolskega strokovnega študijskega programa
Gospodarska in tehniška logistika**

PETI CESTNI IN ŽELEZNIŠKI PANEVROPSKI KORIDOR

Mentor:
doc. dr. Bojan Rosi

Kandidat:
Robert Jeranko

Lektor:
Grega Rihtar

Celje, junij 2009



**UNIVERSITZ OF MARIBOR
FACULTY OF LOGISTIC
Celje - Krško**

**A thesis submitted for the degree of Bachelor of Science in Economic and
Technical Logistics of Professional Higher Education Programme**

FIFTH PANEUROPEAN ROAD AND RAILWAY CORIDOR

by

Robert Jeranko

Supervisor:
Ass. Prof. Bojan Rosi, PhD.

Proofreader:
Grega Rihtar

Celje, Jun 2009

ZAHVALA

Rad bi se zahvalil doc. dr. Bojanu Rosiju za zaupanje in pomoč pri mentorstvu. Zahvalo namenjam tudi vsem sošolcem ter prijateljem in še posebno mojim staršem za pomoč in podporo pri doseganju mojega cilja. Hvala vam!

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Robert Jeranko, rojen 18. 11. 1971, študent Fakultete za logistiko v Mariboru, Univerze za logistiko Celje – Krško, program Gospodarska in tehniška logistika, izjavljam, da je diplomsko delo z naslovom Peti cestni in železniški koridor pri mentorju doc. dr. Bojanu Rosiju, avtorsko delo. V diplomskem delu so uporabljeni viri in literatura korektno navedeni: teksti niso uporabljeni brez navedbe avtorjev.

Robert Jeranko

Celje, junij 2009

POVZETEK

V tem diplomskem delu smo se poskušali osredotočiti na vseevropski problem transportnih povezav in transportnih sistemov v železniškem in cestnem prometu ter skušali najti povezavo med gospodarstvom, transportno infrastrukturo in splošno razvitostjo regij, po katerih V. panevropski koridor poteka.

V zadnjem času je tematika razvoja gospodarstva, njegovega vpliva na lokalno in globalno ekologijo ter ekonomijo celotnih regij zelo aktualna, vendar pa je poznavanje in razumevanje tovrstne problematike med lokalnim prebivalstvom na žalost še vedno zelo omejeno in s svojo ozkournostjo in intoleranco zelo omejuje njeno načrtovanje in razreševanje. Večina ljudi na problematiko gleda iz vidika t.i. »majhnega človeka«, kar pomeni, da stvar vidijo samo lokalno (in izključno) iz svojega (ozkega in enostranskega, zato ne dovolj celostnega) vidika ter se tako ne ozirajo na (globalne) pridobiti, ki bi jih imela celotna regija ali celo država. Ta fenomen se predvsem kaže na področjih z večinoma ruralnim prebivalstvom, kjer še vedno prevladuje mnenje, da hočejo lokalne in/ali državne oblasti z izvedbo projekta samo zagotoviti pridobit določenim privilegiranim skupinam ali posameznikom. Vse to seveda na račun kmeta in njegovega zemljišča.

S tem diplomskim delom bi radi predstavili razvoja transportnih poti in izpostavili velik pomen načrtovanja, prostorskega umeščanja, in izvedbo V. panevropskega koridorja, ki je še posebej pomemben tako za naše (slovensko) kot tudi vseevropsko gospodarstvo in razvoj.

KLJUČNE BESEDE

Transportne poti, Panevropski koridor, umeščanje v prostor, trasa koridorjev

ABSTRACT

In this diploma work, we tried to focus on Pan-European problem of transport connections and transport systems on rail, road and try to find a link between the economy, transport infrastructure and the general prosperity of regions through which V. Pan-European Corridor progresses.

Recently, the theme of sustainable economic development, its impact on the local and global ecology and economy of whole regions is very topical, but the knowledge and understanding of this type of problem among the local population is unfortunately still very limited and with its intolerance and narrow-mindedness very limits its planning and solving the problem. Most people look at the problem from the perspective of the "Small man", which means that they see things only local (and exclusively) from their point of view and thus does not look to obtain the global benefits, which would result to the entire region or even country. This phenomenon is mainly reflected in the largely rural areas of population, which is still dominated by the thought that local and/ or state authorities wants to ensure implementation of the project only to obtain certain privileged groups or individuals. All this of course at the expense of the farmer and his land.

With this graduate work we would like to present the development of transportation routes and highlight the great importance of planning, spatial location and the execution of V. Pan-European corridor, which is especially important to our (Slovene) as well as a Pan-European economy and development.

KEYWORDS

Transport routes, Pan-European corridor, location in space, route corridors

1 UVOD	1
1.1 Predstavitev problema	1
1.2 Predstavitev okolja	1
1.3 Predpostavke in omejitve	2
1.4 Metode dela	3
2 OSNOVE O KORIDORJIH	4
2.1 Nekaj temeljnih izhodišč o prometu in transportnem omrežju	4
2.1 Kaj so koridorji?	5
2.2 Razvoj koridorjev	5
2.3 Evropska prometna politika kot gonilo razvoja kakovosti na vseevropskem transportnem trgu	6
2.4 Kriteriji za uvedbo koridorjev	8
2.5 Financiranje evropskih koridorjev in težave, ki ob tem nastajajo	9
3 OBSTOJEČE STANJE	10
3.1 Prostorski potek panevropskih koridorjev	10
3.2 Kritična analiza	12
3.2.1 Pomen panevropskih koridorjev za evropsko gospodarstvo	12
3.2.2 Umeščenost V. panevropskega koridorja	13
3.2.3 Gospodarske implikacije V. panevropskega koridorja	18
3.2.4 V. cestni koridor v Republiki Sloveniji	19
3.2.5 V. železniški koridor v Republiki Sloveniji	20
3.2.6 Vloga Luke Koper	22
4.1 Politično-strateški vidiki V. panevropskega koridorja	26
4.2 Gospodarski učinki poteka V. panevropskega koridorja po Republiki Sloveniji	27
4.2.1 Razvoj logističnih centrov ob poteku V. koridorja po R. Sloveniji	28
4.3 Prometni učinki V. cestnega koridorja za Slovenijo	28
4.4 Prometni učinki V. železniškega koridorja za Slovenijo	31
4.5 Možnosti poteka V. pan-evropskega koridorja mimo Slovenije in možne posledice	33
4.6 Vloga Luke Koper v prihodnosti	35
5 ZAKLJUČKI	37
5.1 Ocena učinkov	37
5.1.1 Ocena učinkov na V. panevropskem cestnem koridorju	38
5.1.2 Ocena učinkov na V. panevropskem železniškem koridorju	39
5.1.3 Učinki Luke Koper	39
5.2 Pogoji za uvedbo	40

5.3	Možnosti nadaljnega razvoja	40
	LITERATURA IN VIRI.....	41

KAZALO SLIK

- Slika 1: Potek panevropskih koridorjev
- Slika 2: V. in X. koridor
- Slika 3: V. panevropski koridor
- Slika 4: Potek V. koridorja po ozemlju Slovenije
- Slika 5: V. koridor v Italiji
- Slika 6: V koridor na Madžarskem
- Slika 7: V. koridor v Ukrajini
- Slika 8: Telekomunikacijska mreža Slovenskih Železnic
- Slika 9: Potek V. cestnega koridorja skozi Slovenijo
- Slika 10: Osnovna železniška infrastruktura v Republiki Sloveniji
- Slika 11: Pregled elektrifikacije slovenskega železniškega omrežja
- Slika 12: Eno in dvotirne železniške proge v Sloveniji
- Slika 13: Pregled dopustnih onih obremenitev na slovenskem železniškem omrežju
- Slika 14: Luka Koper
- Slika 15: količina prepeljanega tovora (tonski kilometer) v RS od 2003 do 2008
- Slika 16: Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji
- Slika 17: Načrt razvoja slovenskega železniškega sistema
- Slika 18: Možne poti V. koridorja mimo Slovenije

KAZALO TABEL

- Tabela 1: Statistika prog slovenskega železniškega omrežja
- Tabela 2: Ladijski pretovor v Luki Koper v obdobju 2007 – 2008
- Tabela 3: Ladijski pretovor v letih 2007 - 2008
- Tabela 4: Cestna infrastruktura, Slovenija, 2002 – 2007

KRATICE IN AKRONIMI

- EU: Evropska Unija
- ERTMS: European Railway Traffic Management System – Enotni evropski sistem za upravljanje železniškega prometa.
- ITS: Intelligent Transport Systems and Services
- TERN: Trans European Transport Network
- SSKJ: Slovar Slovenskega Knjižnega Jezika
- PPP: Public Private Partnership (javno zasebno partnerstvo)
- TEN-T: Trans European Network for Transport (Vseevropsko transportno omrežje)
- TEN-TEA: Trans European Transport Network Executive Agency
- EIB: Evropska Investicijska Banka
- EBRD: Evropska Banka za Obnovo in Razvoj
- SVE: Severno Vzhodna Evropa
- F-JK: Furlanija-Juljska Krajina
- RS: republika Slovenija
- DARS: Družba za Avtoceste Republike Slovenije
- SI-STAT: Statistični urad Republike Slovenije
- ESSR: Evropski Sklad za regionalni razvoj
- STA: Slovenska tiskovna agencija
- ZDA: Združene države Amerike
- RePPRS: Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije

1 UVOD

1.1 Predstavitev problema

Dobro razvita in uravnotežena prometna infrastruktura je osnova za konkurenčnost in ekonomsko učinkovitost države, saj znižuje finančne stroške poslovanja.

Pametno in premišljeno zgrajena prometna infrastruktura zagotavlja varnost za udeležence in zmanjšuje vpliv na okolje. Prav tako so prednosti takega sistema vidne v enakomernem razvoju vseh podsistemov.¹ Na to kažejo slabosti slovenskega prometnega sistema, kjer so lepo vidna popačenja obremenitev posameznih omrežij in vplivov na okolje (nesorazmerna rast tovornega avtocestnega prometa in relativno neizkoriščena železniška infrastruktura), ter s tem povezano zmanjšanje konkurenčnosti gospodarstva.

Čeprav ima Slovenija zaradi lege na stičišču V. in X. panevropskega koridorja ugoden in pomemben geostrateški položaj, ji s tem še zdaleč ni zagotovljena konkurenčna prednost.

Zaradi napak pri načrtovanju in izvedbi projekta,² se prav lahko zgodi, da bi Slovenija postala zgolj še ena od tranzitnih držav, kjer bi imela država s projektom samo stroške (izgradnja in vzdrževanje infrastrukture ter onesnaževanje okolja), zato je potrebno doseči, da bodo ti tokovi izkoriščeni vsaj z dodano vrednostjo v oskrbovalni verigi.

Ustrezna prometna infrastruktura kot gonilo razvoja se je za Slovenijo v preteklosti že večkrat pokazala kot zelo pomembna. Prav zaradi tega je potrebno poleg osnovnega avtocestnega in železniškega križa nadaljevati s priključevanjem eksternih³ regij na osnovne prometne osi.

Namen diplomskega dela je prikazati vseevropski problem transportnih povezav in transportnih sistemov v železniškem in cestnem prometu ter skušati najti povezavo med gospodarstvom, transportno infrastrukturo in splošno razvitostjo regij, po katerih V. panevropski koridor poteka. Tematika naloge je aktualna in pogoj za boljšo umeščenost ter prepoznavnost prometnih povezav (in možnosti) tako z Evropsko unijo (v nadaljevanju EU) kot tudi z drugimi državami.

Diplomsko delo posega na področje prometnih sistemov in logistike.

1.2 Predstavitev okolja

Učinkovit transportni sistem je odločilnega pomena za ekonomsko uspešnost vsake države, kot tudi za razvoj mednarodne trgovine, saj omogoča prost pretok ljudi in blaga v državi in izven.

Leta 2006 evropska koordinatorica ga. Loyola de Palacio v poročilu iz Bruslja močno dvomi o zmožnosti Slovenije za dokončanje posodobitve proge Koper-Hodoš. V poročilu med drugim

¹ Železnica, ceste, letalski in pomorski promet.

² Trda in počasna birokracija, nezmožnost oblasti za povezovanje z lokalno politiko.

³ Geografsko in razvojno odmaknjene regije. Regije, ki ne ležijo na osnovni osi projekta.

navaja, da bodo zastoji na enem delu vplivali na celotno zmogljivost osi in hkrati komisiji predlaga razmislek o alternativni osi, ki bi zaobšla Slovenijo.

Izgradnja koridorja Sloveniji med drugim prinaša različne gospodarske koristi:

- hitrejši gospodarski razvoj,
- tehnološki napredek,
- večja produktivnost,
- večja konkurenčnost na mednarodnih trgih.

Za Slovenijo je pomembna celotna prometna infrastruktura, zlasti pa koprsko pristanišče in moderna železniška infrastruktura.

Promet je velik onesnaževalec okolja. Doseči moramo omejevanje onesnaževanja in ga zmanjšati na kar najmanjšo možno raven. V tem smislu je treba gledati na promet kot celovit sistem in se s celo serijo ukrepov lotiti zmanjševanja vplivov na okolje.

Sem sodi tako prenos blagovnega prometa s cest na železnice in spodbujanje javnega prevoza kot tudi podpora ekološkim vozilom.

1.3 Predpostavke in omejitve

V diplomskem delu predpostavljamo, da je pravočasna izgradnja V. panevropskega koridorja zelo pomembna oz. nujna, sicer se lahko zgodi, da nas bodo prometne poti zaobšle.

Predpostavljamo tudi, da je kakovostno slovensko prometno omrežje hrbtenica dobro delujočega prometnega sistema EU, zlasti TEN omrežja. Zaradi tega moramo biti v Sloveniji dovolj hitri in učinkoviti v vlaganjih potrebnih za zagotovitev evropske primerljivosti in zmogljivosti (propustnosti) V. panevropskega koridorja.

Izkoristiti moramo dane možnosti ugodne geostrateške lege Slovenije, ki predstavlja pomembno konkurenčno prednost in zagotavlja večjo pretočnost po delu ozemlja, kjer poteka V. koridor.

Na podlagi gornjega smo si zadali v naši diplomski nalogi sledeče cilje:

- opozoriti na nujnost vključitve Slovenije v V. panevropski koridor,
- razvoj gospodarstva,
- izgradnja oz. posodobitev infrastrukture.

1.4 Metode dela

Pri diplomski nalogi so bile uporabljene naslednje metode dela:

- metoda opazovanja – opazovanje poteka priprave in izvedbe ter reševanja sprotnih težav pri zagotavljanju finančne vzdržnosti tako projekta kot končnega cilja;
- metoda deskripcije – opisovanje pojavov, dejstev in procesov – opis poteka razvoja projekta od samih začetnih pogovorov, preko sklenitve dogovorov in začetka izpeljave, do pojava prvih problemov pri financiranju tako s strani držav članic, kot s strani evropskih skladov in nenazadnje raztegnitvi projektnih rokov čez vse razumne gaberite;
- metoda kompilacije – povzemanje ter opazovanje, spoznanj, stališč, sklepov in rezultatov drugih raziskovalcev – predvsem raziskovalnih skupin vladnih in nevladnih organizacij in posameznikov, izsledkov statističnih raziskav, poročil organov, ki nadzorujejo potek in izvajanje projektov financiranih iz skladov Evropske komisije (v nadaljevanju EK);
- metoda nepopolne indukcije – predvsem znanstveni del, ker lahko na podlagi pogovorov in dogovorov vseh vpletenih strank sklepamo, da obstaja velika verjetnost za izvedbo projekta.⁴

⁴ Indukcija oziroma navajanje je sklepanje na podlagi verjetnosti. Nepopolna indukcija pozna dve podvrsti: enumerativno in znanstveno. Zaradi netočnosti prve, je uporaba znanstvene indukcije temelj pri empiričnem delu.

2 OSNOVE O KORIDORJIH

2.1 Nekaj temeljnih izhodišč o prometu in transportnem omrežju

»Promet bi lahko primerjali s človeškim telesom, saj so transportne poti podobne ožilju, prevozna sredstva krvi, energija srcu in prometna politika možganom.« (Pavliha, 2008, 5).

Transportna omrežja so arterije enotnega trga Evropske unije in ključni dejavnik konkurenčnosti ter zagotavljanja prostega pretoka blaga, znanja in ljudi. Potreba po učinkovitem transportu se odraža v skupni evropski transportni politiki,⁵ ki skuša strateško usmerjati razvoj transportnih omrežij glede na potrebe trajnostnega razvoja. Na področju cestnega transporta Evropska komisija z zblizevanjem nacionalnih in regijskih programov aktivno spodbuja načrtovanje in uvajanje inteligentnih transportnih sistemov⁶ in storitev (ITS)⁷ na panevropskem cestnem omrežju TERN⁸.

Najpomembnejši cilji projekta so:

- izboljšanje kakovosti cestnega prevoza,
- izboljšanje varnosti v cestnem prometu,
- učinkovito zaračunavanje prevoza,
- zmanjšanje škodljivih vplivov na okolje.

Ker Slovenija leži na križišču V. in X. panevropskega koridorja je bila s programom TEMPO za obdobje 2004-2006, ko je bila evropski komisiji prijavljena tretja faza programa CONNECT, vključena v program koordinacije in stimulacije ITS aktivnosti v regiji srednjeevropskih držav. V ta program so vključene tudi naslednje članice EU:

- Avstrija
- Češka
- Madžarska
- Slovaška
- Poljska
- Vzhodne dežele Nemčije⁹

Namen tega programa je načrtovanje in uvajanje ITS storitev v Sloveniji v skladu s skupno evropsko transportno politiko, kar pomeni tudi vključevanje domačih in tujih strokovnjakov in gospodarstvenikov z različnih področij (promet, informatika, elektronika, telekomunikacije)¹⁰ ter povezovanjem ključnih akterjev na transportnem področju in vključevanjem uporabnikov prometne infrastrukture.

⁵ Program Tempo (www.programtempo.si).

⁶ Predlog resolucije Evropskega parlamenta 2008/2216(INI) – KOM(2008)/0886.

⁷ ITS: Intelligent Transport Systems and Services.

⁸ TERN: Trans European Road Network - koridorji vseevropskega cestnega omrežja.

⁹ Vlada Republike Slovenije – Ministrstvo za promet.

¹⁰ Vključuje strokovnjake ne samo iz javne, ampak tudi iz privatne srenje.

2.1 Kaj so koridorji?

Koridor po definiciji SSKJ¹¹ pomeni ozek pas ozemlja, po katerem potekajo prometne zveze,¹² vendar ga v uporabi s terminom »transportni« ne moremo direktno uporabljati, saj mora transportni koridor izpolnjevati še nekaj drugih zahtev:

- varnost,
- učinkovitost,
- hitrost,
- zmogljivost povezovanja geografsko ločenih območij,
- točnost,
- udobnost.

Tako v strokovnih krogih kakor tudi v javnosti se stroga definicija koridorjev ne uporablja več, temveč je govora o transportnih smereh, tako da lahko v javnih medijih večkrat zasledimo navajanje koridorja kot povezava ali celo transportna os.

2.2 Razvoj koridorjev

Začetki panevropskih koridorjev segajo v 90-ta leta 20. stoletja, kjer so jih na podlagi transportnih konferenc izoblikovali v želji izoblikovanja učinkovitih prevoznih povezav celotne Evrope.

Prva transportna konferenca je potekala v Pragi leta 1991, medtem, ko so prvi panevropski koridor predlagali leta 1994 na Kreti, ko je potekala druga konferenca, pri čemer so morale svoje predloge glede potekov posameznih koridorjev predložiti vlade sodelujočih držav. Osnutki koridorjev so zajemali devet poti, od tega osem cestnih in železniških in eno vodno, po reki Donavi. Namen teh tras je bil zaokrožitev prometne mreže na področju celotne Evrope in povezava stare celine z Azijo. Na konferenci na Kreti so velik poudarek namenili zahtevani pravni ter tehnični harmonizaciji in koordinaciji projekta ter pogojem oziroma zahtevam financiranja, s tem pa so začrtali osnovne smernice nadaljnjega razvoja koridorjev. Šele leta 1997 so v Helsinkih, kjer je potekala tretja konferenca o panevropskih koridorjih, na podlagi *kretskih predlogov*¹³ in sprememb dokončno začrtali trase vseh devetih vodnih, cestnih in železniških koridorjev in dodali še deseti koridor, ki ga zaradi vojne v nekdanji Jugoslaviji¹⁴ v sklopu Kretske konference ni bilo moč sprejeti in je bil zato iz konteksta pogajanj izvzet. Aktualen je postal šele ob povečanju obsega transportnih storitev po umiritvi politične

¹¹ SSKJ: Slovar Slovenskega Knjižnega Jezika, 1996.

¹² http://bos.zrc-sazu.si/cgi/a03.exe?name=sskj_testa&expression=koridor&hs=1

¹³ KRETSKI PREDLOGI: Predlogi za trase panevropskih koridorjev, ki so jih leta 1994 na Kretski konferenci predlagale vlade sodelujočih držav (Progress Report Towards Indicative Guidelines for the Further Development of PAN-European Transport Infrastructure – Gradivo druge panevropske konference ministrov za transport, Kreta, 1994).

¹⁴ VOJNE V NEKDANJI JUGOSLAVIJI so vse vojne, ki so se zgodile na ozemlju bivše SFRJ od leta 1991 do 2001. V vojne je bilo vmešanih vseh šest nekdanjih jugoslovanskih republik. V nekaterih se je vojna končala hitro, kot npr. v Sloveniji, v drugih republikah, kot sta Hrvaška ter Bosna in Hercegovina, pa je trajala skoraj štiri leta. Po nekajletnem miru je ponovno prišlo do konflikta na Kosovu, ki se je nato razširil na Makedonijo, kjer je nastala kratkotrajna državljanska vojna. (http://sl.wikipedia.org/wiki/Vojne_v_nekdanji_Jugoslaviji).

situacije na Balkanu. Tako so leta 1997 v Helsinkih določili dokončen potek vseh izbranih koridorjev.¹⁵

2.3 Evropska prometna politika kot gonilo razvoja kakovosti na vseevropskem transportnem trgu

Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev, t.i. Bela knjiga (EK, 2001) je dokument, ki je sprožil spremembe v prometni politiki EU za obdobje do leta 2010. Prvič je bila Bela knjiga¹⁶ objavljena že decembra 1992 s ciljem odpiranja prometnega trga, v letu 2001 pa je celoviteje uredila problematiko (vse)evropskega transporta (EK, 2001). V slednji je predvidenih 60 ukrepov:

- ponovna oživitve železnic (postavil je strategijo oživitve železnic na podlagi močnih finančnih temeljev. Z belo knjigo so načrtali jasno finančno strukturo, s katero so hoteli doseči učinkovito in neodvisno vodenje ter pravilno razdelitev odgovornosti med državo in železnico. Obenem naj bi po priporočilu Bele knjige države podpisnice železnicam odpustile dolgove iz preteklosti in jih vodile po tržnih načelih, kar naj bi vzpodbudilo zmanjševanje stroškov, višje ravni storitev in razvoj novih produktov. Nedvomno najodmevnejši sklep Bele knjige je deklaracija o ločitvi infrastrukture in prevoznih operaterjev v dve neodvisni in samostojni podjetji z lastnim vodstvom in financami.),
- izboljšanje kakovosti cestnega prometa (Večja potreba po mobilnosti, visok delež osebnih vozil in problemi, povezani s prometnimi zastoji, predvsem – vendar ne izključno – v urbanih območjih, so prispevali k temu, da je cestni promet postal ena od človekovih dejavnosti, kateri se pri presoji vplivov na okolje namenja vse več pozornosti. Komisija v predlogu za zmanjšanje emisij onesnaževalcev zraka, ki jih povzročajo težka tovorna vozila, prav tako obravnava to tematiko¹⁷),
- spodbujanje prevozov po vodnih poteh (po morju in rekah),
- zagotavljanje ravnovesja med rastjo zračnega prometa in onesnaževanjem okolja,
- izgradnja panevropskega (vseevropskega) prometnega omrežja,
- zagotavljanje in izboljšanje varnosti cestnega prometa (izobraževanje ne le voznikov, ampak tudi drugih udeležencev {predvsem pešcev in kolesarjev} v cestnem prometu, saj je prav njihovo pogosto neupoštevanje cestno – prometnih predpisov povod za porast nesreč z težkimi posledicami. Cilj je vzgoja in izobraževanje v osnovnih šolah in izvajanje rednih kampanj z namenom osveščanja vseh udeležencev v cestnem prometu ter sprejem učinkovite in stroge odvračalne politike – strogo in rigorozno sankcioniranje vseh neupoštevanj določil cestno – prometnih zakonov),
- sprejetje in izvajanje politike učinkovitega zaračunavanja prevozov (s tem naj bi pokrili tudi stroške vzdrževanja prometne infrastrukture),
- priznavanje pravic in dolžnosti uporabnikov omrežja (esencialno je, da uporabniki transportnega omrežja, najsi gre za uporabnike v tovornem ali potniškem prometu, poznajo in razumejo svoje pravice in dolžnosti. S tem predvsem razumemo

¹⁵ VIR: Gradivo za tretjo vseevropsko transportno konferenco, Helsinki, 1997.

¹⁶ BELA KNJIGA – White paper: A strategy for revitalising the community's railways, 30.07.1996.

¹⁷ Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije težkih vozil (EURO 6) in o dostopu do informacij za popravilo in vzdrževanje vozil COM(2007) 851 konč. -2007/0295 (COD) in 2008/C 211/03 z dne 30.01.2008.

upoštevanje določil medsebojnih pogodb in sporazumov – z nakupom vozovnice se prevozno podjetje in potnik medsebojno zavežeta k spoštovanju določenih pravil in norm, enako pa velja tudi pri opravljanju storitev prevoza blaga),

- nadaljnji razvoj in višja kakovost izvajanja javnega mestnega prometa,
- razvoj in uporaba tehnologij za čistejši in učinkovitejši promet (*uvajanje električnih in gorivnih celic {pridobivanje vodika in kisika iz vode – izpuh je čista voda} v avtomobile, ter s tem posledično zmanjšati stopnjo škodljivih snovi spuščeni v ozračje),*
- obvladovanje posledic globalizacije,
- razvoj srednje in dolgoročnih ciljev za trajnostni prometni sistem.

Štiri poglavja, ki sestavljajo Belo knjigo (EK, 2001) so:

- I. Premik k večji uravnovešenosti vrst prevoza:
 - regulacije konkurence med vrstami prevozov,
 - povezovanje različnih vrst prevozov v smislu zagotavljanja učinkovite intermodalnosti prevozov.
- II. Odpravljanje ozkih grl (*»ozka grla«* povzročata rast mednarodnega prometa in s tem povezana neadekvatnost obstoječe prometne infrastrukture), ki vplivajo na vse vrste prometnih sistemov. Z ozkimi grli so tudi povezane težave s financiranjem (glej poglavje 3.2.) Ravno zaradi tega mora načrtovano omrežje upoštevati tudi ekologijo okolja, v katerem poteka, in mora biti usmerjeno v razvoj multimodalnih koridorjev, razvoj omrežij za hitre vlake, izboljšanje prometnih razmer ter izvajanje glavnih infrastrukturnih projektov).
- III. Postavitev uporabnika na osrednje mesto pri oblikovanju prometne politike (*ne glede na to, da trendi v sodobni ekonomiji kažejo v smeri tržnega gospodarstva, je poglobitveno, da prometna infrastruktura deluje v interesu vseh uporabnikov. Zato je glavni cilj Evropske transportne politike uporabniku zagotoviti pravico do svobodne izbire vrste transporta).*
- IV. Obvladovanje globalizacije prometa. (*Dejstvo je, da je naraščanje prometa posledica globalizacije, ki pa poleg dobrih stvari {nižje cene pogonskih goriv} prinaša tudi slabo plat medalje, to je prekomerno segrevanje in onesnaževanje ozračja in okolja).*

Z gotovostjo lahko trdimo, da vsak od naštetih ukrepov in poglavij sam za sebe ni dovolj za zagotavljanje učinkovitosti in uspeha prometne politike. Za slednje je potrebna pozitivna sinergija¹⁸ le-teh.

¹⁸ Sinergija (iz Grške besede synergos, ki pomeni delati skupaj) se nanaša na pojav, ko dva ali več povzročiteljev ali vplivov, ki delujejo skupaj, ustvari efekt, ki je večji od efekta, ki bi ga napovedali, če poznamo samo efekte posameznih povzročiteljev ali vplivov. Pogosto (vendar ne vedno) je napoved vsota vplivov, ki bi jih generalno vsak vpliv posebej (Vir: WIKIPEDIA, 2009).

2.4 Kriteriji za uvedbo koridorjev

Med najpomembnejše kriterije, ki naj bi jih izpolnjevali koridorji, sodijo sledeči kriteriji (Declaration by the Second PAN - European Transport Conference, 1994):

- *Kriterij povezanosti in interoperabilnosti.* Koridorji naj bi izboljševali geografsko in tehnično povezanost ter interoperabilnost na mednarodni ter na medregionalni ravni, prisoten mora biti pomemben obstoječ ali potencialni transportni tok. Kot splošno pravilo velja, da ekonomsko ni upravičen projekt, preko katerega naj bi potekalo manj kot 10 % mednarodnega transporta, pri tem pa morajo vsaj trije partnerji izjaviti voljo do sofinanciranja projekta.
- *Kriterij izvedljivosti.* Izvedba naj bi bila časovno opredeljena na pet do šest let, v to obdobje pa je zajet čas pogajanj med osrednjo in lokalno vlado, finalizacija finančnih dogovorov, ocene vplivov na okolje, razlastitev, pridobitev zemlje in študija izvedbe projekta.
- *Kriterij modalnosti.* Posamezen koridor je bil izbran glede na možnosti različnih transportnih oblik, dodatno pa je moral ustrezati okoljevarstvenim zahtevam. Kot obvezen pogoj je določena izvedba študije o učinkih alternativnih oblik transporta ter prispevek koridorja k uravnoveženemu infrastrukturnemu sistemu.
- *Finančni kriteriji.* Podrobno mora biti izkazana možnost financiranja s strani državnega proračuna, tujih pomoči, subvencij in privatnih virov ter ovrednotenje pričakovanih dobičkov iz projekta. Pojavlja se zahteva po inovativni politiki financiranja infrastrukture ter po ustreznem selekcioniranju. V skladu z načrti za izgradnjo PAN-evropskih koridorjev je bilo zamišljeno, da se v vsaki udeleženi državi delež za izgradnjo in modernizacijo transportne infrastrukture dvigne iz 1 % BDP-ja na 1,5 % BDP-ja posamezne države. Poleg javnega financiranja pa se vedno bolj pojavljajo zahteve po privatnem investiranju oziroma kombinaciji javnega ter privatnega investiranja. Slednje posojila sicer podraži, vendar se pozitivna plat prikaže predvsem v bistveno krajšem roku izgradnje zahtevane transportne infrastrukture. Velik delež pri realizaciji projekta je imel sklad PHARE, sklad EU za pomoč državam v tranziciji, katerega je v letu 1999 nadomestila ISPA.
- *Ekonomski kriteriji.* Tu mora biti po pravilu stopnja donosa projekta vsaj 10 %. Izračuni slonijo na ekonomskih analizah v skladu z najboljšimi mednarodnimi standardi, upoštevajoč interne in eksterne stroške ter koristi, povečane poslovne priložnosti, turistične tokove in okoljevarstvene vplive. Za ocenitev potreb po transportni infrastrukturi in ugotavljanje ekonomske upravičenosti je bila v letu 1997 ustanovljena že omenjena organizacija TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) s sedežem na Dunaju. Njeno funkcijo med drugim predstavlja tudi razvijanje procedur za financiranje projektov ter s tem orientacijo za EIB, EBRD, Svetovno banko in privatne investitorje.

Glede na omenjene kriterije in tekoče ter predvidene transportne tokove se izgradnja koridorjev preferenčno nanaša predvsem na vzdrževanje, obnovo in modernizacijo obstoječe infrastrukture in ne na izgradnjo nove. Pri tem je znova treba poudariti zahteve po analizah potencialnih koristi, ki naj bi izhajale iz izboljšane infrastrukture znotraj posamezne države,

celoti pa mora projekt koridorjev zagotavljati ustrezno povezavo v obliki integralnega in usklajenega transportnega sistema.

2.5 Financiranje evropskih koridorjev in težave, ki ob tem nastajajo

Zagotavljanje sredstev za financiranje projektov postaja, tudi zaradi trenutne finančne krize, vse težje. Razumljivo je, da tega problema ne moremo rešiti samo iz naslova javnih financ, temveč je potrebno ustanoviti javno-zasebno partnerstvo, ki bo temeljilo na impliciranju inovativnih metod financiranja. Pri tem se pojavljajo tri glavna vprašanja:

- Omejena javna sredstva (*javne finance so od nekdaj bile osnovna in edina oblika zagotavljanja sredstev za izgradnjo prometne infrastrukture. V novejšem času so poleg javnih financ na razpolago tudi sredstva EU*);
- Ponovno pridobivanje zasebnih vlagateljev (*zaradi različnih finančno neuspešnih projektov – finančni fiasko predora pod Rokavskim prelivom – se je zanimanje privatnega sektorja za vlaganje v javna omrežja zelo zmanjšalo, zato je ena temeljnih nalog Evropske komisije ponovno pridobiti zaupanje privatnih vlagateljev*);
- Inovativni pristop: združevanje sredstev (*angl. cash pooling ali effective cash pooling – pomeni združevanje denarnih sredstev različnih sodelujočih projektov z namenom učinkovitega upravljanja s sredstvi, dostopnosti informacij o likvidnostni poziciji, avtomatične koncentracije presežnih sredstev, transparentnosti upravljanja z denarnimi sredstvi, prihranka časa zaradi avtomatizacije upravljanja likvidnosti, razbremenitve operativnih financ in povečanja konkurenčnosti. S tem dosežemo pogoje za financiranje drugih transportnih projektov.*)

Glede na povedano in z ozirom na trenutno gospodarsko situacijo v Evropi in v svetu, ni bilo realno pričakovati izpolnitve vseh napovedi Bele knjige iz leta 2001, v kateri pričakuje v obdobju 2001 do 2006 povprečno 3 % gospodarsko rast, saj je le-ta bila v obdobju 2000-2005 le 1,8 odstotna.

3 OBSTOJEČE STANJE

3.1 Prostorski potek panevropskih koridorjev

Na podlagi sklepov sprejetih na tretji transportni konferenci, leta 1997 v Helsinkih, so se vlade držav, ki so sodelovale na teh srečanjih odločile za naslednje trase panevropskih koridorjev:

- **1. koridor** (1655 km železnic, 1630 km cest): Helsinki-Tallin-Riga-Kaunas-Varšava (1. veja: Riga-Kaliningrad-Gdansk).
- **2. koridor** (2131 km železnic, 2200 km cest): Berlin-Varšava-Minsk-Moskva.
- **3. koridor** (1650 km železnic, 1700 km cest): Berlin / Dresden-Vroclav-Katovice-Krakov-Lvov-Kijev.
- **4. koridor** (4340 km železnic, 3640 cest): Dresden / Nuereberg-Praga-Dunaj / Bratislava-Gyor-Budimpešta-Arad / Kraikova-Sofija-Solun / Plovdiv-Istanbul.
- **5. koridor** (3270 km železnic, 2850 km cest): Benetke-Trst / Koper-Ljubljana-Maribor-Budimpešta-Užgorod-Lvov-Kijev (1. veja: Rijeka-Zagreb-hrvaško / madžarska meja-Budimpešta; 2. veja: Bratislava-Žilina-Košice-Užgorod; 3. veja: Ploče-Sarajevo-Osijek-Budimpešta).
- **6. koridor** (1800 km železnic, 1880 km cest): Gdansk-Katovice-Žilina (1. veja: Grudziadz-Poznan).
- **7. koridor** (2415 km): Donavska pot.
- **8. koridor** (1270 km železnic, 960 km cest): Drač-Tirana-Sofija-Plovdiv-Burgas-Varna.
- **9. koridor** (6500 km železnic, 5850 km cest): Helsinki-St. Petersburg-Moskva / Pskov-Kijev-Ljubasevka-Bukarešta-Dimitrovgrad-Alexsndroupolis (1. veja: Kijev-Minsk-Vilna-Kaunas-Klaipeda / Kaliningrad; 2. veja: Ljubasevka – Odesa).
- **10. koridor** (2528 km železnic, 2300 km cest): Salzburg-Ljubljana Zagreb-Beograd-Niš-Skopje-Solun (1. veja: Gradec-Maribor-Zagreb; 2. veja: Budimpešta -Novi Sad-Beograd; 3. veja: Niš-Sofija (Dimitrovgrad-Carigrad preko IV. Koridorja); 4. veja: Veles-Bitola-Florina (preko Egnatie)).

Po načrtih naj bi bili koridorji dokončani do leta 2015. Najpomembnejši dejavnik gradnje je optimalna interoperabilnost¹⁹ znotraj iste kot tudi med različnimi transportnimi oblikami.²⁰

¹⁹ INTEROPERABILNOST: ista medtira razdalja, kompatibilnost električnega sistema in signalizacije. Na kratko: Vlak, ki potuje iz Nemčije v Rusijo nima težav pri prehodu iz enega na drugi koridor.

²⁰ Varnostni in okoljevarstveni vidiki.



Slika 1: Potek panevropskih koridorjev

Vir: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c7/Paneuropetransport.png> (2008)

LEGENDA:

1. prvi koridor
2. drugi koridor
3. tretji koridor
4. četrti koridor
5. peti koridor
6. šesti koridor
7. sedmi koridor
8. osmi koridor
9. deveti koridor
10. deseti koridor



Slika 2: V. in X. koridor

Vir: <http://ecom.fov.unimb.si/Studenti/Predmeti/Prezentacije/eRegija%20studijsko%20gradivo.pdf> (2008)

3.2 Kritična analiza

3.2.1 Pomen panevropskih koridorjev za evropsko gospodarstvo

Na področju skupne transportne politike predstavlja izgradnja panevropskih koridorjev na področju celotne evropske skupnosti prednostno nalogo, saj pomeni izgradnjo in modernizacijo tako cestnih in železniških povezav kot vodnih in kombiniranih poti, ter navezavo njih na evropsko mrežo. Poleg tega, EU med svoje najpomembnejše cilje šteje naslednje točke:²¹

- Razvoj in integriranje transportnega sistema EU
- Tehnična harmonizacija in razvoj transportne mreže
- Okoljevarstveni ukrepi
- Socialna zaščita
- Razvoj in raziskave
- Povezovanje s tretjimi državami na področju transporta

²¹ VIR: Documents COM (92) 494 final, 1992.

Na seji neformalnega sveta EU 6. 5. 2008 je evropski komisar za promet g. Jacques Barrot predstavil trenutno stanje evropskega prometnega omrežja in 30 prednostnih projektov, kot tudi financiranje, ki bo še potrebno za dokončanje projektov.

Ob dejstvu, da je bila do tega datuma dokončana le tretjina prednostnih projektov, za drugo tretjino naj bi financiranje bilo zagotovljeno, tretja, zadnja faza pa naj bi bila dokončana do leta 2020, je komisar vztrajal, da morajo države članice nadaljevati prizadevanja za dokončanje odsekov, pri čemer morajo upoštevati, da je pomen nadnacionalnih koridorjev prvi pogoj za učinkovite in trajnostne prometne tokove. Izpostavil je pomen zasebnih vlagateljev, ki bi lahko preko javno-zasebnih partnerstev (angl. PPP), svojo korist iskali v spodbujevalnem učinku evropskega financiranja (TEN-T skladi, regionalni skladi in posojila Evropske Investicijske Banke – EIB). Komisar je poudaril tudi novo politiko Komisije v zvezi z "ozelenitvijo prometa", pri čemer je omenil tudi spremembe direktive o eurovinjetah ter zelenem in pametnem cestninjenju.²²

Izgradnja omenjenih koridorjev bi za Evropo, predvsem pa za njena obrobna ozemlja, pomenila povezovanje in vključevanje v skupne trende in projekte, ki bi manj razvitim področjem prinesli napredek in konkurenčnost, osrednjemu delu pa večje tržišče za svoje gospodarstvo.

Seveda pri razvoju projektov, kot so panevropski koridorji, aktivno sodelujeta EIB in Evropska banka za obnovo in razvoj (EBRD), pri čemer je prva aktivna članica Christophersonove²³ skupine, katere namen je aktivno pomagati pri izgradnji sodobnega transportnega sistema na celotnem področju EU.

3.2.2 Umeščenost V. panevropskega koridorja

V. transportni koridor obsega 3.270 km železniških prog in 2.850 km cest, poleg tega pa vsebuje še pet letališč in tri pristanišča. Države, ki so neposredno povezane s V. koridorjem, so: BiH, Hrvaška, Italija, Madžarska, Ukrajina, Slovaška in Slovenija. Vključuje železniški, cestni, zračni in ladijski prevoz. Glavna linija V. koridorja povezuje: Benetke (Italija)-Trst (Italija)-Koper-Ljubljano (Slovenija)-Budimpešto (Madžarska)-Uzgorod ter Lviv (Ukrajina).

Na to glavno linijo so vezane še dodatne veje, in sicer:

- tri veje potekajo do pristanišč Jadranskega morja,
- ena veja pa povezuje V. koridor s IV. koridorjem v Bratislavi.

Pristanišča (Trst, Koper, Reka) in celinski terminali imajo glavno vlogo za razvoj V. koridorja. Ta se na Zahodu podaljša do Barcelone, na Vzhodu pa se priključi na III. koridor do Kijeva in na IX. koridor do Moskve ter naprej po čezsibirski železnici do Vladivostoka.

V okviru V. koridorja poteka železniška povezava: Benetke-Trst-Ljubljana-Zidani Most-Pragersko-Hodoš-Zalalovo-Boba-Budimpešta-Miskolc-Nyiregyhaza-Zahony-Cop-Lviv.

Na sliki 3 je predstavljen potek V. panevropskega koridorja na trasi od Francije, preko Italije in Slovenije do Madžarske v smeri proti Ukrajini.

²² Ministrstvo za promet Republike Slovenije. Novica z dne 6.5.2008.

²³ Po sklepu Evropskega sveta, leta 1993 ustanovljena delovna skupina za razvoj. Predsednik je Henning Christopherson – po njem ime skupine.



Slika 3: V. panevropski koridor
Vir: Revija MLADINA 43/2004

Sklepni dokument vseevropske konference s Krete²⁴ določa srednjeročni prednostni vrstni red prometnic, ki so v interesu držav srednje in vzhodne Evrope (SVE). Med njimi je pod številko pet uvrščena tudi os Trst-(Koper)-Ljubljana-Budimpešta-Kijev z odcepoma proti Zagrebu in Bratislavi, imenovana peti evropski koridor.

²⁴ Smernice za razvoj vseevropske infrastrukture – Marec 1994.

Na sliki 4 je prikazan potek V. panevropskega koridorja po ozemlju Republike Slovenije.



Slika 4: Potek V. koridorja po ozemlju Slovenije

Vir: *Finance*, 07.06.2005

Po sprejemu kretskih predlogov leta 1994 so decembra istega leta v Essnu predsedniki sodelujočih držav sklenili seznamu prednostnih projektov dodati tudi V. koridor. Naslednje leto so na vrhu v Madridu potrdili, da mora V. koridor postati ne samo politični projekt, ampak prispevati za gospodarsko poenotenje Evrope. S tem so se zavzeli, da mora Evropa projekt obravnavati enakopravno z drugimi prednostnimi nalogami in hkrati priskrbeti potrebna finančna sredstva. S to odločitvijo so odprli vrata za pričetek uresničevanja projekta tako iz finančnega, tehničnega kot politično-promocijskega stališča. Evropska skupnost je za finančno plat projekta poskrbela s sredstvi iz programov Phare in Tacis.



Slika 5: V. koridor v Italiji

Vir: <http://www.corridor5.org>

Dokončni protokol o projektu so decembra 1996 v Trstu podpisali predstavniki Slovenije, Italije, Madžarske, Slovaške in Ukrajine. Za smer koridorja so določili traso: Trst-Koper-Ljubljana-Maribor-Budimpešta-Uzgorod-Lvov-Kijev z dvema odcepoma:

- Reka-Zagreb-Budimpešta in
- Uzgorod-Košice-Zilina-Bratislava.

Zaradi nasprotovanja Slovenije vključitvi železniške proge Trst-Koper-Reka v protokol, je Hrvaška v zadnjem trenutku odstopila on njegovega podpisa.

Predvsem je pri vsej stvari šlo za vzpostavitev vzhodnega dela južnoevropske prečne razvojne smeri.²⁵ Po vsem tem se je vizija južnoevropske prečne smeri, predvsem na pobudo Italije in zaradi odpiranja evropskega Vzhoda, postopoma širila proti Vzhodu, sprva do Budimpešte, kasneje pa še do Ukrajine.



Slika 6: V. koridor na Madžarskem
Vir: <http://www.corridor5.org>

²⁵ V okviru evropskih geostrateških opredelitev so jo omenjali že v začetku osemdesetih let dvajsetega stoletja kot odraz težnje uveljavljanja sredozemskih držav in regij tedanje Evropske skupnosti.

V evropskem okviru je V. koridor južno od Alp sredozemska smer za povezave med Zahodom in Vzhodom in s tem "konkurent" že uveljavljenima severnejšima osema Pariz-Berlin-Varšava in Pariz-Strasbourg-München-Dunaj-Budimpešta.

Tudi sicer je na zamisel o V. koridorju vplivalo spoznanje južноеvropskih dejavnikov, da je koridorski koncept v severni Evropi že dokaj napredoval. Peti koridor je tako zamišljen in načrtovan kot multimodalna prometna os za cestni in železniški transport.



Slika 7: V. koridor v Ukrajini

Vir: <http://www.corridor5.org>, 2009

Po načrtih naj bi po trasi 5. koridorja potekala tudi komunalna infrastruktura, optični vod in mogoče tudi energetske napeljave (nafta, plin...). Ob vsem tem postane jasen geostrateški

pomen V. koridorja, saj omogoča uravnoteženje evropskega infrastrukturnega omrežja in olajšuje dostop do novo odprtih trgov držav severovzhodne Evrope. Omogočal bo tudi »fizično« priključitev držav vzhodne Evrope na svoje bogatejše in naprednejše zahodne sosedne in s tem vzpodbujal rast njihove ekonomije.

Na korespondenčni seji leta 1999 so se prometni ministri Slovenije, Italije in Madžarske zavzeli za nadaljnje sodelovanje pri projektu in se dogovorili za ustanovitev posebne delovne skupine.

3.2.3 Gospodarske implikacije V. panevropskega koridorja

Neposredne implikacije V. koridorja na gospodarstva dotičnih držav se kažejo že pri ekonomski analizi njegove izgradnje, saj samo prejudicirane naložbe v njegovo infrastrukturo znašajo približno 11,5 milijard ameriških dolarjev, pri čemer bi za sabo potegnile nekje med 150.000 in 200.000 delovnih mest (mednarodni normativ za vložek 1 milijona dolarjev znaša 12 delovnih mest). Po dograditvi projekta bo delovanje koridorja in z njim povezanih služb omogočilo odprtje številnih novih in atraktivnejših delovnih mest. Seveda dokončnega števila ne moremo določiti, vendar projekcije kažejo na podvojitev prometnih tokov do leta 2010.

V. koridor bo imel še posebno močan vpliv na pristanišča severnega Jadrana, saj države severovzhodne Evrope, ki nimajo izhoda na morje, ustvarijo približno 15 milijonov ton prometa letno. Zaradi boljše infrastrukture, je bilo do sedaj večino tega prometa usmerjenega preko severnomorskih pristanišč, po izgradnji novih prometnih žil, pa je pričakovati, da se bo ta promet preusmeril na bližja (in s tem bolj ekonomična) severno Jadranska pristanišča.

Povečani prometni tokovi bodo vplivali na večje sodelovanje teh pristanišč, omogočali delitev dela med njimi in specializacijo le-teh. Seveda pa bo imel V. koridor tudi velik ekonomski in politični vpliv na posamezno državo članico, saj je prav gospodarska rast premosorazmerno povezana z rastjo prometa, brez učinkovito izrabljene prometne infrastrukture pa tudi ni mogoče v popolnosti izrabiti notranjih trgov.

V okvirju V. koridorja naj bi zrasle in se razvijale tudi proizvodne in logistično - servisne dejavnosti, ki bi projektu dale večjo dodano vrednost. Po sodobnih prostorsko-urejevalnih zasnovah bodo te dejavnosti nameščene v urejenih in opremljenih proizvodno-poslovnih conah vzdolž koridorja. Komisarji so pri načrtovanju V. koridorja upoštevali tudi problem postopnega zmanjševanja pomena obmejnih transportnih centrov in njihovih carinskih služb. V tem okvirju se je pojavila potreba po vzpostavitvi drugačnih storitev, namenjenih podpori naraščajočim prometnim tokovom. Na tripartitnem srečanju prometnih ministrov držav Slovenije, Italije in Madžarske je bilo sklenjeno, da se na teh točkah daje še posebno prednost transportno-logističnim dejavnostim in prometnim telekomunikacijskim sistemom.



Slika 8: Telekomunikacijska mreža Slovenskih Železnic

Vir: <http://www.slo-zeleznice.si>, 2009

Na pomembnih prometnih vozliščih naj bi ustanovili intermodalne transportne centre, ki bi omogočali izmenjavo tovorov med različnimi transportnimi načini in s tem preprečevali pretirano prevlado cestnega prometa. Tako zamišljeni in načrtovani peti koridor naj torej ne bi bil samo prometna, ampak vsestranska razvojna os držav in regij po katerih poteka.

Države po katerih peti koridor poteka, imajo možnost, da ga vključijo v svojo proizvodno ponudbo in v svoj sistem trženja (npr. za pritegovanje neposrednih tujih naložb). Za celovito in sistematično gospodarsko vrednotenje in trženje teh priložnosti se države in regije, po katerih peti koridor poteka, lahko zgledujejo tudi po pobudi, imenovani "Južnoevropski lok", tj. sporazumu, ki so ga leta 1995 v Torinu podpisale tiste regije Italije, Portugalske, Španije, Francije, Avstrije, Madžarske in Romunije, po katerih bo predvidoma speljana "hitra železnica". Pobuda je namenjena skupnemu gospodarskemu pospeševanju in trženju teh regij.

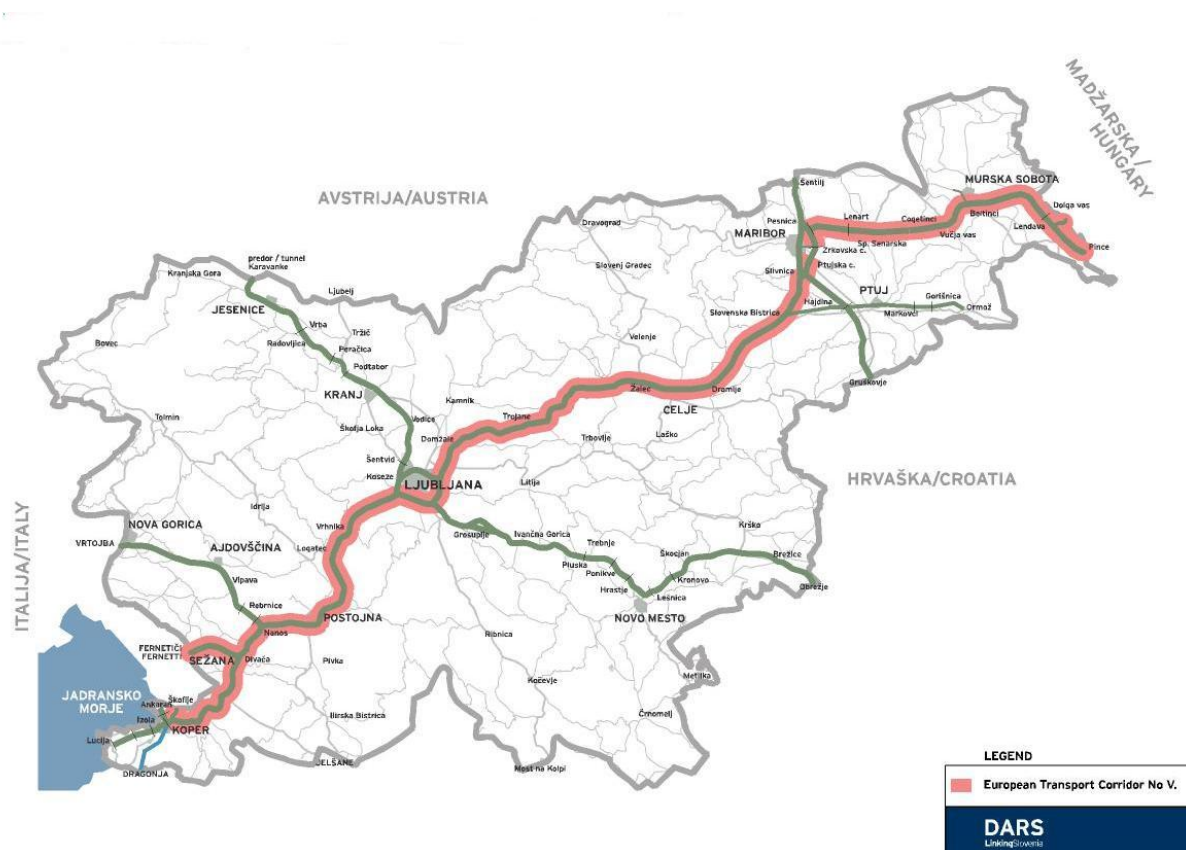
3.2.4 V. cestni koridor v Republiki Sloveniji

Cestni projekt koridorja na področju Slovenije zahteva izgradnjo štiripasovne avtoceste (delno dvopasovne) za predvideno hitrost vozil med 100/120 km/h in dnevni povprečni pretok

15.000 vozil na dvopasovnici oziroma 40.000 - 60.000 vozil na štiripasovnici (Declaration by the Second Pan-European Transport Conference, 1994).

Koridor trikrat seka državne meje in sicer med Italijo in Slovenijo v Villa Opicini oziroma v Sežani, med Slovenijo in Madžarsko pri Lendavi oziroma Redics ter na madžarsko-ukrajinski meji v Barabas.

Na sliki 9 je prikazan potek V. cestnega koridorja po ozemlju Republike Slovenije.



Slika 9: Potek V. cestnega koridorja skozi Slovenijo
Vir: DARS, 2009

Cestni promet je izredno zapleten sistem.

S kakovostjo cestne infrastrukture in sodobnim voznim parkom je vse bolj opazno povečanje hitrosti motornih vozil, prav izboljšanje zmogljivosti cestne mreže, ki bo imelo direktne ekonomske učinke pri uporabnikih (znižanje stroškov transporta), bo omogočilo izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva na tem območju ter bo imelo ugoden vpliv na regionalni razvoj.

3.2.5 V. železniški koridor v Republiki Sloveniji

Železniško omrežje Slovenije razpolaga s 1.228 km prog. Od tega je 331 km dvotirnih in 503 km elektrificiranih. 45 odstotkov slovenske železniške mreže spada v evropsko mrežo železnic, E prog (Resnik, 2008).

Slovenija je z dograditvijo 24,6 km dolge tako imenovane "madžarske proge" dobila neposredno železniško povezavo z Republiko Madžarsko. Sedaj je najpomembnejši projekt izgradnje drugega tira (ali nove dvotirne proge) med Koprom in Divačo. Obstoječa železniška povezava je enotirna in že preobremenjena. Zaradi tega so potrebna številna vlaganja v zagotavljanje tehničnih zahtev za vozno redno izvajanje železniškega prometa.

Skupna dolžina prog	1,228,10 km
Dvotirne proge	330,4 km
Enotirne proge	897,7 km
Tovorne proge	106,1 km
Potniške proge	2,2 km
Mešane proge	1119,80 km
Dolžina elektrificiranih prog	502,8 km
Dolžina tirov	1558,4 km
Število mostov, viaduktov in prepustov	3348
Dolžina mostov, viaduktov in prepustov	17 km
Število predorov in galerij	93
Dolžina predorov in galerij	37,4 km
Število postaj	128
Število postaj za tovorni promet	11
Število postaj za potniški promet	8
Število postaj za mešani promet	108

Tabela 1: Statistika prog slovenskega železniškega omrežja

Vir: <http://www.slo-zeleznice.si>, 2009

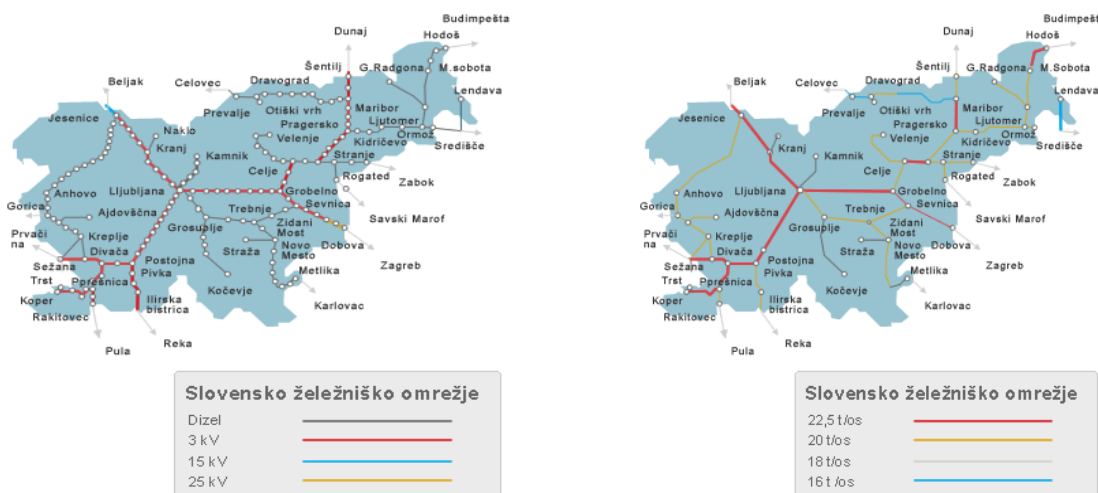


Slika 10: Osnovna železniška infrastruktura v RS

Vir: <http://www.slo-zeleznice.si>, 2009

Slika 12: Eno in dvotirne železniške proge v Sloveniji

Vir: <http://www.slo-zeleznice.si>, 2009



Slika 11: Pregled elektrifikacije slovenskega železniškega omrežja

Vir: <http://www.slo-zeleznice.si>, 2009

Slika 13: Pregled dopustnih osnih obremenitev na slovenskem železniškem omrežju

Vir: <http://www.slo-zeleznice.si>, 2009

Na področju tovarnega prometa naj bi slovenski železniški prevoznik Slovenske železnice d.o.o. postale regionalni logist in operater na V. in X. vseevropskem koridorju. Prav tako bodo okrepili trženje, izboljšali poslovni model in organizacijo. V prvem polletju 2007 so Slovenske železnice prepeljale 9,6 milijona ton blaga več kot leto prej, in več, kot je bilo načrtovano, tako da je ob manjši uporabnini znašal čisti dobiček slabe tri milijone evrov.²⁶

Slovenija je od decembra 2006, ko je bil na ministrski ravni podpisan sporazum, vključena v del vseevropskega železniškega koridorja D,²⁷ ki se iz Španije (Valencia) razteza preko Francije, Italije in Slovenije na Madžarsko (Budimpešta). V prihodnje naj bi se koridor D podaljšal do Ukrajine (Kijev). Slovenski del koridorja D poteka od Sežane (z navezavo na Koper) preko Ljubljane, Zidnega Mosta in Pragerskega do Hodoša. Gre praktično za V. koridor vendar ne na celotnem delu, pač pa na razvojno naprednejšem, začeni od zahoda. Ministri za transport Slovenije, Španije, Francije in Italije so decembra 2006 podpisali skupno pismo o nameri, kateri se je aprila 2007 pridružila tudi Madžarska. Prvi rezultat dejavnosti je bila ustanovitev EEIG²⁸ julija 2007. Naloga tega združenja, katerega članice so tudi Slovenske železnice, je implementacija sistema ERTMS,²⁹ spodbujanje razvoja interoperabilnosti železniškega omrežja v državi in dvig ravni storitev v tovarnem prometu. EEIG tudi zastopa koridor D pred evropskimi organi. Prav tako preko združenja potekajo finančne transakcije evropskih sredstev za koridor D (Resnik, 2008).

3.2.6 Vloga Luke Koper

Luka Koper je večnamensko pristanišče, opremljeno in usposobljeno za pretovor vseh vrst blaga. Tako danes upravlja z enajstimi specializiranimi terminali, in sicer: za generalne

²⁶ Povzeto po: Puhar, Delo FT, September 2007, 9.

²⁷ Koridor »D«: povzeto po Urbanc Jože – Nova prog št. 05/2008.

²⁸ EEIG: European Economic Interest Grouping - Evropsko ekonomsko interesno združenje.

²⁹ ERTMS: European Railway Traffic Management System - Enotni evropski sistem za upravljanje železniškega prometa.

tovore, žita, razsute in sipke tovore, avtomobilski, živilski terminal, terminal za sadje, tekoče tovore, glinico, lesni, kontejnerski in RO-RO terminal (angl. »Roll on-Roll off« ali »dopeljati in odpeljati«). V njih izvajajo poleg upravljanja še operativno vodenje le-teh ter izvajanje in trženje osnovnih (pretovornih in skladiščnih) in dodatnih storitev. Terminali so opremljeni za pretovor in skladiščenje vseh blagovnih skupin.³⁰



Slika 14: Luka Koper

Vir: (www.luka-kp.si, letno poročilo 2008)

Luka Koper trenutno razpolaga z naslednjimi zmogljivostmi:

(www.luka-kp.si/slo/terminali-in-tovor)

- 2.787 m dolžina obale,
- 23 privezov,
- največja globina morja 18 m,
- razpoložljiva površina 16.000.000 m²,
- površina v uporabi 4.737.000 m²,
- pokrita skladišča s površino 313.000 m²,
- odprta skladišča s površino 966.000 m²,
- rezervoarji s kapaciteto 53.000 m³,
- silosi s kapaciteto 81.000 ton.

Treba je poudariti strateški položaj Luke Koper za Slovenijo kot t.i. slovensko okno v svet. Zaradi te naravne danosti ima Koper poseben položaj v sedanjih evropskih povezovalnih procesih. Prav tako igra veliko vlogo pri gospodarskih tendencah držav srednje in vzhodne

³⁰ Povzeto po: Slovensko okno v svet.

Evrope, saj s svojim pristaniščem omogoča najkrajšo povezavo Srednje Evrope s Sredozemljem, preko Sueškega prekopa pa tudi z bližnjim in daljnim vzhodom.

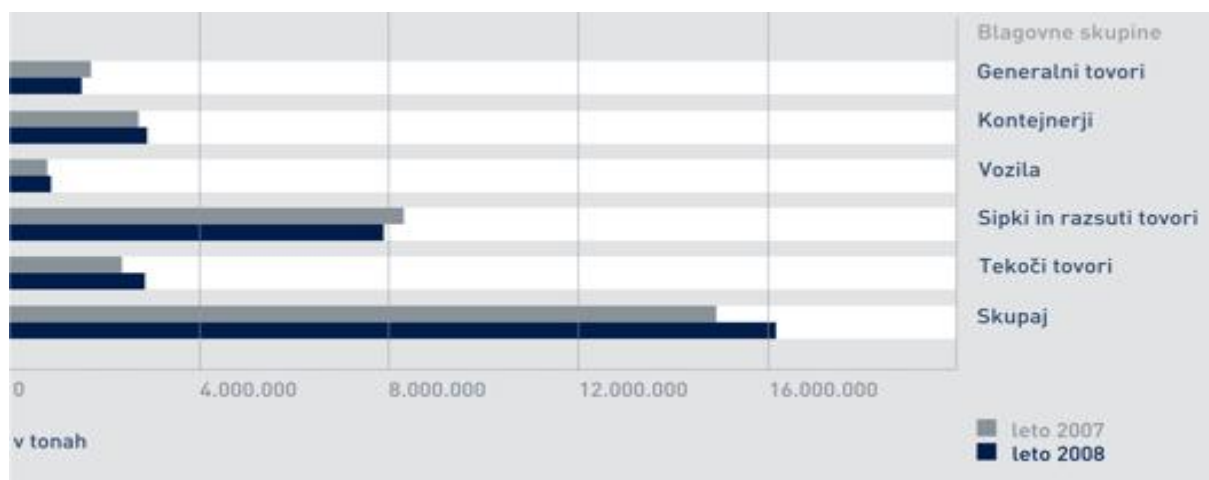


Tabela 2: Ladijski pretovor v luki Koper v obdobju 2007 – 2008

Vir: <http://www.luka-kp.si/slo/terminali-in-tovor>

Zaradi svojega geostrateškega položaja je koprsko pristanišče dosegljivo v 24 urah, poslovanje preko koprskega distribucijskega centra pa je v primerjavi s severnoevropskimi pristanišči krajše za sedem do deset dni. Ravno zaradi teh lastnosti je skozi Koper speljana trasa V. evropskega koridorja, kar še dodatno poudarja vlogo ter pomen mesta in njegovega pristanišča pri obvladovanju prometnih tokov. Zaradi tega, in dejstva, da je bil V. koridor na Kretski konferenci leta 1994 opredeljen kot prednostna naloga, je Republika Slovenija v svojem nacionalnem programu izgradnje avtocest in železniškega omrežja določila na trasi V. koridorja izgradnjo avtocestne in železniške povezave Kopra z notranjostjo. Vendar pa izvedba projekta občutno zamuja, saj je bila avtocestna povezava s Koprom dokončana šele leta 2005, izgradnja drugega tira Divača-Koper pa se bo, kljub vnovičnim zagotovilom pristojnih, da bo dokončana najkasneje leta 2006, zavlekla vsaj do leta 2015, saj bo italijanska stran do tega leta šele obnovila progo do Trsta. Seveda pa se tudi pri tem pojavlja problem financiranja projekta, saj naj bi celotna izvedba proge, glede na izbrano traso, stala med 874 milijoni in 1,5 milijardami evrov.

Na podlagi rasti pretovora preko koprskega pristanišča in po predvidevanjih v njegovih razvojnih planih, je bilo realno pričakovati, da bo pretovor v tem pristanišču že v letu 2005 prebil magično mejo 10 milijonov ton. To pa je nujno zahtevalo izgradnjo navedenega drugega tira.

Skupaj	2007	2008
Generalni	1.607.057	1.468.723
Kontejnerji	2.637.910	2.989.599
Vozila	744.610	816.192
Sipki in razsuti tovari	8.132.961	7.900.610
Tekoči tovari	2.240.441	2.875.365
Skupaj	15.362.979	16.050.448

Naloženo	2007	2008
Generalni	1.245.815	1.046.875
Kontejnerji	1.030.309	1.287.329
Vozila	294.550	312.123
Sipki in razsuti tovari	1.192.927	1.058.135
Tekoči tovari	0	18.067
Skupaj	3.763.601	3.722.528

Razloženo	2007	2008
Generalni	361.242	421.848
Kontejnerji	1.607.601	1.702.491
Vozila	450.060	504.069
Sipki in razsuti tovari	6.940.034	6.842.475
Tekoči tovari	2.240.441	2.857.298
Skupaj	11.599.378	12.328.181

Tabela 3: Ladijski pretovor v letih 2007 – 2008

Vir: <http://www.luka-kp.si>

Istočasno se srečujemo z zelo agresivnim delovanjem sosednjega Trsta, ki je svojemu pristanišču zagotovil avtocestno povezavo do Slovenije in do Avstrije in drugih srednje evropskih držav ter učinkovito železniško povezavo do trgov centralne Evrope. Še posebej pa si v Trstu prizadevajo, da bi se železniška povezava preko naše države zgradila tako, da bi zaobšla Koper in njegovo pristanišče.

Zaradi navedenega je za koprsko pristanišče in s tem za celotno Slovenijo izgradnja ustreznih cestnih in železniških povezav bistvenega pomena pri povezovanju v evropske prometne tokove.

Vse to je Državni zbor sprejel v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS),³¹ kjer je poudarjeno, da ta dokument opredeljuje izhodišča, cilje in ukrepe za doseganje ciljev ter ključne nosilce prometne politike.

Zato je nujno potrebno vztrajati pri izgradnji drugega tira Koper-Divača pred izgradnjo železniške povezave Koper-Trst. Republika Slovenija mora zagotoviti dokončanje sprejetega nacionalnega programa ter nadoknaditi zamude pri njegovem izvajanju. Takoj je potrebno zagotoviti ustrezno dokumentacijo ter finančno konstrukcijo za izgradnjo drugega tira Koper-Divača ter za ustrezen priključek na bodočo železniško progo Trst-Ljubljana.

³¹ RePPRS: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200658&stevilka=2426>

4 UČINKI V. PANEVROSPKEGA KORIDORJA NA SLOVENIJI IN EVROPSKO UNIJO

4.1 Politično-strateški vidiki V. panevrospkega koridorja

Slovenija je bila že iz zemljepisnih razlogov, prva država severovzhodne Evrope, ki je bila vključena v projekt V. panevrospkega koridorja. To je prišlo do izraza že na razgovorih Peterle – Andreotti februarja 1992, pri čemer je bilo sprva govor le o avtocestnih povezavah. Vzporedno in neuradno je tedaj prihajalo tudi do zamisli o kombiniranem prometnem, telekomunikacijskem in energetskega koridorju v tej smeri (madžarski koridor), ki pa se zaenkrat niso uveljavile. Hkrati so italijanski analitiki in komentatorji poudarjali, da je EU s politično odločitvijo o uresničitvi petega koridorja dokazala, da zna biti tudi mediteranska, obenem pa s tem potrjuje odločenost svoje nadaljnje širitve proti vzhodu, kar bo odpravilo posledice petdesetletne umetne blokvske delitve celine.

S stališča Italije so pomembni predvsem gospodarski vidiki petega koridorja. Italija kot velik svetovni izvoznik gleda na države SVE kot na svoje "naravne trge", na katerih je bil njen severovzhod močno prisoten že pred stotimi leti. V sedanjih okoliščinah gospodarske globalizacije so ti trgi za Italijo postali življenjsko pomembni. "Okno priložnosti" za vstop na te trge je odprto sedaj in te priložnosti Italija ne sme zamuditi, saj jo bodo sicer prehiteli druge industrijsko razvite države. Te gospodarske težnje in potrebe Italije se odražajo tudi v njeni "vzhodni politiki", ki je na začetku devetdesetih let porodila Pentagonalo in kasneje prerasla v Srednje vzhodno pobudo. V petem koridorju vidi Italija sredstvo, ki bo z omogočanjem "komercialnih hitrosti, varnosti in nizkih prevoznih stroškov" pospeševalo njene gospodarske stike in povezave z državami SVE.

Peti koridor je še posebno pomemben za italijanski Severovzhod in za dežele, ki ga sestavljajo (Furlanija-Julijska krajina, Veneto, Trentinsko-Poadizje). O gospodarski odvisnosti italijanskega severovzhoda od držav severovzhodne Evrope priča podatek, da le-ta vanje izvažata več kot Francija in Velika Britanija skupaj. Pri vsem tem Trst s svojim pristaniščem predstavlja pomemben faktor na petem koridorju, kar se odraža tudi v veliki pozornosti in vlogi, ki mu jo namenja italijanska vlada v bodoči prometni politiki.

Peti koridor je za severovzhodno Evropo sredstvo, ki mu omogoča vključevanje v integralne tokove, ki jih sproža postopek vključevanja držav severovzhodne Evrope v EU, obenem pa tudi sredstvo, ki mu zagotavlja aktivno udeležbo pri velikih evropskih dogajanjih. Severozahod je zato v okviru Italije velik zagovornik prednosti petega koridorja pred tako imenovanim "jadranskim koridorjem", ki daje prednost vzdolžni povezavi sever-jug.

Peti koridor je še posebno pomemben za deželo Furlanijo-Julijsko krajino (F-JK) in za njeni obmejni mesti Trst in Gorico. Za deželo je to življenjsko vprašanje, zato si prizadeva za aktivno vključevanje v postopke približevanja in vključevanja držav severovzhodne Evrope k EU. Velike upe na peti koridor stavi tudi sosednja Gorica. Pozornost Goričanov je v tem času usmerjena k izboljševanju infrastrukturnih povezav, tako s pristaniščem Tržič, razširitvi hitre ceste do Vileša v avtocesto, avtocestnemu odseku Vipava-Razdrto ter sodobni železniški progi.

Razumljivo pa Avstrija in Nemčija na dogajanja gledata z nezaupanjem, saj jima bo razvoj V. koridorja odtegnil pomemben del prometnih tokov.

V sedanjem času so glavna prizadevanja pri uresničevanju petega koridorja osredotočena na načrtovanje, financiranje in izgradnjo prometnic, ki ga bodo tvorile.

Bistvena značilnost prometnic, ki tvorijo peti koridor v severno jadranskem prostoru, je njihova razcepljenost na južni koprsko-tržaški del in severni goriški del. To velja zaenkrat vsaj za avtoceste, katerih potek so zakoličili že Osimski sporazumi. Za oba manjkajoča odseka (koprskega in goriškega) je značilno, da sta tehnično in finančno najzahtevnejša glede na že zgrajene odseke obeh krakov.

Po začetnih političnih odločitvah o uresnitvi petega koridorja so stekla velikopotezna in intenzivna dela in to na vseh ravneh in področjih: političnih, finančnih, tehničnih in promocijskih. Kljub vsemu pa ponekod vlada nezadovoljstvo nad potekom projekta, saj naj bi bilo sodelovanje med državami, po katerih koridor poteka, nezadovoljivo. Načelno gledano bi bilo pri uresničevanju petega koridorja potrebno sodelovanje številnih organov na raznih ravneh: zainteresiranih držav oziroma njihovih vlad, železniških uprav, transportnih centrov, pristanišč in drugih pomembnih transportnih operaterjev. Pomemben je tudi vidik sodelovanja obmejnih območij, ki jih bo koridor povezoval, in prenašanje nekaterih pristojnosti v zvezi z uresničevanjem in delovanjem koridorja na regionalno raven.

4.2 Gospodarski učinki poteka V. panevropskega koridorja po Republiki Sloveniji

Neposredni učinki V. koridorja na gospodarstva dotičnih držav se kažejo že pri ekonomski analizi njegove izgradnje, saj samo prejudicirane naložbe v njegovo infrastrukturo znašajo okoli 11,5 milijard ameriških dolarjev, pri čemer bi za seboj potegnile med 150.000 in 200.000 delovnih mest (mednarodni normativ za vložek 1 milijon dolarjev znaša 12 delovnih mest). Po dograditvi projekta bo delovanje koridorja in z njim povezanih služb omogočilo odprtje številnih novih in atraktivnejših delovnih mest. Seveda dokončnega števila ne moremo določiti, vendar projekcije kažejo na podvojitve prometnih tokov do leta 2010.

V okviru V. koridorja naj bi zrasle in se razvijale tudi proizvodne in logistično-servisne dejavnosti, ki bi projektu dale večjo dodano vrednost. Po sodobnih prostorsko-urejevalnih zasnovah bodo te dejavnosti nameščene v urejenih in opremljenih proizvodno-poslovnih conah vzdolž koridorja. Komisarji so pri načrtovanju V. koridorja upoštevali tudi problem postopnega zmanjševanja pomena obmejnih transportnih centrov in njihovih carinskih služb. V tem okviru se je pojavila potreba po vzpostavitvi drugačnih storitev, namenjenih podpori naraščajočim prometnim tokovom. Na tripartitnem srečanju prometnih ministrov držav Slovenije, Italije in Madžarske je bilo sklenjeno, da se na teh točkah daje še posebna prednost transportno-logističnim dejavnostim in prometnim telekomunikacijskim sistemom.

Republika Slovenija zaradi svoje izjemne geostrateške pozicije na stičišču 5. in 10. panevropskega koridorja postaja logistična platforma za srednjo in jugovzhodno Evropo.

Za Republiko Slovenijo kot logistično platformo srednje in jugovzhodne Evrope je potrebno postaviti celovit okvir, ki obsega:

- promocijo platforme v Evropski uniji in ciljnem evropskem in svetovnem prostoru,
- prevzemanje primerov dobre prakse iz podobnih logističnih usmeritev držav,
- vzpostavitev Republike Slovenije kot vstopne točke za trge, ki v evropskem prostoru še niso dovolj prisotni (npr. države Južne Amerike), in trge, ki jim prek Sueškega

- prekopa koprsko pristanišče pomeni konkurenčno prednost pred severnoevropskimi pristanišči ter
- pripravo strateškega akcijskega načrta za vzpostavitev Republike Slovenije kot logistične platforme.

Za Slovenijo je pomembna celotna prometna infrastruktura, še posebno pa koprsko pristanišče.

4.2.1 Razvoj logističnih centrov ob poteku V. koridorja po R. Sloveniji

Da bi obdržala koncentracijo blagovnih tokov in s tem ustvarila višjo dodano vrednost, mora Slovenija uporabnikom ponuditi kakovostno logistično podporo in storitve.

Za učinkovito oskrbo gospodarstva je potrebno spodbujati razvoj logističnih centrov, pretvornih terminalov in intermodalnih vozlišč, pri čemer gospodarstvo in država s skupnimi vlaganji zagotavljata ponudbo kakovostnih logističnih storitev in upravljanje oskrbnih verig.

Z razvojem logističnih centrov se odpirajo možnosti za konkurenco na transportnem trgu in spodbujanje celovitih logističnih storitev v smislu načrtovanja globalne zunanje logistike. S tem dosežemo učinkovito oskrbo gospodarstva, možnost zaposlovanja ljudi v transportnem sektorju in večjo konkurenčnost slovenskega gospodarstva na svetovnem trgu.

Razvoj intermodalnih logističnih centrov mora potekati v sodelovanju med državo in podjetji.

Slovensko gospodarstvo mora razvojne možnosti, ki so v skladu z evropskimi smernicami in načrtovanimi koridorji z izhodom na morje čez luko Koper v celoti izkoristiti, saj bo to omogočilo dvig ravni gospodarstva v celotni Sloveniji.

Vsaka dodatna količina prepeljanega blaga prinese slovenskemu finančnemu sistemu od 20,00 do 30,00 evrov na tono.

Resolucija o prometni politiki RS govori o potrebi oblikovanja regijskih multimodalnih logističnih centrov, katerih naloga je povezovanje prometnih podsistemov in učinkovitejša oskrba regijskega gospodarstva z logističnimi storitvami.

Resolucija predvideva tudi razvoj distribucijskih središč, v katerih bo mogoče povezovati različne prometne podsisteme in ponuditi veliko dodatnih storitev za oskrbo državnega in širšega vseevropskega gospodarskega prostora. Kakovostno prestrukturiranje prometnega sektorja je odvisno od zagotavljanja kakovostnih logistično distribucijskih storitev v distribucijskih centrih.

4.3 Prometni učinki V. cestnega koridorja za Slovenijo

Vsak koridor je sestavni del širšega transportnega omrežja. V njem ima izredno velik pomen sodobna cestna infrastruktura, ki na poteku V. panevropskega koridorja še ni povsem primerljiva z evropskimi cestami. Slovenske avtoceste so sicer dokaj kakovostne, a je žal nezadostna kakovost večini vseh ostalih cestnih povezav.

Za področje avtocest so sicer dolgoročni strateški cilji opredeljeni v Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS,³² kot sledi:

- izgradnja avtocestnega omrežja, ki bo notranje povezovalo državo,
- povečanje varnosti udeležencev v cestnem prometu,
- zagotovitev povezave s širšim evropskim prostorom,
- spodbujanje gospodarskega razvoja države.

Poleg osnovnih strateških ciljev ima izgradnja avtocestnega omrežja tudi naslednje dolgoročne strukturne cilje:

- povečanje neposrednih ekonomskih učinkov za promet,
- zmanjšanje negativnih vplivov cestnega prometa na okolje,
- omogočanje širših gospodarskih in družbenih koristi,
- ohranjanje že zgrajenega avtocestnega in ostalega cestnega omrežja.

Bela knjiga (EK, 2001) posebej opozarja na sprejemanje ukrepov in izboljšanje pogojev za povečanje prometne varnosti v vseh prometnih podsistemih, zlasti pa na področju cestnega prometa. Uporabniki storitev poleg prometne varnosti pričakujejo tudi ugodne in prilagodljive vozne razmere – zlasti takrat, ko morajo uporabljati različna prevozna sredstva.

Z izgradnjo in izboljšanjem evropske cestne transportne mreže, bi EU poleg gospodarskih in okoljskih učinkov, rada do leta 2010 dosegla tudi zmanjšanje števila žrtev prometnih nesreč na cestah za polovico.

Resolucija prometne politike, Intermodalnost: čas za sinergijo v celoti sledi ambicioznemu cilju EU. Resolucija izhaja iz dejstva, da se je kljub povečevanju obsega opravljenega prometnega dela na cestnem sistemu prometna varnost v zadnjem desetletju v povprečju izboljševala, še zlasti glede na število nesreč s smrtnim izidom. Med ključnimi razlogi za izboljševanje prometne varnosti na cestah poudarja pospešeno izgradnjo avtocestnega omrežja, izboljšanje voznega parka, izobraževanje in ozaveščanje voznikov ter poostren nadzor nad kršitvami prometnih predpisov.

Konec leta 2007 je imela Slovenija skupaj 38.709 kilometrov javnih cest. V primerjavi z letom 2006 se je v letu 2007 dolžina državnih cest povečala za 52 kilometrov, občinskih cest pa za 95 kilometrov. Dolžina avtocest pa je ostala nespremenjena.³³

³² Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS, Uradni list RS, št. 50/2004.

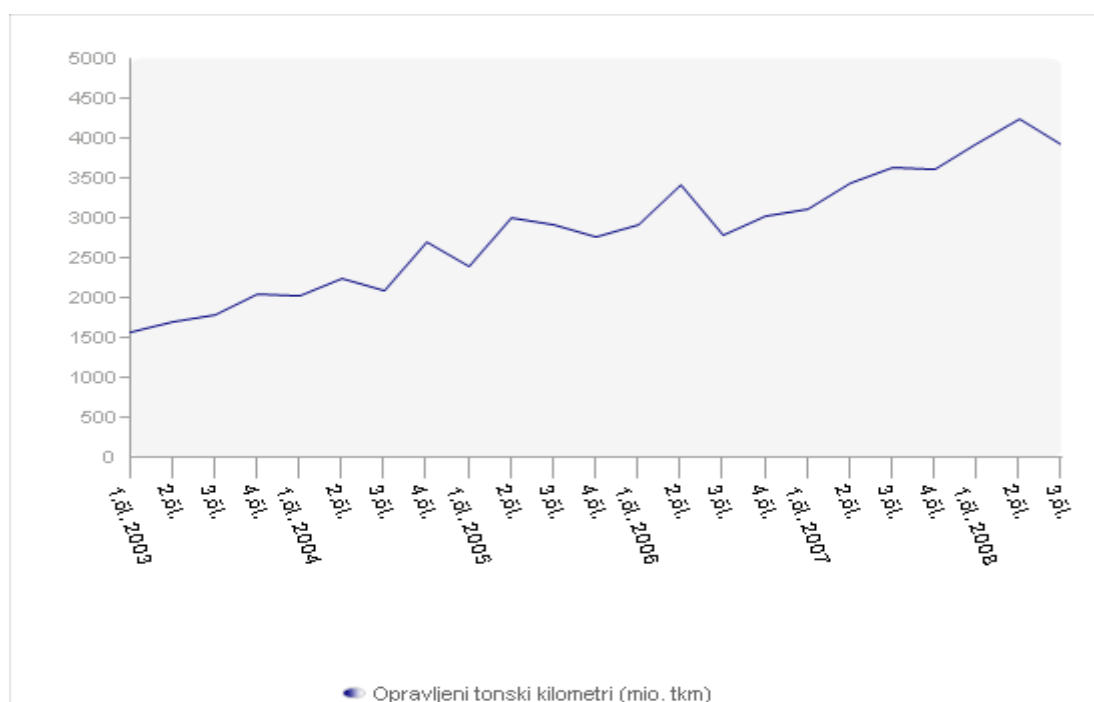
³³ VIR: Statistični urad Republike Slovenije: Cestna infrastruktura, Slovenija, 2007

	Javne ceste	Avtoceste in hitre ceste z deljenim cestiščem	Državne ceste	Občinske ceste
	km			
2002	38.521	456	6.349	32.171
2003	38.401	477	6.342	32.059
2004	38.450	483	6.348	32.102
2005	38.485	569	6.393	32.091
2006	38.562	579	6.424	32.138
2007	38.709	579	6.476	32.233

Tabela 4: Cestna infrastruktura, Slovenija, 2002-2007

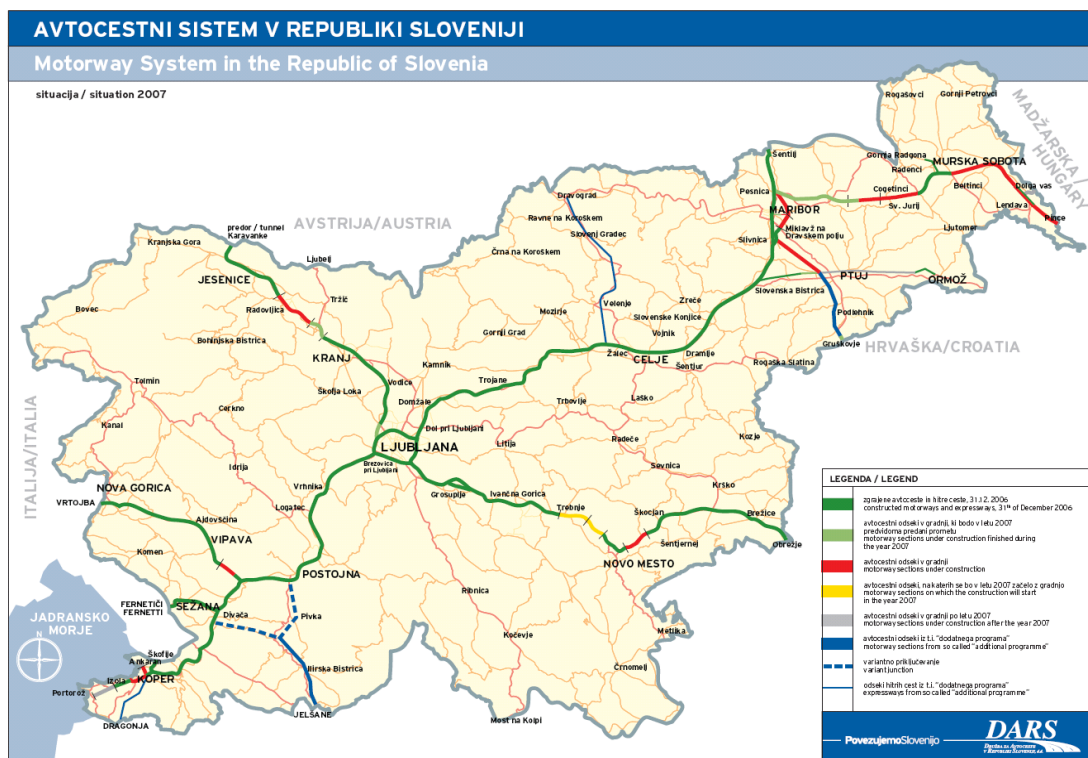
Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2008

V letu 2007 je bilo od vsega prepeljanega blaga po kopnem dobrih 83 % blaga, prepeljanega s cestnimi tovornimi vozili. Slovenska tovorna vozila so v tem letu prepeljala 89 milijonov ton blaga in opravila nekaj čez 13.700 milijonov tonskih kilometrov. V primerjavi z letom 2006 je bilo to za 2,5 % več prepeljanega blaga in 13,4 % več opravljenih tonskih kilometrov. Po železnici je bilo v letu 2007 prepeljanih dobrih 17 milijonov ton blaga, to je za 3 % več kot v letu 2006, opravljenih pa je bilo 3.600 milijonov tonskih kilometrov ali skoraj za 7 % več kot v letu 2006. (<http://www.slo-zeleznice.si>)



Slika 15: Količina prepeljanega tovora (tonski kilometer) v RS od 2003 do 2008

Vir: SI-STAT, 2008



Slika 16: Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji

Vir: DARS, 2007

Cestni tovorni promet v Sloveniji poteka v zasebnem in javnem sektorju. Poslanstvo cestnega tovornega prometa je v oskrbi logističnih središč, kjer blago prehaja iz ene transportne tehnologije v drugo in iz enega transportnega sistema v drugega z isto tehnologijo (intermodalni transport). Ukrepi prometne politike na tem področju morajo biti zasnovani tako, da bodo spodbujali podjetja k razvoju tovrstnih storitev in tehnologij ter njihovemu ustreznemu trženju.

Pri tem ne smemo pozabiti na vsesplošne težnje razbremenjevanja cest in posledično temu uvajanje kombiniranega in intermodalnega prometa oz. sinergijskega združevanja lastnosti posameznih vrst prevozov.

4.4 Prometni učinki V. železniškega koridorja za Slovenijo

Citat.³⁴

»Študija razvoja V. panevropskega koridorja ugotavlja, da bi izboljšanje železniške infrastrukture na V. koridorju imelo precejšnje ugodnosti za države ob njem. Med drugimi tudi za dve italijanski deželi, Furlanijo-Julijsko krajino in Benečijo, ter Slovenijo. V primeru uresničitve najbolj optimalnega scenarija, bi omenjeni deželi in Slovenija do leta 2045 zabeležili za 8,6 milijarde evrov večji bruto domači proizvod, ter 116 tisoč novih delovnih mest.«

Konec citata.

³⁴ STA: 11.10.2007, www.finance.si

Projekti hitre železnice ustvarjajo ugodne pogoje za gospodarski razvoj in zaposlovanje na železniških postajah in v njihovi okolici. Prispevajo tudi k raziskavam trajnosti in se lotevajo vprašanj mobilnosti in konkurenčnosti na lokalni in regionalni ravni. S strateškega zornega kota projekti vlakov z veliko hitrostjo (npr. francoski TGV) kažejo, da ima lahko ESRR³⁵ učinek vzvoda za prometne projekte lokalnega ali regionalnega pomena. Dajejo jim dodano vrednost, saj spodbujajo boljše ureditev, hitrejše izvajanje, vzpostavljajo dodatnih infrastruktur in povečanje usposobljenosti. Regionalne prometne projekte umeščajo v širši evropski okvir in dokazujejo, kako koristno se lahko regionalna in lokalna partnerstva vključujejo v izvajanje evropske politike.

Cilj EU je preusmeritev tovora na železnico. Medtem ko se v ZDA kar 40 odstotkov blaga prepelje po železnici, se ga v EU le 10 odstotkov. Vzrok za tako stanje so slabe povezave med nacionalnimi omrežji držav članic EU, zato v primerjavi z ZDA ni evropskega železniškega sistema in evropskih hitrih prog. Evropska komisija je zato že začela predpisovati ukrepe za uskladitev nacionalnih sistemov in vzpostavitev evropskega železniškega omrežja.

Nujno je treba vztrajati pri izgradnji drugega tira ali t.i. nove dvotirne proge na relaciji Koper-Divača, in to še pred izgradnjo železniške povezave Koper-Trst. RS mora zagotoviti dokončanje sprejetega nacionalnega programa ter nadoknaditi zamude pri njegovem izvajanju. Takoj je potrebno zagotoviti ustrezno dokumentacijo ter finančno konstrukcijo za izgradnjo drugega tira Koper-Divača ter za ustrezen priključek na bodočo železniško progo Trst-Ljubljana.

Slovenske železnice se po dolžini prog in s svojo infrastrukturo težko primerjajo z drugimi železniškimi upravami v Evropi. Kljub temu pa zaradi razgibanosti Slovenije naše proge ponujajo kar nekaj zanimivih podatkov.

Na področju tovarnega prometa naj bi Slovenske Železnice postale regionalni logist in operater na V. in X. vseevropskem koridorju. Prav tako bodo okrepili trženje, izboljšali poslovni model in organizacijo. V prvem polletju 2007 so Slovenske železnice prepeljale 9,6 milijona ton blaga več kot leto prej in več, kot je bilo načrtovano, tako da je ob manjši uporabnini znašal čisti dobiček slabe tri milijone evrov.³⁶

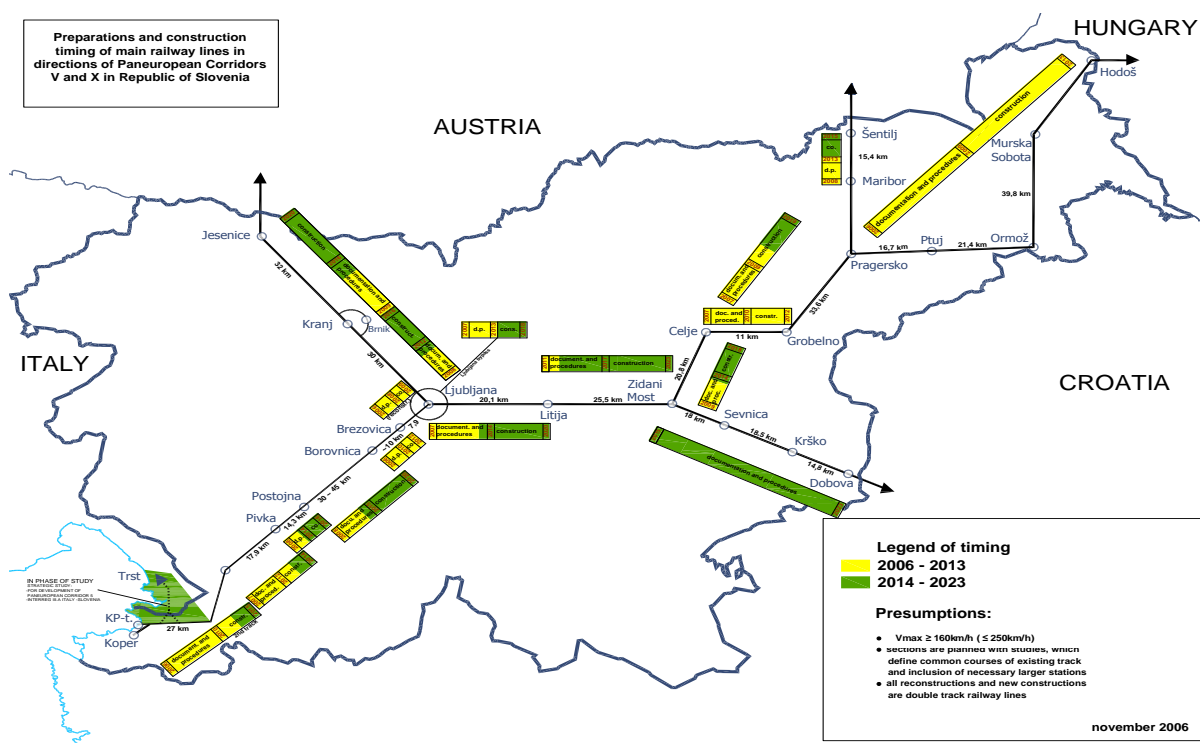
Prednostne programske naloge Republike Slovenije na področju železnic so³⁷:

- sprejem Nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture in na tej osnovi posodobitev V. in X. železniškega koridorja,
- sodelovanje pri pripravi predlogov zakonodaje EU za področja železnic in žičnic in prenos v pravni red RS,
- sodelovanje pri pripravi mednarodnih sporazumov in sodelovanje v mednarodnih državnih institucijah s področja železnic in žičnic,
- nadzor nad zakonitostjo, učinkovitostjo in uspešnostjo dela Javne agencije za železniški promet,
- sodelovanje pri pridobivanju sredstev EU za sofinanciranje investicij v železniško infrastrukturo,
- podelitev obratovalnih dovoljenj za žičniške naprave in smučišča,
- podeljevanje koncesij za gradnjo žičniških naprav.

³⁵ ESRR: Evropski sklad za regionalni razvoj (http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/feder/index_sl.htm).

³⁶ Povzeto po: Puhan, Delo FT, September 2007, 9.

³⁷ http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/zeleznice_in_zicnice/



Slika 17: Načrt razvoja slovenskega železniškega sistema
Vir: Republika Slovenija – Ministrstvo za promet, 2006

Cilj na področju storitev železniškega prevoza tovora je prevzem večinskega deleža prevoza tovora v mednarodnem in tranzitnem prometu, vključno s pristaniškim tranzitom, tako na področju klasičnih kot multimodalnih prevozov in prevozu nevarnega blaga. Posebno pozornost velja posvetiti kakovosti storitev, kjer pridobiva pomen parameter zanesljivosti prevoza blaga. V notranjem in mednarodnem prometu, tudi v sodelovanju s pomorskim prometom, je treba razširiti ponudbe z novimi usklajenimi storitvami prevoza »od vrat do vrat« in cenovno konkurenčnimi prevozi.

4.5 Možnosti poteka V. panevropskega koridorja mimo Slovenije in možne posledice

Citat:³⁸

»Naša zahodna sosedra Italija, ki je že pred stoletjem samo zato, da blokira razvoj njeje konkurenčnega tržaškega zaledja, storila vse, da je po prvi svetovni vojni zasedla, po drugi pa kljub kolaboraciji z nacisti in vnovičnem (že v prvi vojni je bila do tal poražena) popolnem vojaškem porazu obdržala pristanišče Trst, je skupaj s severno sosedo Avstrijo že pred desetletji začela intenzivno graditi zmogljivo železniško povezavo med Tržaškim zalivom in avstrijsko vzhodno mejo prek vozlišča v Beljaku. Medtem, ko so prijazno pritrkavali sanjarjenju slovenskih politikov o nekem koridorju, so dela pospešili in danes so pred dokončanjem.«

Konec citata.

³⁸ Vir: Pisna poslanska pobuda vladi republike Slovenije, Zmago Jelinčič Plemeniti, 22.05.2007

V zadnjem času je bilo veliko zapisanega v zvezi z željami Italije po dograditvi V. koridorja in nestrinjanja glede gradnje II. tira oz. nove železniške proge Divača-Koper. Pri tem je bilo navedeno, da Slovenija ne spoštuje določil Odločbe Evropskega Parlamenta in Sveta št. 884/2004/EC³⁹.

Svoje mnenje oziroma odgovor na javne polemike je podal tudi takratni minister mag. Janez Božič⁴⁰.

V tistem času so italijanski lobisti sprožili močno medijsko kampanjo, v kateri so Sloveniji očitali neizpolnjevanje mednarodnih obveznosti⁴¹ in dogovora med ministroma g. Jakobom Presečnikom in Pierom Luigijem Bersanijem⁴². Slovenijo so tudi obtoževali, da naj se ne bi držala pravil in naj bi skušala voditi nekakšno svojo transportno politiko, s tem, ko naj bi z dajanjem prioritete gradnji drugega tira Divača-Koper, blokirala razvoj V. panevropskega koridorja.

Odločba 884 v dodatku II opredeljuje predvsem prednostne projekte, pomembne za celotno Evropo. Visoki predstavniki⁴³ obeh sodelujočih držav so v Odločbi 884 sestavili projekt, ki zadeva obe državi in je v besedilu odločbe naveden kot: »6. železniška os Lyon-Trst-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budimpešta-Ukrajinska meja«, s predvidenimi roki dokončanja. Ta os naj bi obsegala naslednje (z predvidenimi roki dokončanj):

- Lyon-St Jean de Maurienne (2015);
- Mont-Cenis tunel (2015-2017), prekomejni odsek;
- Bussoleno-Torino (2011);
- Torino-Benetke (2010);
- Benetke -Ronki jug-Trst Divača (2015);
- Koper-Divača-Ljubljana (2015)
- Ljubljana-Budimpešta (2015).«

Izvedbeni projekti so opredelili v tehničnem dodatku k poročilu skupine visokih predstavnikov⁴⁴, kjer je pod naslovom »Projekt št. 4: mešana železniška proga Lyon-Trst/Koper-Ljubljana-Budimpešta«, zapisano:

Citat⁴⁵:

»Kaj je projekt? Projekt je podaljšanje predhodnega prednostnega projekta št. 6, ki je bil sprejet leta 1994 na Evropskem svetu v Essnu (vlak visokih hitrosti/kombinirani transport Francija-Italija). Dela vključujejo gradnjo tunela skozi Alpe v dolžini 52 km in priključnih prog za povezavo francoskega in italijanskega omrežja hitrih prog. Proga je načrtovana za potniški in tovorni promet, ki bo omogočala prevoz potniških vlakov z maksimalno hitrostjo 300 km/h, in bo pomenila izredno povečanje zmogljivosti v prevozu tovora. Dela vključujejo izgradnjo dodatnega tira za boljšo povezavo pristanišča Koper in modernizacijo, še posebej ukinjanje cestno-železniških križanj, nadgradnjo ter elektrifikacijo obstoječih prog med

³⁹ (Ur.l. EU L167/1 z dne 30.04.2004, nadaljevanje: Odločba 884).

⁴⁰ Odgovor mag. Janeza Božiča: Finance, 07.06.2005

⁴¹ Odločba Evropskega parlamenta in Sveta št.:884/2004/EC z dne 29.04.2004

⁴² Ministrski sestanek: Trst, 23.02.2001

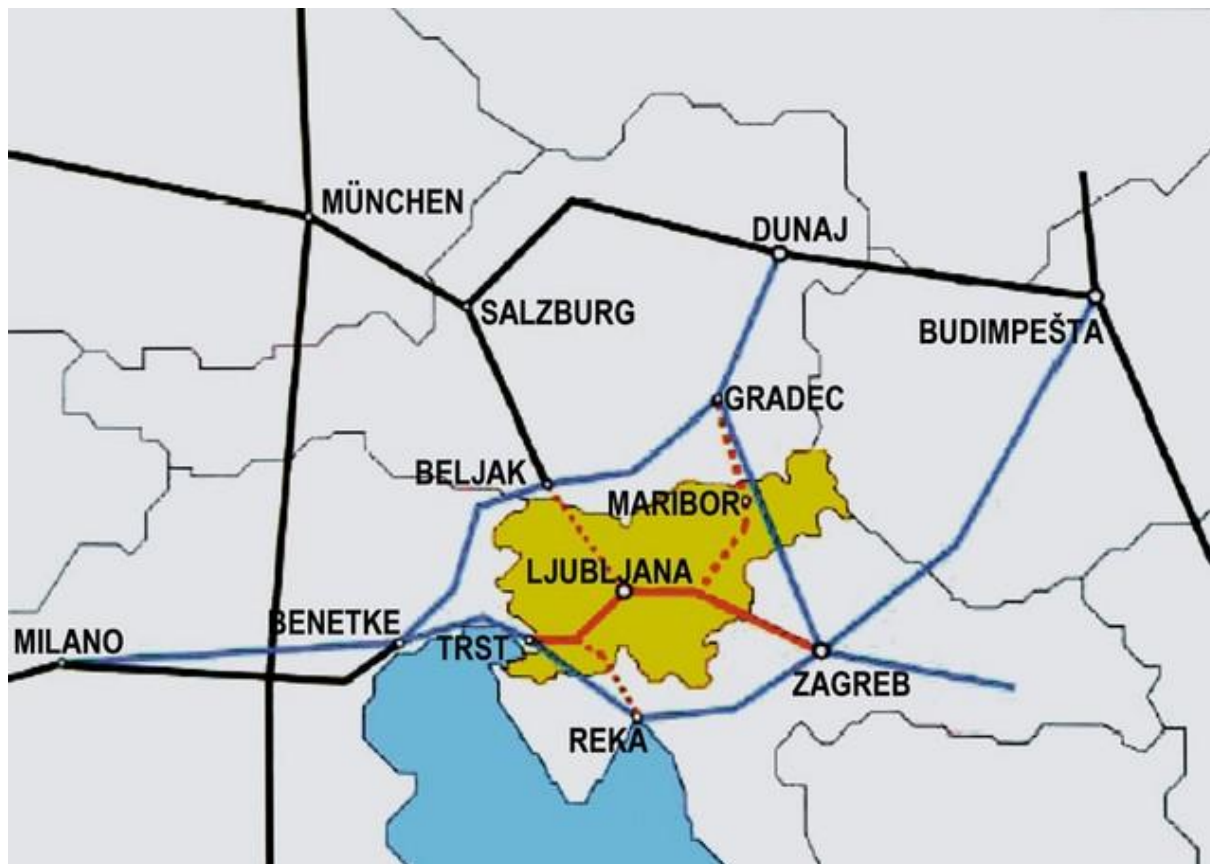
⁴³ Tako imenovana van Miertova skupina.

⁴⁴ High level group report – TEN-T Tehnical annex, ki je priloga dokumenta »High Level Group on the Trans-european Transport Network report.

⁴⁵ Citat iz poročila visokih predstavnikov – glej 18.

Italijo, Slovenijo in Madžarsko. Projekt vključuje študijo ustreznosti, ekonomičnosti in časovne umestitve možne nove hitre železniške proge med Trstom in Ljubljano.»

Konec citata.



Slika 18: Možne poti V. koridorja mimo Slovenije

Vir: Revija MLADINA 43/2004

Iz navedenega je jasno, da je za področje proge za visoke hitrosti zajeta v projektu le študija ustreznosti, ekonomičnosti in proučitve časovne umestitve projekta morebitne proge za visoke hitrosti med Trstom in Ljubljano. Vse ostalo pa se nanaša na modernizacijo in dograditev obstoječih povezav.

Jasno je torej kaj in do kdaj je Republika Slovenija na osnovi Odločbe 884 dolžna storiti, poudariti pa je potrebno, da je treba do konca leta 2015 zgraditi II. tir proge Divača-Koper in izdelati študijo projekta hitre proge.

4.6 Vloga Luke Koper v prihodnosti

Luka Koper postaja vse bolj pomembno evropsko pristanišče. Samo zaradi njega je Koper vrisan na gospodarski zemljevid sveta in se s tem bistveno povečuje tudi prepoznavnost vse Slovenije. Za celotno območje Srednje Evrope z vsemi starimi in novimi članicami Evropske unije prav preko Koperja poteka najbolj primerna povezava s prekomorskimi državami Daljnega in Bližnjega vzhoda. Ta položaj naši Luki določa vlogo in bodoči razvoj. Gospodarska rast v našem zaledju prinaša vse večje potrebe po transportnih in logističnih

storitvah. Zato je glede prihodnosti in perspektiv našega pristanišča glavna skrb zlasti ta, kako bomo sposobni zadostiti vsem pričakovanjem in potrebam.

Prav zaradi tega je luka Koper tisto vozlišče, prek katerega se naše gospodarstvo lahko neposredno povezuje z vsem svetom. Povsod v svetu velja, da so pristanišča med glavnimi generatorji splošnega gospodarskega razvoja.

Znano je, da vsak s pristaniškim pretovorom prisluženi evro prinese še 15 drugih, prisluženih v povezanih dejavnostih v logistično-transportni verigi. To pomeni, da je Luka Koper nekakšen »motor« slovenskega gospodarstva, v katerem se obrne več kot milijarda evrov letno.

Pristanišče ni samo eno od gospodarskih podjetij, je tudi infrastrukturni objekt posebnega pomena za nacionalno gospodarstvo.

5 ZAKLJUČKI

5.1 Ocena učinkov

Prometna infrastruktura je ključnega pomena za mobilnost oseb in blaga ter za teritorialne združevanja v EU.

Trenutno ima EU naslednjo infrastrukturo:

- 5.000.000 km asfaltiranih cest, od česar 61.600 km avtocest,
- 215.400 km železniških prog, od tega 107.400 km elektrificiranih,
- 41.000 km celinskih plovni poti.

Večina te prometne infrastrukture je bila v okviru nacionalnih politik prostorov. Da bi vzpostavili enotno, multimodalno omrežje, ki združuje kopenska, morska in zračna prometna omrežja na celotnem ozemlju Skupnosti, so evropski komisarji sklenili vzpostaviti vseevropsko prometno omrežje, ki bi omogočalo hiter in preprost pretok blaga in ljudi med državami članicami in zagotavljalo mednarodne povezave.

Vzpostavitev učinkovitih vseevropskih prometnih omrežij (TEN-T)⁴⁶ je ključni element v na novo zaživelih lizbonski strategiji za konkurenčnost in zaposlovanje v Evropi. Če Evropa želi izpolniti svoje gospodarske in socialne možnosti, je bistveno, da vzpostavi manjkajoče povezave in odstrani ozka grla v naši prometni infrastrukturi, kot tudi da zagotovi trajnost naših prometnih omrežij v prihodnosti. Poleg tega vzpostavitev teh omrežij vključuje zahteve za varstvo okolja z namenom spodbujanja trajnostnega razvoja.

Z mrežo TEN so vzpostavljene smernice za izgradnjo cestnih in železniških povezav, kombiniranega transporta, notranjih plovni poti, mreže letališč, pristanišč, evropskega sistema za vodenje pomorskega in zračnega prometa in sistem za informiranje in upravljanje. Tako naj bi omrežje do leta 2010 sestavljalo⁴⁷:

- 75.200 km cest,
- 78.000 km železniških prog,
- 330 letališč,
- 270 mednarodnih pristanišč in
- 210 pristanišč notranjih vodnih poti.

Glede na rast prometa med državami članicami, ki naj bi se do leta 2020 podvojila, se bo vrednost naložb, potrebnih za dokončanje in posodobitev resnično vseevropskih omrežij v razširjeni EU povzpela na približno 500 milijard evrov, od katerih je 270 milijard namenjenih za prednostne osi in projekte. Glede na obseg potrebnih investicij, je treba za zagotovitev učinkovitega evropskega usklajevanja v tesnem sodelovanju z nacionalnimi vladami določiti prednostne projekte. Zaradi tega Evropska skupnost podpira izvajanje TEN-T z več finančnimi instrumenti in posojili EIB.

Donacije, zlasti v okviru TEN-T fonda ter Kohezijskega in Evropskega razvojnega sklada, igrajo pomembno vlogo pri pripravi in izvajanju projektov. Nepovratna sredstva dodeljujejo

⁴⁶ TEN-T: Trans – European Network for Transport (Vseevropsko prometno omrežje)

⁴⁷ <http://www.europa.eu.int/comm/ten/transpo/revision-1692-memo-en.pdf>, z dne 15.11.2007

za raziskave (od študij izvedljivosti do celovitih tehničnih ali okoljskih študij in dragih geoloških raziskav), ki pomagajo pri premagovanju težav v zgodnji fazi projekta, kot tudi v fazi izgradnje. Ključno vprašanje v zvezi z izvajanjem navedene politike TEN-T je racionalizacija dodeljevanja nepovratnih sredstev in vzpostavljanje povezave s projektom. S tem bi se zagotovilo načelo »največ za naš denar«.

V tem okviru je bila leta 2006 ustanovljena agencija TEN-TEA,⁴⁸ z namenom izvajanja in upravljanja programa TEN-T v imenu evropske komisije.

S povečanimi potrebami po transportu tako ljudi in blaga se srečujemo vsak dan. Izbiro prevoznega sredstva narekujejo potrebe in možnosti podjetij in tudi posameznikov, hkrati pa se pojavlja kot posledica družbeno-ekonomske strukture. Z ukrepi transportne politike se na gospodarno izbiro transportnega sredstva lahko vpliva tako v sferi ponudbe kot tudi v sferi povpraševanja, in to na dveh ravneh: na ravni infrastrukture in na ravni voznega parka. Za razvoj obojega so potrebni veliki finančni vložki, vendar pa je trenutno večina vlaganj še vedno namenjena izgradnji cestnega omrežja.

Za infrastrukturni razvoj Evrope je pomemben razvoj vseevropskih prevoznih koridorjev, med katere je z dvema koridorjema vključena tudi Slovenija, in sicer s V. in X. koridorjem. Koridorji imajo celotno dolžino približno 48.000 km, v kateri je 25.000 km železniškega in 23.000 km cestnega omrežja.

Oceno učinkov na V. panevropskem koridorju bomo podali deljeno za cestni in železniški promet.

5.1.1 Ocena učinkov na V. panevropskem cestnem koridorju

Glede na predpostavko, da je pravočasna izgradnja V. panevropskega koridorja preko ozemlja R. Slovenije zelo pomembna oz. nujna, moramo pravočasno ponuditi ustrežno rešitev, saj bo v nasprotnem primeru ta prišla sama, ampak po napačni poti.

V tem primeru se lahko zgodi, da bo Slovenija postala zgolj prostor, ki bo služil potrebam tranzitnega tovornega in potniškega prometa, s projektom pa bi imela samo stroške izgradnje in vzdrževanja infrastrukture ter, koristi pa bi imele druge države. Cestni promet v Sloveniji bi se samo še bolj zgostil na že tako prenasajenih avtocestah, kar bi imelo poleg slabše varnosti in pretočnosti tudi negativne posledice na okolje in ozračje.

Zato je potrebno v izvedbo projekta vključiti vse sile, saj nam ugoden geostrateški položaj še ne zagotavlja potrebne strateške prednosti.

V tem kontekstu je R. Slovenija že storila prvi korak v financiranju projekta z uvedbo vinjetnega sistema cestninjenja, ki naj bi odpravil ozka grla na cestninskih postajah.

⁴⁸ TEN-TEA: Trans - European Transport Network Executive Agency

5.1.2 Ocena učinkov na V. panevropskem železniškem koridorju

V želji, da bi zagotovila večjo pretočnost tovornega prometa, je Slovenija uvedla sistem ERMTS,⁴⁹ kar pomeni, da je sprejela skupen evropski sistem vodenja prometa. Vendar pa tako pri nas, kot v Evropi rezultati niso dosegli pričakovanj, saj vpeljevanje sistema in razvoj železniške infrastrukture in omrežja nista opravičila vloženih sredstev ter s tem tudi nista dala zelenih rezultatov. Prav zaradi tega, in zaradi dejstva, da je razvoj železnic ena ključnih prioritet Evropske unije (le-ta vsakoletno namenja znatna sredstva za spodbujanje razvoja železnic), je prišlo do preskoka v razmišljanju in posledično tudi do ideje o koridorjih.

Evropsko železniško omrežje za tovorni promet je v smislu implementacije ERTMS sistema razdeljeno na šest panevropskih koridorjev, ki Evropo prepredajo po vseh glavnih trasah, na katerih se opravi večji del tovornega prometa oziroma na katerih se v prihodnje pričakuje bistven porast. Dogovor o tem je bil podpisan marca 2005 med Evropsko komisijo in Evropskim železniškim združenjem.

Izkušnje drugih evropskih držav in dejavniki koridorjev so pokazali, da je treba poleg implementacije sistema ERTMS, za doseg učinkov na področju interoperabilnosti in storitev na koridorju, upoštevati tudi druge dejavnike, ki neposredno ali posredno vlivajo na dvig prometa. Ukrepi oziroma dejavniki obsegajo odpravo ozkih grl na infrastrukturi, usklajene vozne rede, mejne postopke in postopke pri prevzemu vlaka med državami, skupne kataloge storitev na koridorju, trasni menedžment, skrajšanje potovalnih časov in podobno. Vsebinsko gledano gre za dve področji dela: ERTMS kot pretežno tehnični vidik in druga omenjena področja, ki niso tehnične narave oziroma tehnične spremembe, nadgrajuje z ustreznimi operativnimi postopki.

5.1.3 Učinki Luke Koper

Razvoj pristaniške in transportne dejavnosti ter povečanje pretovora v zadnjih letih zahteva od Luke Koper visoko mero fleksibilnosti. Edino slovensko tovorno pristanišče lahko zato svojo konkurenčnost ohrani le s podaljševanjem obale, povečevanjem skladiščnih kapacitet in posodabljanjem infrastrukture. Za uspešno reševanje gospodarskih izzivov je prostorska širitev pristanišča nujna, zato je zelo pomembna tudi izgradnja tretjega pomola.

Prvi načrti za izgradnjo tretjega pomola segajo v začetek 70. let prejšnjega stoletja, luka pa se je v njihovo uresničitev intenzivneje usmerila, potem ko je leta 2004 zapustila sedmi pomol tržaškega pristanišča. Izgradnja pomola št. 3 je potrebna predvsem zaradi sprejetja in pretovora tudi največjih ladij z nosilnostjo do 8.000 zabojnikov.

Luka Koper se je zaradi svojih razvojnih potreb, in da bi razbremenila prostor znotraj pristanišča, odločila tudi za izgradnjo evropskega distribucijskega centra v Sežani, saj le-ta leži v neposredni bližini stičišča V. in X. koridorja.

Luka Koper bi z razvojem in z izgradnjo tretjega pomola postala pomemben igralec na evropskem tovornem tržišču. S tem bi tudi povečala svojo konkurenčnost nasproti največjemu rivalu – luki v Trstu.

⁴⁹ European Railway Traffic Management System.

5.2 Pogoji za uvedbo

Glede na to, da ves projekt vsaj delno sofinancira EU, bi z vidika finančnih sredstev ne smelo prihajati do zastojev pri izvedbi.

Slovenija je več kot sposobna zagotoviti strokovnost in znanje, zato je ključnega pomena, da v območju koridorja, ki poteka preko njenega ozemlja, poskrbi za pravočasno izgradnjo infrastrukture in usmeri razvoj prometa tako, da bodo negativni vplivi na okolje in prostor čim manjši, pozitivni učinki v smislu dodane vrednosti pa čim večji.

Lega koridorja s povezavo Luke Koper, ki Slovenijo vpenja preko pomorskih poti na svetovne trge, bi morala predstavljati strateški nacionalni razvojni izziv.

5.3 Možnosti nadaljnjega razvoja

Zaradi političnih pritiskov prihaja do predlogov za vzpostavitev naprednejše oblike sodelovanja pri načrtovanju in izgradnji prometnih linij. Poudarek je predvsem na skupinah, kot so:

- Skupna vlaganja
- Projektni management
- Pritegovanje zasebnega kapitala

Pojavlja pa se tudi potreba po formiranju organa ali komisije, ki bi skrbela za upravljanje s prometnimi tokovi na celotni trasi koridorja, in ki bi hkrati nudil celovite podporne storitve (logistika, finančno-kreditne usluge, zavarovalna in tehnična podpora, gostinstvo in turizem), potrebne za učinkovito delovanje koridorja kot institucije. Dejstvo pa je, da sindikati opozarjajo na možnost tako imenovanega »socialnega dumpinga«,⁵⁰ če bi se pri projektu izognili opredelitvi pravic delavcev, ki bodo koridor gradili in kasneje z njim upravljali.

Povsem razumljivo je, da je potrebno traso koridorja pred kakršnimkoli nadaljevanjem predvsem iz okoljevarstvenih razlogov (prostorsko planiranje, geološke, morfološke hidrogeološke in krasološke raziskave) preveriti in uskladiti. Železniški del projekta naj bi bil, po načrtih dokončan do leta 2015, kar pa se, glede na javno-finančna sredstva, ki so na razpolago za transportno infrastrukturo, ne zdi ravno izvedljivo. O tem je bila seznanjena tudi skupina visokih predstavnikov Evropske Komisije, ki je pripravljala spisek prednostnih projektov v Odločbi 884 in se je, tako kot Italija, s spremenjenim časovnim okvirom tudi strinjala.

⁵⁰ SOCIALNI DUMPING KOT NEGATIVNA POSLEDICA GLOBALIZACIJE V DRŽAVAH V RAZVOJU: Ksenija Radojčič – Diplomsko delo, Ljubljana, Julij 2005.

LITERATURA IN VIRI

1. Časnik Delo
2. Časnik Finance
3. DARS: Družba za avtoceste Republike Slovenije
4. Documents COM (92) 494 final, 1992
5. ESRR: Evropski sklad za regionalni razvoj
6. Evropska prometna politika do 2010: čas za odločitev, Bela knjiga (White paper: A strategy for revitalising the community's railways), Evropska komisija, 2001.
7. Gradivo druge panevropske konference ministrov za transport, Kreta, 1994
8. Gradivo za tretjo vseevropsko transportno konferenco, Helsinki, 1997
9. High level group report – TEN-T Tehnical annex, ki je priloga dokumenta »High Level Group on the Trans-european Transport Network Report
10. Luka Koper, letno poročilo, 2005
11. Ministrski sestanek: Trst, 23.02.2001
12. Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije težkih vozil (EURO 6) in o dostopu do informacij za popravilo in vzdrževanje vozil COM(2007) 851 konč. – 2007/0295 (COD) in 2008/C 211/03 z dne 30.01.2008
13. Odgovor mag. Janeza Božiča: Finance, 07.06.2005
14. Odločba evropskega parlamenta in Sveta št.:884/2004/EC z dne 29.04.2004
15. Pisna poslanska pobuda vladi republike Slovenije, Zmago Jelinčič Plemeniti, 22.05.2007
16. Predlog resolucije evropskega parlamenta 2008/2216(INI) – KOM(2008)/0886
17. Republika Slovenija – Ministrstvo za promet
18. Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS, Uradni list RS, št. 50/04
19. Revija Mladina
20. Rosi, B., Sternad, M. Prometni sistemi (e-študijsko gradivo). UM – Fakulteta za logistiko Celje-Krško, 2007.
21. SI-STAT: Statistični urad Republike Slovenije
22. Smernice za razvoj vseevropske infrastrukture – Marec 1994
23. SOCIALNI DUMPING KOT NEGATIVNA POSLEDICA GLOBALIZACIJE V DRŽAVAH V RAZVOJU: Ksenija Radojčič – Diplomsko delo, Ljubljana, Julij 2005
24. SSKJ: Slovar slovenskega knjižnega jezika
25. STA: Slovenska tiskovna agencija
26. Statistični urad Republike Slovenije: Cestna infrastruktura, Slovenija, 2007
27. Transport kontejnerjev iz Luke Koper po železnici: Bojan Resnik – diplomsko delo, UM – Fakulteta za logistiko Krško, Krško, 2008.
28. Uradni list Republike Slovenije

Viri s spletnih strani:

1. <http://bos.zrc-sazu.si>
2. <http://ec.europa.eu>
3. <http://econ.fov.unimb.si>
4. <http://sl.wikipedia.org>
5. <http://www.24ur.com>
6. <http://www.corridor5.org>
7. <http://www.dars.si>
8. <http://www.europa.eu.int>
9. <http://www.fg.uni-mb.si>
10. <http://www.finance.si>
11. <http://www.luka-kp.si>
12. <http://www.mladina.si>
13. <http://www.mzp.gov.si>
14. <http://www.programtempo.si>
15. <http://www.skyscrapercity.com>
16. <http://www.slo-zeleznice.si>
17. <http://www.stat.si>
18. <http://www.uradni-list.si>
19. <http://www.viapan.com>
20. <http://www.wikimedia.org>