



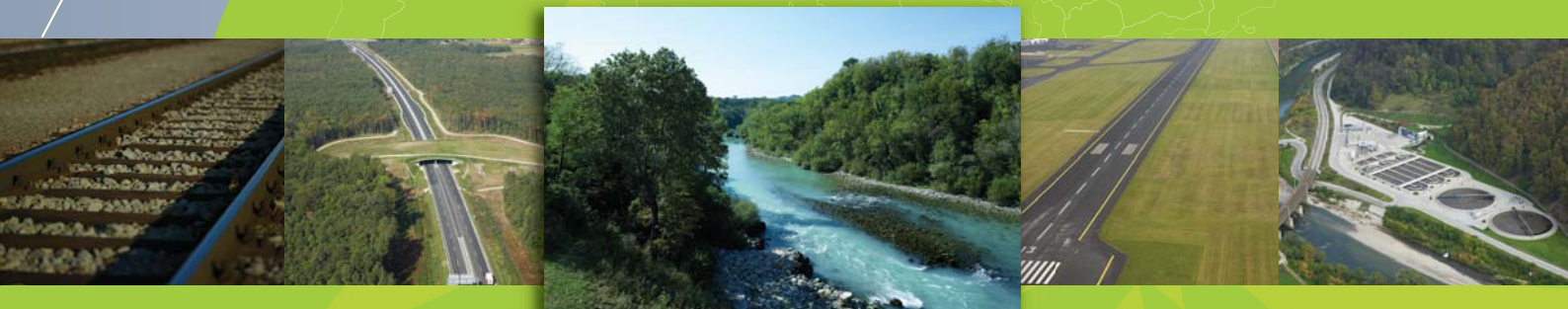
REPUBLIKA SLOVENIJA



Naložba v vašo prihodnost

OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
Evropski sklad za regionalni razvoj
Kohezijski sklad

Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013





REPUBLIKA SLOVENIJA
*Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno
samoupravo in regionalno politiko*



OPERATIVNI PROGRAM RAZVOJA OKOLJSKE IN PROMETNE INFRASTRUKTURE ZA OBDOBJE 2007 - 2013

Ljubljana, 2008

Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013

Nosilec avtorskih pravic:

Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko

Oblikovanje in grafična priprava:

Tiskarna Pleško d.o.o., Ljubljana

Kraj/leto izida:

Ljubljana, 2008.

Število natisnjenih izvodov:

500

CIP - Kataložni zapis o publikaciji

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

502.1(497.4)"2007/2013"

656(497.4)"2007/2013"

OPERATIVNI program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013. - Ljubljana : Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko, 2008

ISBN 978-961-91352-8-0

241451776

Sofinanciranje: Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013 je nastal s finančno pomočjo Kohezijskega sklada EU, tehnična pomoč. Uredila ga je Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko.

KAZALO

KAZALO	3
KAZALO SLIK	5
KAZALO TABEL	6
KRATICE	7
1. UVOD	9
1.1. Izhodišča za pripravo operativnega programa	9
1.2. Načelo partnerstva	9
1.3. Predhodno vrednotenje	12
2. ANALIZA STANJA RAZVOJNIH PODROČIJ	17
2.1. Promet	20
2.1.1. Stanje prometa	21
2.1.1.1. Potniški promet	21
2.1.1.2. Tovorni promet	21
2.1.1.3. Prometne obremenitve cest	22
2.1.1.4. Cestninski sistem	22
2.1.2. Stanje infrastrukture	23
2.1.2.1. Stanje železniške infrastrukture	23
2.1.2.2. Stanje cestne infrastrukture	24
2.1.2.3. Stanje pomorske infrastrukture	25
2.1.2.4. Stanje letalske in letališke infrastrukture	25
2.2. Okolje	29
2.2.1. Ravnanje s komunalnimi odpadki	32
2.2.2. Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih voda	35
2.2.3. Oskrba s pitno vodo	37
2.2.4. Zmanjšanje škodljivega delovanja voda	42
2.3. Trajnostna raba energije	46
3. STRATEGIJA ZA RAZVOJ	49
3.1. Promet	51
3.1.1. Dozdajšnje izkušnje	51
3.1.2. Ključne usmeritve in cilji	54
3.1.3. Skladnost z evropskimi in slovenskimi razvojnimi dokumenti	56
3.1.4. Razvojna prioriteta železniška infrastruktura - KS	61
3.1.5. Razvojna prioriteta cestna in pomorska infrastruktura - KS	65
3.1.5.1. Področje cest	66
3.1.5.2. Področje pomorstva	68
3.1.6. Razvojna prioriteta prometna infrastruktura - ESRR	70
3.1.6.1. Področje cest	72
3.1.6.2. Področje javnega potniškega prometa	74
3.1.6.3. Letalska in letališka infrastruktura	75
3.2. Okolje	77
3.2.1. Dozdajšnje izkušnje	77
3.2.2. Ključne usmeritve in cilji	79
3.2.3. Skladnost z evropskimi in s slovenskimi razvojnimi dokumenti	80
3.2.4. Razvojna prioriteta Ravnanje s komunalnimi odpadki	84
3.2.5. Razvojna prioriteta Varstvo okolja – področje voda	87
3.2.5.1. Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih vod	89
3.2.5.2. Oskrba s pitno vodo	90
3.2.5.3. Zmanjšanje škodljivega delovanja voda	92
3.3. Trajnostna raba energije	94



3.3.1. Dozdajšnje izkušnje	94
3.3.2. Ključne usmeritve in cilji	95
3.3.3. Skladnost z evropskimi in s slovenskimi razvojnimi dokumenti	96
3.3.4. Prednostne usmeritve	98
3.3.4.1. Energetska sanacija in trajnostna gradnja stavb	98
3.3.4.2. Učinkovita raba električne energije	99
3.3.4.3. Inovativni ukrepi za lokalno energetske oskrbo	99
3.3.4.4. Demonstracijski projekti, informiranje in svetovanje	100
3.4. Tehnična pomoč	100
4. DOPOLNJEVANJE UKREPOV	102
4.1. Razmejitev z razvojem podeželja	102
4.2. Razmejitev z razvojem ribištva	104
4.3. Evropsko ozemeljsko sodelovanje	105
5. FINANČNI NAČRT	106
5.1. Finančni načrt pravic porabe po letih	106
5.2. Viri financiranja po razvojnih prioritetah	108
6. IZVEDBENE DOLOČBE	109
6.1 Določitev izvedbene strukture in odgovornih institucij	109
6.2 Spremljanje in vrednotenje	112
6.3 Finančni tokovi	114
6.4 Informiranje in obveščanje javnosti	115
6.5 Opredelitev postopkov med Evropsko komisijo in državo članico o izmenjavi podatkov v računalniški obliki	116
6.6 Skladnost s pravili konkurence in javnih naročil	117
7. PRILOGE	118
7.1. Okvirna razčlenitev prispevka Skupnosti po kategorijah v OP ROPI	118

KAZALO SLIK

Slika 1:	Količina komunalnih odpadkov na prebivalca v Sloveniji in EU-27	30
Slika 2:	Količine odloženih nenevarnih odpadkov	30
Slika 3:	Delež prebivalcev Slovenije, katerih komunalne odpadne vode so se v posameznem letu čistile na komunalnih ali skupnih čistilnih napravah z določeno stopnjo čiščenja oziroma greznicah	31
Slika 4:	Problematika ravnanja s komunalnimi odpadki	34
Slika 5:	Prikaz aglomeracij na področju odvajanja in čiščenja odpadnih voda	36
Slika 6:	Intenzivnost kmetijske suše v letu 2001.	37
Slika 7:	Razporeditev možnosti izvedbe okoljskih ciljev.	39
Slika 8:	Število in delež prebivalcev Slovenije, vezanih na sisteme v letih 1998-2003, s strokovnim nadzorom oz. na oskrbovalna območja v letih 2004 in 2005, ki oskrbujejo več kot 5.000 prebivalcev ter število in delež preostalih prebivalcev Slovenije	40
Slika 9:	Zagotovljene in dobavljene količine vode ter količine vodnih izgub po letih.	41
Slika 10:	Struktura voda v RS.	41
Slika 11:	Poplavna območja	43
Slika 12:	(Obkroženi) odseki, predvideni za sofinanciranje iz Kohezijskega sklada	67
Slika 13:	3., 3a. in 4. razvojna os	73

KAZALO TABEL

Tabela 1:	Osnovni statistični podatki in socio-ekonomski kazalci za kohezijsko regijo in Slovenijo.	17
Tabela 2:	Indeks razvojne ogroženosti.	18
Tabela 3:	Bruto domači proizvod na prebivalca, indeksi, Slovenija = 100	19
Tabela 4:	Koeficient variacije regionalnega BDP, Slovenija, 1995–2004	19
Tabela 5:	Stopnja registrirane brezposelnosti po regijah v obdobju 2000–2006 v %	20
Tabela 6:	Dolžine cest državnega cestnega omrežja v upravljanju DRSC po kategorijah	24
Tabela 7:	Predvidena stopnja recikliranja oz. energetske predelave ločeno zbranih frakcij	33
Tabela 8:	Učinki ločenega zbiranja in snovne izrabe po linearni dinamiki vzpostavljanja sistema za obdobje 2001 do 2005	34
Tabela 9:	Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti za področje okolja	44
Tabela 10:	Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti za področje trajnostne rabe energije	47
Tabela 11:	Cilji OP ROPI	51
Tabela 12:	Naložbe v prometno infrastrukturo, tekoče cene v 1000 SIT z DDV	53
Tabela 13:	Povezanost ciljev prometne politike s cilji SRS	56
Tabela 14:	Povezanost ciljev prometne politike z razvojnonaložbenimi prioritetami DRP.	57
Tabela 15:	Povezanost ciljev prometne politike s prioritetskimi ukrepi Lizbonske strategije	59
Tabela 16:	Povezanost ciljev operativnega programa s Strateškimi smernicami Skupnosti, 2007 – 2013	60
Tabela 17:	Kazalniki RP Železniška infrastruktura - KS	63
Tabela 18:	Prioritetni projekti RP Železniška infrastruktura – KS.	64
Tabela 19:	Indikativni seznam rezervnih projektov v RP Železniška infrastruktura – KS	64
Tabela 20:	Kazalniki RP Cestna in pomorska infrastruktura - KS	65
Tabela 21:	Indikativni seznam prioriternih projektov PU Cestna infrastruktura	68
Tabela 22:	Indikativni seznam rezervnih projektov PU Cestna infrastruktura.	68
Tabela 23:	Prioritetni projekt PU Pristaniška infrastruktura.	69
Tabela 24:	Kazalniki RP Prometna infrastruktura ESRR.	71
Tabela 25:	Indikativni seznam prioriternih projektov PU Cestna infrastruktura – ESRR	74
Tabela 26:	Indikativni seznam rezervnih projektov PU Cestna infrastruktura – ESRR	74
Tabela 27:	Indikativna lista prioriternih projektov PU Letalska in letališka infrastruktura.	77
Tabela 28:	Povezava med Strateškimi smernicami Skupnosti in Razvojnimi prioritetami OP ROPI za področje okolja	81
Tabela 29:	Povezava med prednostnimi nalogami iz Nacionalnega programa reform za izvajanje lizbonske strategije v Sloveniji in Razvojnimi prioritetami OP ROPI za področje okolja.	81
Tabela 30:	Povezava med Strateškimi smernicami Skupnosti, Nacionalnim programom reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji in posameznimi razvojnimi prioritetami tega operativnega programa za področje okolja.	82
Tabela 31:	Povezava med Strateškimi smernicami Skupnosti, evropsko okoljsko politiko in posameznimi razvojnimi prioritetami tega operativnega programa za področje okolja in nacionalnimi programi.	82
Tabela 32:	Kazalniki za razvojno prioriteto Ravnanje s komunalnimi odpadki.	85
Tabela 33:	Kazalniki za razvojno prioriteto Varstvo okolja – področje voda	88
Tabela 34:	Kazalniki RP Trajnostna raba energije.	96
Tabela 35:	Povezava med Strateškimi smernicami Skupnosti in razvojno prioriteto Trajnostna raba energije	97
Tabela 36:	Povezava med prednostnimi nalogami iz Programa reform za izvajanje lizbonske strategije v Sloveniji in razvojno prioriteto Trajnostna raba energije	97
Tabela 37:	Pravice porabe po letih glede na vir financiranja (v evrih, tekoče cene)	106
Tabela 38:	Viri financiranja po razvojnih prioritetah (v evrih, tekoče cene)	108

KRATICE

BDP	Bruto domači proizvod
DARS	Družba za avtoceste Republike Slovenije
DRP	Državni razvojni program
DRSC	Direkcija Republike Slovenije za ceste
EAFRD	European Agricultural Fund for Rural Development (Evropski kmetijski sklad za razvoj podeželja)
EASA	Evropska agencija za varnost letenja
EIB	Evropska investicijska banka
EK	Evropska Komisija
EPD	Enotni programski dokument 2004- 2006
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
ESS	Evropski socialni sklad
EU	Evropska unija
FFS	Fitofarmacevtska sredstva
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva
IFR	Instrumental Flight Rules (Pravila instrumentalnega letenja)
ISPA	Predpristopni program infrastrukturnih naložb v promet in okolje
JAA	Združeni letalski organ
JPP	Javni potniški promet
NEP	Nacionalni energetskega program
NPIA	Nacionalni program izgradnje avtocest
NPVO	Nacionalni program varstva okolja
NSRO	Nacionalni strateški referenčni okvir
KS	Kohezijski sklad
OP	Operativni program
OP RČV	Operativni program za razvoj človeških virov 2007-2013
OP RR	Operativni program za krepitev regionalnih razvojnih potencialov 2007-2013
OP ROPI	Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture 2007 - 2013
OVE	Obnovljivi viri energije
PIRS	Prometni Inšpektorat Republike Slovenije
PLDP	Povprečni letni dnevni promet
SRS	Strategija razvoja Slovenije
SVLR	Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko
SURS	Statistični urad RS
SWOT	Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti
TEN	Trans – European Network (Transevropsko prometno omrežje)
TGP	Toplogredni plini
TOC	Vsebnost skupnega organskega ogljika
UNP	Urad RS za nadzor proračuna RS
URE	Učinkovita raba energije
UWWD	Urban waste water directive (Direktiva o odpadnih vodah na urbanih območjih)
WFD	Water Framework Directive (Okvirna direktiva o vodah)

1. UVOD

1.1. Izhodišča za pripravo operativnega programa

Operativni program Razvoja okoljske in prometne infrastrukture 2007-2013 (v nadaljevanju OP ROPI) predstavlja izvajalski dokument Republike Slovenije za obdobje 2007-2013, ki določa neposredno izhajajoče pravne obveznosti in pravice izvajanja kohezijske politike Evropske unije (v nadaljevanju EU) v Sloveniji. Gre za skupni programski dokument Slovenije in EU, ki je sprejet na predlog države članice, po uskladitvi z Evropsko komisijo (v nadaljevanju EK), ko slednja sprejme odločitve o potrditvi ter ga obe partnerici tudi skupaj izvajata in financirata. Slovenija bo usmerila razpoložljiva sredstva Kohezijskega sklada (v nadaljevanju KS) in Evropskega sklada za regionalni razvoj (v nadaljevanju ESRR), drugih finančnih virov in sredstva ustreznega lastnega sofinanciranja v gospodarsko konvergenco države, kjer gre prvenstveno za izboljšanje pogojev rasti in zaposlovanja z vlaganjem v fizične in človeške vire, inovacije v družbi znanja, zmožnost prilagajanja gospodarskim in socialnim spremembam, varovanje okolja in za učinkovitosti upravljanja. Tako želi Slovenija doseči dolgoročno vizijo in cilje razvoja Slovenije. Konkretno, **skupni cilj OP ROPI je zagotoviti pogoje za rast z zagotavljanjem trajnostne mobilnosti, izboljšanje kakovosti okolja in za izgradnjo ustreznih infrastrukture.**

OP ROPI najširše temelji na Strategiji razvoja Slovenije (v nadaljevanju SRS), ki jo je v prvi polovici leta 2005 sprejela Vlada Republike Slovenije (v nadaljevanju Vlada).¹ Vlada je leta 2004 sprejela tudi Načrt priprave Državnega razvojnega programa 2007-2013 (v nadaljevanju DRP), ki je v nadaljevanju služil kot strokovna podlaga za pripravo Nacionalnega strateškega referenčnega okvirja (v nadaljevanju NSRO). NSRO vključuje vse tiste programe in projekte, ki bodo sofinancirani s sredstvi evropskega proračuna in ki bodo izpolnjevali kriterije novih uredb EU s področja kohezijske politike za obdobje 2007 – 2013. NSRO je torej bistven dokument, na osnovi katerega so se pripravljali operativni programi.

Umeščanje kohezijske politike v izvajanje prenovljene Lizbonske strategije je vsebovano v dokumentu EK z naslovom *Kohezijska politika za podporo rasti in novim delovnim mestom: Strateške smernice Skupnosti, 2007–2013*.² Osnovni cilj teh smernic je opredeliti prioritete Skupnosti, ki bodo deležne podpore kohezijske politike – iz naslova obeh strukturnih skladov, ESRR in Evropskega socialnega sklada (v nadaljevanju ESS), ter Kohezijskega sklada – z namenom prispevati h krepitvi sinergij z Lizbonsko strategijo, kot je opredeljeno v integriranih smernicah za rast in nova delovna mesta, ter kot pomoč pri njeni uresnitvi. Strateške smernice skupnosti predstavljajo eno od strateških podlag, na osnovi katerih morajo države članice pripraviti NSRO in iz tega izhajajoče OP, kar še posebej velja za opredelitev ciljev in razvojnih prioritet³.

V nadaljevanju je pravni status OP ROPI na ravni EU opredeljen v okviru Regulative Sveta EU, ki ureja izvajanje ESRR, ESS in KS. OP je na tej podlagi opredeljen kot:

“.../ dokument, ki ga predloži država članica in sprejme EK in določa razvojno strategijo s skladnim nizom razvojnih prioritet, za doseg ciljev “Konvergence” s pomočjo pomoči sklada /...”

Pri načrtovanju OP ROPI so bile v celoti upoštevane tudi preostale normativne podlage na ravni EU in nacionalni ravni.

1.2. Načelo partnerstva

Zavedajoč se evropskih⁴ in nacionalnih normativnih podlag o vlogi partnerstva, je v postopku priprave OP ROPI SVLR namenil veliko pozornost vzpostavitvi množice mrež za oblikovanje tesnega sodelovanja med partnerji - državo in Evropsko komisijo na eni strani ter preostalimi organi in telesi na drugi strani (pristojna regionalna, lokalna in druga javna telesa, gospodarski in socialni partnerji ter drugi ustreznimi organi, ki predstavljajo civilno družbo, okoljski partnerji, nevladne organizacije in telesa, odgovorna za spodbujanje enakosti med moškimi in ženskami,...). V procesu partnerstva so bile vključene tudi nevladne organizacije s področja okolja, ki bodo aktivno vključene tudi v izvajanju, spremljanju in vrednotenju OP ROPI, skladno z 11. členom Uredbe (ES) 1083/2006.

¹ Vlada RS; 30000-2/2005/2004, 23.6.2005.

² Kohezijska politika za podporo rasti in novim delovnim mestom: Strateške smernice Skupnosti, 2007–2013 Bruselj, 5. 7. 2005, COM(2005) 0299.

³ V operativnem programu se izraza »razvojna prioriteta« in »prednostna os« uporabljata kot sinonima.

⁴ Uredba Sveta (ES) št. 1083/2006 z dne 11. julija 2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu (11.člen).

Z upoštevanjem načel evropskega vladanja⁵ pri oblikovanju mrež sodelovanja (odprtost, participacija, odgovornost, učinkovitost, skladnost) je zagotovljena uspešna izvedba naporov za pripravo OP ROPI in v nadaljevanju tudi uspešno izvajanje OP ROPI. Izvedba partnerstva je v tem okviru v nadaljevanju nujno povezana z upoštevanjem subsidiarnosti in proporcionalnosti. Vse omenjeno gradi na dozdašnjih izkušnjah in spoznanjih pri programiranju in izvajanju nacionalne razvojne in kohezijske politike EU v Sloveniji v predhodnih in prihodnjih obdobjih (predpristopni in dozdašnji ter prihodnji čas polnopravnega članstva Slovenije v EU).

Izvajanje načel partnerstva vsebuje informiranje partnerjev (posredovanje dejstev in predstavitve ključnih vsebin v obliki ključnih sporočil za partnerje) in tudi komuniciranje s partnerji (vzpostavitev in ohranjanje omrežij). Kjer je nujno, so bili vzpostavljeni novi instrumenti (interaktivne oblike). Aktivnosti načela partnerstva je izvajal SVLR, v okvirih specifičnih področij in pristojnosti vladna telesa.

Načrt priprave DRP, ki ga je sprejela Vlada sredi leta 2004 in ga dopolnila sredi leta 2005, predvideva, da dokument lahko služil kot strokovna podlaga za pripravo NSRO, kjer ta predstavlja poglobitev DRP na specifičnem področju kohezijske politike EU. NSRO, kot rečeno, predstavlja strateški okvir za pripravo operativnih programov, tako da je že od začetka priprave DRP in do objave osnutka OP ROPI potekalo vzpostavljanje aktivnih mrež sodelovanja med partnerji.

SVLR je tako do 4. julija 2006 pripravil osnutek operativnega programa, ki je vseboval vse ključne programske vsebine in je torej predstavljal osnovo za intenzivno izmenjavo stališč s partnerji. V nadaljevanju je zato predstavljen povzetek ključnih aktivnosti v okviru informiranja in komuniciranja s partnerji v dveh časovnih obdobjih: pred objavo in po objavi osnutka OP ROPI. Poglavje se konča s predstavitvijo ključnih vsebin, ki so nastale v okviru izvajanja načela partnerstva.

SODELOVANJE MED PARTNERJI PRED OBJAVO OSNUTKA OP ROPI

Eden izmed mejnikov začetka cikla sodelovanja z najširšim krogom partnerjev je bila izvedba javne predstavitve v Centru Evropa (Ljubljana, 22. junij 2005) z naslovom Programiranje razvojnih in kohezijskih sredstev v Sloveniji za obdobje 2007-2013, kjer so sodelavci SVLR med drugim predstavili pripravo programskih dokumentov, v katerih bo Slovenija opredelila vsebine, za katere bodo dodeljena razvojna sredstva EU vse tja do leta 2013. Omenjenemu dogodku je, potem ko so bila končana pogajanja o Novi finančni perspektivi EU, do objave osnutka OP ROPI, sledil še eden dogodek te vrste in je vključeval najširši krog partnerjev. Prav tako je v ciklu sodelovanja s partnerji potekala bolj usmerjena izvedba načela partnerstva. Izvedeni so bili posveti, izmed katerih še posebno omenjamo dva posveta, ki ju je vodil minister, zadolžen za lokalno samoupravo in regionalno politiko, s sodelavci. Tako je bil organiziran posvet s predstavniki najširšega kroga nevladnih organizacij, in sicer s pomočjo Centra za informiranje, sodelovanje in razvoj nevladnih organizacij ter s predstavniki gospodarstva in raziskovalne sfere, v sodelovanju z Gospodarsko zbornico Slovenije. V okviru prvega posveta je bil še posebej poudarjen pomen varovanja okolja in sonaravnega razvoja infrastrukture ter strmenja k spodbujanju do okolja prijaznejših prometnih panog (JPP, železniški promet). Izraženo je bilo zadovoljstvo s pripravljenostjo vključevanja omenjenih vsebin, hkrati pa je bilo izraženo tudi mnenje, da je treba zagotoviti spoštovanje načela varovanja okolja v izvajanju OP ROPI (tudi skozi ustrezen del finančnih sredstev). Pri opredeljevanju in izvajanju varovanja okolja je bilo podano mnenje, da naj SVLR še posebno sodeluje s predstavniki ustreznih nevladnih organizacij. Sodelovanje s predstavniki nevladnih organizacij je bilo sicer ocenjeno kot dobro v primerjavi s prakso priprav predhodnih razvojnih dokumentov, vendar pa to še vedno ni povsem skladno s pričakovanji. Posvet s predstavniki gospodarstva in raziskovalne sfere pa je opozoril na potrebo po koncentraciji razvojnih sredstev in vzpodbujanju priprave kakovostnih projektov v okviru izvajanja OP ROPI. V okviru izvajanja načela partnerstva sodi tudi izvedba 4. seje Sveta za trajnostni razvoj (Ljubljana, 22. junij 2006), osrednjega posvetovalnega organa vlade, ki je namenjeno dialogu s civilno družbo o vseh temeljnih vprašanih trajnostnega razvoja. Na omenjeni seji so se partnerji med drugim seznanili s pripravo OP ROPI tik pred objavo osnutka in ugotovili, da le-ta daje primeren odgovor na izzive trajnostnega razvoja, da pa je treba načela trajnostnega razvoja zagotoviti tudi v izvajanju dokumenta. Omenjeni dogodek je tako zaokrožil cikel sodelovanja z najširšim krogom partnerjev.

Izvajanje načela partnerstva s predstavniki regionalnih in lokalnih teles (regionalne razvojne agencije, občine,...) je potekalo na skupni ravni in posamezno. V prvem primeru izpostavljamo izvedene delavnice, kjer so bili med drugimi razpravljani vidiki priprave OP ROPI (npr. v Kranju, 19. januar 2006...) in drugi primer srečanj med posameznimi predstavniki regionalnih ali lokalnih teles s predstavniki SVLR (obiski v regijah v obdobju julija leta 2005 ali srečanja v prostorih SVLR, kot npr. obisk predstavnikov BSC Kranj 4. julija 2006). V takšnih primerih je bila največkrat preverjana skladnost morebitnih vsebin OP ROPI in regionalnih razvojnih programov ter morebitna vključenost lokalnih razvojnih potreb v tem okviru.

⁵ Evropsko vladanje, Bela knjiga; Evropska komisija, Bruselj, 25.7.2001, COM(2001) 428 final.

V okviru priprave NSRO (DRP) in na njem temelječih operativnih programov je bila vzpostavljena uradna spletna stran, ki nudi vsem zainteresiranim informacije o dogodkih in vsebinah priprave OP ROPI (<http://www.svlr.gov.si/index.php?id=1182>), prav tako pa so informacije dosegljive tudi na spletni strani EU skladov (<http://www.gov.si/euskлади/>). V okviru informiranja so bile v tem okviru izvedene tudi tiskovne konference ministra, zadolženega za lokalno samoupravo in regionalno politiko, kjer je bil med drugimi predstavljen OP ROPI (v sklopu splošnih tiskovnih konferenc). Ob navedenem so bili v okviru spletne strani objavljeni elektronski naslovi za podajanje vsebinskih predlogov, pripomb ali posredovanje vprašanj (drp.svlr@gov.si, jernej.saksida@gov.si). V fazi priprave osnutka OP ROPI smo prejeli nekaj prispevkov predvsem od regionalnih in lokalnih teles ter od posameznih podjetij. Pripombe so bile usmerjene predvsem k možnosti vključevanja konkretnih projektov s področja prometne in okoljske infrastrukture ter k namenjanju posameznim prednostnim usmeritvam večje količine sredstev, kot jih je sicer načrtovano v dozdajšnjem delu priprave OP ROPI. Eden prvih širših partnerskih dogodkov (posvet) s predstavniki vladnih teles je bil sicer izveden v Brdu pri Kranju, 27. junija 2005. Tako so bila vladna telesa seznanjena z izhodišči priprave OP ROPI in pozvana k tvornemu sodelovanju pri pripravi OP ROPI. Poleg številnih dvostranskih srečanj s predstavniki vladnih teles sta bila do objave osnutka OP ROPI organizirana še dva širša posveta. Ključna identificirana vladna telesa za pripravo OP ROPI so bila Ministrstvo za promet, Ministrstvo za okolje in prostor, Ministrstvo za finance, Urad Vlade RS za makroekonomsko politiko in razvoj, Služba Vlade RS za razvoj in Urad predsednika Vlade RS. Omenjena vladna telesa so prispevala vsebinske podlage za pripravo OP ROPI.

SODELOVANJE MED PARTNERJI PO OBJAVI OSNUTKA OP ROPI

Po objavi osnutka OP ROPI so se aktivnosti sodelovanja med partnerji še posebno intenzivirale. Eden ključnih dogodkov je bila izvedba 5. seje Sveta za trajnostni razvoj (Ljubljana, 28. september 2006), osrednjega posvetovalnega organa vlade, ki je namenjeno dialogu s civilno družbo in socialnimi partnerji o vseh temeljnih vprašanjih trajnostnega razvoja, ki je med drugim obravnaval tudi osnutek OP ROPI. Na omenjeni seji so se partnerji med drugim seznanili z nadaljnjo pripravo OP ROPI preostalih operativnih programov ter ugotovili, da naj se zagotovi primerno upoštevanje sporočil ustreznih podlag Strateških ocen vplivov na okolje, kar je bilo sprejeto.

V okviru širšega pristopa so bile izvedene izmenjave mnenj in predlogov med več predstavniki različnih nevladnih organizacij ter predstavniki SVLR. Ena takih razprav je npr. potekala s predstavniki E-foruma (Ljubljana, 11. julij 2006). Na omenjenih srečanjih je bila potrjena prava smer priprave OP ROPI, podane so bile usmeritve k nadaljnji pripravi razvojne prioritete Trajnostna energija in nadaljnji osredinjenosti na implementacijo OP ROPI, ki naj zagotovi tudi koncentracijo vsebin (projektov), in sicer za doseg največjih pozitivnih učinkov na okolje. Vendar pa ni izostalo pričakovanje, da se nameni izvajanju omenjenih tem v okviru OP ROPI več sredstev, kot jih je sicer načrtovano v dozdajšnjem delu priprave OP ROPI.

V okvir osredinjenega sodelovanja sodi tudi partnerstvo s predstavniki regionalnih in lokalnih teles (regionalne razvojne agencije, občine,...). V organizaciji partnersko osredinjenih posvetov je bil med drugimi organiziran posvet, ki ga je vodil minister, zadolžen za lokalno samoupravo in regionalno politiko, s sodelavci (Celje, 21. julij 2006). V teh okvirih so bile glavne pripombe predstavnikov regionalnih in lokalnih teles usmerjene na področje trajnostne energije in cestne infrastrukture. Predlagano je bilo povečanje obsega sredstev za projekt tretje razvojne osi, ki bo pripomogel k povezljivosti nekaterih manj razvitih in ekonomsko šibkejših področij, ter področja javnega potniškega prometa za zmanjševanje demografske ogroženosti. Pozornost je bila namenjena področju Trajnostne rabe energije, ki bo v novi finančni perspektivi ena izmed prioritet OP ROPI. Izpostavljeno pa je bilo tudi vprašanje kriterijev za določitev prioritet OP ROPI.

Na dvostranski partnerski ravni pa so bila izvedena posebna srečanja in srečanja med posameznimi predstavniki regionalnih ali lokalnih teles s predstavniki SVLR (obiski v regijah v obdobju julija leta 2005 ali srečanja v prostorih SVLR, kot npr. obisk predstavnikov BSC Kranj 4. julija 2006). V takšnih primerih je bila največkrat preverjena skladnost morebitnih vsebin OP ROPI in preostalih operativnih programov in regionalnih razvojnih programov ter morebitna vključenost lokalnih razvojnih potreb v tem okviru. Skupna ugotovitev omenjenih srečanj je bila, da je za tovrstne razvojne potrebne potrebno vztrajati na vključevanju posebnih razvojnih usmeritev, ki najbolje odražajo regionalne in lokalne razvojne potrebe. Partnerski dogodki s predstavniki regionalnih in lokalnih teles so si v različnih časovnih razmakih sledili kar do srede januarja 2007 (npr. RRA Koroške, Dravograd, 12. januar 2007). Srečanja, ki so potekala v sklepni fazi priprave OP ROPI in preostalih programskih dokumentov, pa so v večini prinašala povsem konkretne vsebine prihodnjega izvajanja OP ROPI in podajanja predlogov za nadaljnjo pripravo izvajalskih dokumentov. Na nekaterih ravneh pa so bili predlogi zelo konkretni in so segali na programsko raven, kar je bilo upoštevano pri pripravi operativnih programov (npr. umestitev indikativnih projektov – odvajanje in čiščenje voda v zgornji Savi in oskrbe s pitno vodo v porečju Sore...).

Ob podajanju informacij so se tudi v tem delu organizirale tiskovne konference. Ena v nizu je bila specifična tiskovna konferenca, na kateri so bili predstavljeni operativni programi kot podlage za črpanje sredstev evropske kohezijske politike v obdobju 2007–2013 (Ljubljana, 11. julij 2006). Prav tako pa so predstavniki SVLR OP ROPI predstavljali tudi na drugih specifičnih dogodkih, kjer je bila mogoča tudi razprava (npr. Slovesno odprtje Slovensko-evropskega raziskovalnega centra naravoslovnih znanosti, Maribor, 15. december 2006; Strokovni posvet ob dnevih Ljudskih univerz Slovenije 2006, 4. in 5. december 2006...)

Na podlagi objavljenih spletnih strani in elektronskih naslovov za posredovanje predlogov, pripomb ali vprašanj se je po objavi osnutka OP ROPI zvrstilo kar nekaj prispevkov različnih partnerjev. V kontekstu teh prispevkov velja poudariti predvsem prispevek Regionalnega centra za okolje za srednjo in vzhodno Evropo, ki je navajal predvsem strmenje k aktivnejši vključenosti lokalnih skupnosti, saj državni standardi oskrbe z javnim prometom ne zadoščajo potrebam prebivalstva. V nadaljevanju priprav je bila omenjena vsebina na ustrezen način dodelana. Hkrati poudarjamo še prispevek, ki se navezuje predvsem na možnosti umestitve projektov s področja prenosnih omrežij zemeljskega plina in o možnostih financiranja izgradnje distribucijskih omrežij zemeljskega plina, ki pa so naložbe ki, glede na druge finančne vire niso predvidene v okvirju OP ROPI.

Javna razprava v pripravi OP ROPI, ki je potekala s pomočjo elektronskih komunikacij, se je v veliki meri razvnela v smeri podajanja vprašanj o možnosti črpanja sredstev iz Kohezijskega sklada in iz ESRR v okviru OP ROPI. Glede tega je bil v SVLR pripravljen niz odgovorov, ki so pojasnjevali upravičenost določenih aktivnosti ter možnosti sodelovanja v izvajanju le teh v okviru izvajanja OP ROPI (npr. vključevanje Slovenske inženirske zveze v regionalni in državni razvoj na področju inženirstva, ...). Kljub vsemu pa ni odveč dodati, da so bile tudi v času po zaprtju tega dela javne razprave, tovrstne partnerske aktivnosti še vedno izvajane. Prav tako pa so omenjena vprašanja in predlogi v nekaterih primerih opozarjali na morebitne nejasnosti vsebin OP RR, kar je bilo v nadaljevanju odpravljeno.

Partnerski dogodki s predstavniki vladnih teles, ki so bili izvedeni v tej fazi priprave OP ROPI, so bili poleg specifičnih dvostranskih dogodkov vsebinsko koncentrirani okrog področij razvojni prioritet OP ROPI. V tem primeru so vladna telesa posredovala dopolnitve in popravke že posredovanih gradiv za pripravo OP ROPI. Posebno poudarjamo delo Ministrstva za javno upravo, ki je v okviru lastnih aktivnosti sodelovanja s predstavniki nevladnega sektorja posredovalo posebno gradivo, ki je vsebovalo pripombe in mnenja o osnutkih različnih razvojnih dokumentov, med njimi le posredno o OP ROPI. Ključna ugotovitev je, da je treba zagotoviti čim preprostejši sistem izvajanja OP ROPI (debirokratizacija). V tem delu je bila skupna ugotovitev, da bo sistem izvajanja OP ROPI-kar se da-preprost, a hkrati v skladu z ustreznimi normativnimi podlagami. Eden pomembnejših širših dogodkov tega dela je bila izvedba operativnega sestanka z vsemi resorji, vključenimi v izvajanje kohezijske politike EU v Sloveniji, kjer je bil predstavljen zadnji osnutek OP ROPI in na tej podlagi smernice za izvajanje le-tega (Ljubljana, 11. december, 2006). Ker pa smo v SVLR menili, da je načelo partnerstva treba kontinuirano izvajati tudi v fazo izvajanja OP ROPI, so vrstne to aktivnosti potekale tudi že v začetku leta 2007, ko so bili izvedeni dvostranski sestanki z vsemi resorji, vključenimi v prihodnje izvajanje OP ROPI, kjer so bile odpravljene še zadnje nejasnosti v predlogu OP ROPI in podane smernice za pripravo izvajalskih dokumentov. V okviru dvostranskih, a vsebinsko specifičnih dogodkov gre šteti tudi srečanje s predstavniki Službe Vlade RS za razvoj, kjer sta bila opravljena usklajevanje in razmejitve med Resolucijo o nacionalnih razvojnih projektih 2007–2023 in OP ROPI in preostalimi strateškimi dokumenti izvajanja kohezijske politike EU v Sloveniji. Za konec tega dela vsebine pa še eden pomembnejših dogodkov tega dela navajanja izvajanja partnerstva. Med drugimi sta bili izvedeni tudi predstavitev in razprava NSRO in na njem temelječih programov za izvajanje kohezijske politike EU v Sloveniji, v pristojnem odboru Državnega zbora RS (Ljubljana, 15. december 2006). Pristojni odbor Državnega zbora RS je podal pozitivno oceno predlaganim osnutkom dokumentov. Še pred tem dogodkom je Parlamentarna skupina Globe Slovenija v Državnem zboru RS izvedla razpravo o DRP in posledično tudi NSRO ter na njem temelječih operativnih programov (Ljubljana, 14. november 2006). Ključne vsebine dogodka so se naslanjale na področje trajnostnega razvoja. V delu, kjer se je razprava naslanjala na vsebine OP ROPI, so bila mnenja smiselno upoštevana.

1.3. Predhodno vrednotenje

Namen predhodnih vrednotenj sta optimizacija uporabe razpoložljivih sredstev po operativnih programih in izboljšanje kakovosti programiranja. Vrednotenje ugotavlja in presoja srednje in dolgoročne potrebe, cilje, ki jih je treba doseči, pričakovane dosežke, izmerjene cilje, če so potrebni skladnost predlagane strategije za regijo, dodano vrednost Skupnosti, obseg upoštevanja prednostnih nalog Skupnosti, pridobljena nova spoznanja iz prejšnjega programiranja in kakovost postopkov

izvajanja, spremljanja, ocenjevanja in finančnega upravljanja⁶. V okviru predhodnega vrednotenja sodi tudi izvedba celovite presoje vplivov na okolje. Namen celovite presoje vplivov na okolje je zagotoviti visoko raven varstva okolja in prispevati k vključevanju okoljskih vidikov v pripravljane in sprejemanje načrtov in programov, zato da se spodbuja trajnostni razvoj, tako da se zagotovi okoljska presoja nekaterih načrtov in programov, ki bodo verjetno znatno vplivali na okolje⁷.

Z začetkom postopkov priprave OP ROPI v okviru odgovornosti in pristojnosti SVLR za pripravo in uskladitev OP ROPI z EK so bili začeti izvajani predpisani postopki predhodnega vrednotenja OP ROPI in v tem okviru tudi izvedba celovite presoje vplivov OP ROPI na okolje⁸.

Predhodno vrednotenje OP ROPI je razdeljeno na dva vsebinska sklopa:

- Predhodno vrednotenje je proces, namenjen ugotavljanju ustreznosti programov glede na potrebe in programske okvire vsakega programa posebej. Namenjen je razumevanju procesne učinkovitosti posameznih predlogov programov in razumevanju učinkovitosti dosežkov, ki jih bo izvajanje programov prineslo. Posebej pa bo vrednotenje obravnavalo tudi uporabnost in trajnost dosežkov. Dosežek tega sklopa projekta je Poročilo o predhodnem vrednotenju OP ROPI.
- Namen celovite presoje je ugotoviti skladnost programa z okoljskimi cilji zakonodaje in strateških dokumentov na ustrezni ravni, oceniti njegove vplive na okolje, naravo, človekovo zdravje in na kulturno dediščino ter oblikovati učinkovite ukrepe za omilitve vplivov, ki se jih vključi v program, da bodo njegovi vplivi sprejemljivi. Dosežka procesa celovite presoje vplivov na okolje sta: okoljsko poročilo OP ROPI in prilagojen program. Okoljsko poročilo je dokument, v katerem so opisani celoten proces in ključne ugotovitve, možne alternative, ocene vplivov ter omilitveni ukrepi. Postopek celovite presoje na okolje hkrati tudi vzpodbuja vključevanje javnosti v postopke odločanja pri sprejemanju programov.

Izvajalec predhodnega vrednotenja OP ROPI (vključno s celovito presojo vplivov na okolje) je v tej fazi zagotovil in bil na voljo za sprotno vsebinsko in organizacijsko koordinacijo in asistenco SVLR in tudi drugim relevantnim telesom - ministrstvom in vladnim službam v pripravi OP ROPI. V tem delu je tako sodeloval pri pripravi OP ROPI s predstavniki SVLR in ostalimi telesi vključenimi v pripravo OP ROPI, na organiziranih dvostranskih in skupnih srečanjih s predstavniki pristojnih regionalnih, lokalnih in drugih javnih teles, z gospodarskimi in s socialnimi partnerji ter z drugimi ustreznimi organi, ki predstavljajo civilno družbo, okoljske partnerje, nevladne organizacije in telesa, odgovorna za spodbujanje enakosti med moškimi in ženskami... V tem delu so bili predlagani vsebine in drugi postopkovno vsebinski nasveti ali predlogi, vključeni v predlagano vsebino OP ROPI. Na tem mestu še posebno poudarjamo upoštevanje predlogov v analitičnem, strateškem in v izvajalskem delu predlagane vsebine OP ROPI.

IZVAJANJE PREDHODNEGA VREDNOTENJA OP ROPI

V pripravi predhodnega vrednotenja OP ROPI je izvajalec le-tega podal dve poročili o predhodnem vrednotenju OP ROPI. Ključni poudarki prvega poročila o predhodnem vrednotenju so naslednji:

- OP ROPI v svojem izvirnem predlogu ni imel analiziranih vseh področij mogočih intervencij, ki jih določa Uredba o ustanovitvi Kohezijskega sklada, pri čemer je bilo izhodišče takšnega gradiva, da analizo vseh področij mogočih intervencij kohezijske politike EU pokriva NSRO, da pa se analitični del OP ROPI naslanja le na tista področja aktivnosti, ki so podana že v NSRO. Hkrati je ugotovljeno tudi, da so ugotovitve iz analize ponekod le deloma prisotne v analizah SWOT, kar so pripravljavci v nadaljnji pripravi OP ROPI odpravili.
- Potreben bi bil razmislek o postavljenih ciljeh OP ROPI, kar je bilo v nadaljnji pripravi OP ROPI upoštevano z novo razdelitvijo oz. opredelitvijo ciljev.
- Iz predhodnega vrednotenja OP ROPI je razvidno, da le-ta podpira koncentracijo razvojnih usmeritev v okviru štirih razvojnih prioritet, pri tem pa podaja določene specifične pripombe, ki so bile v nadaljnji pripravi OP ROPI vključene v program.
- Predlagan je bil celovitejši pristop k vodenju politik - posebej je bil poudarjen pomen interoperabilnosti v prometu, kar je bilo tudi bolj jasno opredeljeno v OP.

⁶ Uredba Sveta o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu (47. člen).

⁷ Smernica 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje.

⁸ Novo programsko obdobje, 2007-2013: Metodološki delovni dokumenti, Delovni dokument za področje predhodnega vrednotenja (2.3.).

- Vrednotenje je pokazalo, da so v OP ROPI upoštevani cilji in usmeritve državnih in evropskih strateških dokumentov in da so prioritete OP ROPI skladne z njimi, predstavniki pripravljavcev OP ROPI pa bodo pri tem ustrezno dodelali predlagani sistem spremljanja za zagotavljanje enakih možnosti in preprečevanje diskriminacije.

Ključni poudarki drugega poročila in na teh podlagah izvedeni ukrepi pripravljavca OP ROPI so naslednji:

- izvajalec predhodnega vrednotenja je predlagal, da se na ravni OP ROPI smiselno dopolni oz. popravi področje kazalnikov, kar je bilo v nadaljevanju upoštevano;
- izvajalec predhodnega vrednotenja je predlagal, da se pri predvideni dejavnosti Izgradnja regijskih centrov za ravnanje z odpadki, glede na analizo stanja, uskladi, katere centre za ravnanje z odpadki je še treba urediti, kar je pripravljalec OP ROPI v celoti upošteval in poglavje dopolnil oz. popravil;
- predhodno vrednotenje je pokazalo, da so v OP ROPI upoštevani cilji in usmeritve državnih in evropskih strateških dokumentov in da so razvojne prioritete OP ROPI skladne z njimi;
- predhodno vrednotenje je pokazalo tudi na pomanjkljivosti v finančnem delu in v delu izvedbe OP ROPI, kar je pripravljalec OP ROPI v celoti upošteval in poglavje dopolnil oz. popravil.

Neodvisni zunanji izvajalec predhodnega vrednotenja je ocenil, da je predlog Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013 ob izvedbi predlaganih priporočil sprejemljiv. Predhodno vrednotenje OP ROPI je dosegljivo na spletnih straneh Službe Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko (http://www.svlr.gov.si/si/delovna_podrocja/podrocje_evropske_kohezijske_politike/).

CELOVITA PRESOJA VPLIVOV NA OKOLJE

Na podlagi normativnih podlag za izvajanje celovite presoje vplivov na okolje za operativne programe strukturnih in Kohezijskega sklada, v katerih je bila Smernica 2001/42 Evropskega parlamenta in Sveta o celoviti presoji nekaterih planov in programov na okolje prenesena v slovenski pravni red⁹, je Ministrstvo za okolje in prostor odločilo, da je v postopku priprave OP ROPI treba izvesti postopek celovite presoje vplivov na okolje, ni pa treba izvesti presoje sprejemljivosti vplivov plana na varovana območja.

V okviru predhodnega vrednotenja OP ROPI je izvajalec pripravil ločeno okoljsko poročilo za OP ROPI. Omenjeno gradivo je bilo skladno s pravili postopka posredovano v nadaljnjo obravnavo na Ministrstvo za okolje in prostor, ki je izvedlo ustrezne aktivnosti za sprejetje okoljskega poročila za OP ROPI (medresorsko usklajevanje, javna razprava, preveritev in potrditev ustreznosti okoljskega poročila, potrditev ustreznosti plana).

Okoljsko poročilo za OP ROPI predlaga nekaj alternativ, s katerimi bi s kombiniranjem prednostnih usmeritev, ki imajo pozitiven učinek na okoljske cilje posameznega segmenta, dosegli sinergijski učinek dodeljevanja sredstev znotraj Operativnega programa. Osnovna alternativa je tako imenovana »ničelna alternativa« - torej stanje okolja brez izvedbe plana, poleg nje pa predlaga za Strategijo prometnega dela še:

- alternativo na ravni ciljev - nov cilj »Trajnostna dostopnost ljudi in produktov ter podpora razvoju gospodarstva«;
- alternativni na ravni razvojnih prioritet - namesto prioritet »Železniška infrastruktura v okviru KS« in »Cestna, letališka in pomorska infrastruktura v okviru KS« predlaga razvojni prioriteti »Infrastruktura za interoperabilnost« ter »Upravljanje s prometom in prometno infrastrukturo«.

Predlagane alternative je mogoče kombinirati z aktivnostmi v okviru prednostnih usmeritev Operativnega programa Evropskega sklada za regionalni razvoj. Poleg tega okoljsko poročilo navaja spremembe v vsebini OP ROPI, narejene v času od priprave osnutka okoljskega poročila (julij 2006) do zadnje različice, ki so posledica tako posvetovanja z Evropsko komisijo, sprejetja Uredb o kohezijski politiki kot posvetovanja v zvezi z rezultati okoljskega poročila in jih lahko jemljemo kot alternativo prvotnemu OP ROPI. Ključne spremembe oz. alternative so:

- večji poudarek na razvoju železniške infrastrukture;
- vključitev zmanjšanja vodnih izgub na obstoječih vodovodih in sanacija starih bremen na vodovarstvenih območjih,
- poudarek na trajnostni mobilnosti.

⁹ Zakon o varstvu okolja Ur. l. RS, št. 41/04, 20/06, 39/06., Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje Ur. l. RS, št. 73/05., Uredba o vrstah posegov v okolje, za katere je obvezna presoja vplivov na okolje Ur. l. RS, št. 66/96, 12/00, 83/02., Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih NATURA 2000) Ur. l. RS, št. 49/04, 110/04., Pravilnik o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja Ur. l. RS, št. 130/04, 53/06.

Vplivi izvedbe OP ROPI na okolje so bili ovrednoteni s primerjavo predvidenih vplivov predvidenih aktivnosti na okoljske cilje programa, posebna pozornost pa je bila posvečena ovrednotenju kumulativnih vplivov. Okoljski cilji OP ROPI so bili zajeti iz naslednjih segmentov: kakovost zraka in podnebne spremembe, energija, vode, prebivalstvo, odpadki, kulturna dediščina, krajina in vidna kakovost okolja, narava in biotska raznovrstnost ter tla/prst.

Okoljsko poročilo podaja tudi omilitvene ukrepe za zmanjšanje vplivov izvedbe OP ROPI na okolje. Omilitveni ukrepi so podani na podlagi ciljev OP ROPI in na podlagi kumulativnih vplivov, saj se bo tako najlaže zagotovilo največji učinek ob njihovi izvedbi; oblikovani so tako, da bodo sofinancirani projekti v največji mogoči meri pozitivno prispevali k varstvu okolja oz. bodo potencialno negativni učinki minimizirani oz. odpravljeni. Omilitvene ukrepe bodo izvajali pripravljavec OP ROPI, nekatere pa končni uporabniki - nosilci posameznih projektov, izvedeni pa morajo biti v okviru programskega obdobja. Nadzor nad izvajanjem omilitvenih ukrepov bo potekal v okviru nadzora nad izvedbo projektov in porabo sredstev za izvedbo projektov.

Izvedba omilitvenih ukrepov bo zagotovljena tudi tako, da bodo nekateri pravzaprav pogoj za izvedbo projekta kot horizontalni omilitveni ukrepi, nekateri pa so lahko smiselno vključeni v merila za izbor projektov. Obvezni horizontalni omilitveni ukrepi za posamezne projekte so: energetska učinkovitost, učinkovita raba surovin, okoljska učinkovitost, uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov (BREF), nadzor emisij in tveganj, učinkovito ravnanje z vodo, zmanjšanje količin odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov, trajnostna dostopnost in obvezna strokovna ocena vplivov na okolje. Predlagani so naslednji omilitveni ukrepi:

- načrtovanje infrastrukture za dostopnost in multimodalnost ob izgradnji in posodobitvi železniških povezav, avtocestnih odsekov, cest;
- načrtovanje infrastrukture za javni potniški promet in povezave z njim;
- ureditev potniškega terminala za pomorski promet na kratke razdalje;
- povezava letališč z javnim prometom;
- prednostno odpravljanje cestnih odsekov s črnimi točkami;
- sistemi za obveščanje potnikov;
- načrti mobilnosti;
- optimizacija voznih redov;
- kogeneracija energije iz odpadkov in odpadnih vod (bioplina);
- inovativno obračunavanje stroškov za ravnanje s komunalnimi odpadki;
- natančno obračunavanje stroškov vodooskrbe;
- prostorsko načrtovanje za preprečevanje poplav in podporo poplavni varnosti;
- sonaravna gradnja objektov za zagotavljanje poplavne varnosti.

Po izvedenih postopkih, potrebnih za izvedbo celovite presoje vplivov na okolje, so bile v OP ROPI smiselno povzete ugotovitve končnega okoljskega poročila za OP ROPI. Ugotovitve okoljskega poročila za OP ROPI, kažejo, da je predlog OP ROPI z vidika vplivov izvedbe plana na okolje, človeka, kulturno dediščino in na naravo ob izvedbi predlaganih omilitvenih ukrepov sprejemljiv.

V nadaljevanju so organizacije, ki so delovale pri postopkih celovite presoje vplivov na okolje, podale mnenja o ustreznosti okoljskega poročila in njegove revizije. V tem okviru so mnenje podali Ministrstvo za kulturo, Zavod RS za varstvo narave in Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano. Mnenja Ministrstva za kulturo so se nanašala predvsem na opredeljevanje kazalnikov stanja kulturne dediščine, ki naj ne bi pokrivali vseh vidikov varstva kulturne dediščine, pri čemer so poudarjali, da ne gre pozabiti na izhodišča mednarodnih konvencij o integraciji varstva kulturne dediščine v razvojno načrtovanje v najširšem smislu. Pripravljalec okoljskega poročila je menil, da integracija varstva kulturne dediščine v razvojno načrtovanje v najširšem smislu oz. delovanje družbe nasplošno ni naloga OP ROPI, ampak nacionalnih strateških dokumentov s področja kulture. Poleg tega pa je pripravljalec okoljskega poročila izhajal iz dejstva, da so mednarodne konvencije integrirane v slovenske predpise in programe s področja kulture in varstva kulturne dediščine. Mnenja Zavoda RS za varstvo narave in Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano so se nanašala na vključitev zavarovanih območij, naravnih vrednot in ekološko pomembnih območij v kartografske prikaze ter na potrebo, da je za prostorske ureditve, opredeljene z izvajanjem operativnega programa, treba iskati lokacije zunaj območij najboljših kmetijskih površin, njihove pripombe pa so bile smiselno upoštevane.

Od 6. februarja do 8. marca 2007 je potekala javna razgrnitev okoljskih poročil operativnih programov, v kateri je tudi javnost podala svoje mnenje o omenjenih dokumentih. Poleg tega je bila 12. februarja 2007 na Ministrstvu za kulturo izvedena posebna javna obravnava okoljskih poročil. Na omenjeni dogodek so bile poleg širše javnosti še posebno povabljene nevladne

organizacije s področja okolja (posebno vabilo ministra, pristojnega za lokalno samoupravo in regionalno politiko). Razprava na tem dogodku se je nanašala predvsem na način presojanja in spremljanja vplivov energetskega dela OP ROPI in na problematiko neuskladenosti med načrtovanjem prometa in prometne infrastrukture na državni in lokalni ravni, saj je Ljubljana kot slovenska prestolnica in glavno prometno vozlišče Slovenije zelo prometno obremenjena.

Iz naslova javne razprave je bil posredovan skupen prispevek, katerega podpisnice so bile naslednje nevladne organizacije: Umanotera, Slovenska fundacija za trajnostni razvoj, CIPRA Slovenija - društvo za varstvo Alp, Slovenski E-forum - društvo za energetske ekonomiko in ekologijo in FOCUS - društvo za sonaraven razvoj. Skupina nevladnih organizacij v svojih pripombah ocenjuje okoljska poročila kot »izjemno celovita in kakovostna«, ob tem pa izražajo dvom nad namenom Vlade, da priporočila tudi dejansko upošteva, kar naj bi jasno izhajalo iz operativnih programov, ki naj bi bili presplošno opredeljeni. Na tej osnovi organizacije zahtevajo, »da se predlagani omilitveni ukrepi vsebinsko vključijo v program preko konkretnih, izdelanih in merljivih ukrepov in da se obvezno upoštevajo alternativne rešitve na področju prometa«. Načelno stališče o nepripravljenosti za upoštevanje priporočil ocenjujemo kot neutemeljene. Nasprotno, kot nadvse koristen prispevek ocenjujemo skupne pripombe štirih nevladnih organizacij, ki v svojih pripombah in komentarjih argumentirano izpostavljajo oz. opozarjajo na vidike, ki bi po njihovi oceni dodatno prispevali k doseganju strateških ciljev RS in EU na področju kohezije. Področje okolja oz. boljše okoljske dimenzije trajnostnega razvoja je bil v operativnih programih opredeljeno kot horizontalna usmeritev, saj je vidik okoljske trajnosti in tudi medgeneracijske vzdržnosti treba upoštevati pri vseh aktivnostih, ki se bodo sofinancirale na osnovi operativnih programov strukturnih skladov in Kohezijskega sklada. Konkretno navedbe o načinu upoštevanja trajnostne dimenzije razvoja so bile dodane med drugim tudi k izvedbenemu poglavju. Velik del OP ROPI je tako usmerjen v zagotavljanje trajnostnega razvoja, saj bo s prednostnimi usmeritvami in predvidenimi dejavnostmi podprl trajnostno rabo energije, zmanjšanje vplivov na vode in manjšanje vplivov ravnanja z odpadki, komplementarno z Operativnim programom krepitve regionalnih razvojnih potencialov pa tudi spodbudil uporabo javnega potniškega prometa.

Spremljanje stanja okolja temelji na državnem monitoringu ARSO, statističnih podatkih Statističnega urada RS in na sistemu spremljanja stanja kvalifikacijskih vrst in habitatnih tipov, zavarovanih z mrežo območij Natura 2000, ki ga vzpostavlja Zavod RS za varstvo narave. Stanje okolja se bo spremljalo s pomočjo v okoljskem poročilu določenih kazalnikov, in sicer tako, da se bo ob začetku izvajanja OP ROPI preverila njihova izhodiščna vrednost, nato pa se spremlja njihovo stanje v času vmesnega vrednotenja izvajanja in ob koncu izvajanja OP ROPI.

2. ANALIZA STANJA RAZVOJNIH PODROČIJ

Notranje razvojne razlike v Sloveniji

Koncentracija gospodarskih dejavnosti in prebivalstva le na nekaterih območjih je v preteklosti povzročila različne pogoje za življenje in delo (razlike v prostorski razporeditvi delovnih mest, stopnji brezposelnosti, v izobrazbeni strukturi prebivalstva), neustrezno prometno povezanost med regijami in neenakomerno dostopnost do družbene infrastrukture znotraj regij. Problemi so še posebej izraziti v strukturno zaostalih in ekonomsko-razvojno šibkih območjih s pretežno agrarno usmeritvijo, v območjih z demografskimi problemi, z nizkim dohodkom na prebivalca, v ekonomsko in socialno nestabilnih območjih. S pristopom Slovenije k EU so se tovrstni strukturni problemi jasno pokazali in na nekaterih področjih še poglobili.

Tabela 1: Osnovni statistični podatki in socio-ekonomski kazalniki za kohezijski regiji in za Slovenijo

KAZALNIKI	Zahodna ¹⁾ Slovenija	Vzhodna ²⁾ Slovenija	Slovenija
Površina (v km ²)	8.061	12.212	20.273
Število prebivalcev; leto 2006 (31.12.)	929.476	1.080.901	2.010.377
BDP po kupni moči (v mio. PPS - standardih kupne moči); leto 2004	19.750	16.041	35.791
BDP na prebivalca po kupni moči (v PPS – standardih kupne moči); leto 2004	21.501	14.871	17.920
BDP na prebivalca po kupni moči (v %; EU-27=100); leto 2004	99,9	69,1	83,3
Stopnja zaposlenosti; 2004-2006, v %	56,6	54,5	55,5
Stopnja zaposlenosti; 2006, v %	57,0	54,7	55,8
Delež zaposlenih v storitvenih dejavnostih (G do O) ³⁾ (v % med vsemi zaposlenimi v posamezni ozemeljski enoti) leto 2006	62,3	47,8	54,6
Povprečno število let šolanja; leto 2006 ⁴⁾	11,43	10,76	11,07
Indeks staranja; povprečje 2004 - 2006 (stanje 30.6.)	110,0	107,4	108,6
Brezposelnost (v %); leto 2006	4,7	7,1	6,0
Delež mladih med brezposelnimi (v %); leto 2006; mladi do 25 let	22,7	24,9	24,1
Delež brezposelnih s 1. in 2. stopnjo ⁵⁾ izobrazbe med vsemi brezposelnimi (v %); leto 2006	19,6	20,6	20,2
Delež žensk med brezposelnimi (v %); leto 2006	51,8	58,0	55,7
Pričakovano trajanje življenja ob rojstvu (v letih), 1999-2003 ⁶⁾	77,6	75,0	76,2
Priključki na javno kanalizacijo; leto 2002; v % ⁷⁾	60,4	41,0	49,9
Delež območij Natura 2000; v %	38,4	33,6	35,5
Sintezni kazalec razvitosti: Indeks razvojne ogroženosti ⁸⁾	73,0	127,0	100,0

1) Zahodna Slovenija (NUTS 2): Gorenjska, Goriška, Obalno-kraška, Osrednjeslovenska (vse NUTS 3)

2) Vzhodna Slovenija (NUTS 2): Pomurska, Podravska, Koroška, Savinjska, Jugovzhodna Slovenija, Zasavska, Spodnjeposavska, Notranjsko-kraška (vse NUTS 3)

3) Klasifikacija dejavnosti NACE, delovno aktivno prebivalstvo

4) Vir: SURS, izračun je ocena na podlagi Ankete o delovni sili. Pri izračunu je kot ponder upoštevano zakonsko opredeljeno trajanje študija na posamezni ravni izobraževanja.

5) Nedokončana oz. končana osnovna šola.

6) Notranjsko-kraška je pri tem kazalniku vključena v Zahodno Slovenijo.

7) Podatek iz Popisa 2002

8) Indeks razvojne ogroženosti je sintezni kazalec, izračunan iz kazalcev gospodarske razvitosti, trga dela, prebivalstva, izobrazbe in okolja za 12 razvojnih regij

Viri: SURS; za vse podatke iz področja trga dela je vir Ankete o delovni sili.; Eurostat, za BDP (stanje 23.05.2007).

Problemi se koncentrirajo v kohezijski regiji Vzhodna Slovenija, ki je po zadnjih razpoložljivih podatkih za leto 2004 dosegala le 69,1 % povprečne ravni razvitosti EU-25 (BDP na prebivalca po kupni moči), v manjši meri pa so prisotni tudi v kohezijski regiji Zahodna Slovenija, ki je v tem letu dosegala 99,9 % povprečne ravni razvitosti EU-27.

Pri usmerjanju sredstev v manj razvita območja uporablja regionalna politika sintezni kazalec, indeks razvojne ogroženosti (glej tabelo 3), ki se izračunava za 12 razvojnih regij (NUTS-3) in obe kohezijski regiji (NUTS-2).¹⁰

Tabela 2: Indeks razvojne ogroženosti

Razvojne regije (NUTS-3) in kohezijski regiji (NUTS-2)*	Indeks (Indeks, SLO = 100)
VZHODNA SLOVENIJA	127,0
v tem	
POMURSKA	159,5
NOTRANJSKO-KRAŠKA	127,0
PODRAVSKA	116,8
SPODNJEPOSAVSKA	116,8
ZASAVSKA	113,9
KOROŠKA	103,9
JUGOVZH. SLOVENIJA	101,7
SAVINJSKA	92,3
ZAHODNA SLOVENIJA	73,0
v tem	
GORIŠKA	93,8
GORENJSKA	83,1
OBALNO-KRAŠKA	82,4
OSREDNJESLOVENSKA	8,7

Vir: SVLR

* Predlog, ki ga je Slovenija v novembru 2005 posredovala v notifikacijo Evropski komisiji

Izračun indeksa razvojne ogroženosti kaže na bistveno boljši položaj regij znotraj Zahodne Slovenije, kjer še posebej izstopa Osrednjeslovenska razvojna regija. V Vzhodni Sloveniji so vrednosti indeksa razvojne ogroženosti višje, najvišja v Pomurju, ki je tudi po kazalniku BDP na prebivalca po kupni moči najmanj razvita slovenska regija ravni NUTS-3 (indeks ravni 69). Na drugi strani po gospodarski razvitosti izstopa Osrednjeslovenska regija (indeks ravni 142), vse druge regije pa so po tem kazalcu podpovprečno razvite.

¹⁰ Indeks razvojne ogroženosti je izračunan z utežitvijo kazalcev gospodarske razvitosti (BDP na prebivalca, bruto osnova za dohodnino na prebivalca, število delovnih mest na delovno aktivno prebivalstvo v regiji in bruto dodana vrednost gospodarskih družb na zaposlenega), trga dela (stopnja registrirane brezposelnosti in stopnja registrirane zaposlenosti), prebivalstva (indeks staranja prebivalstva), izobrazbe (povprečno število let šolanja) in okolja (delež prebivalstva priključenega na javno kanalizacijo, delež površine območij Natura 2000 in kazalec poseljenosti).

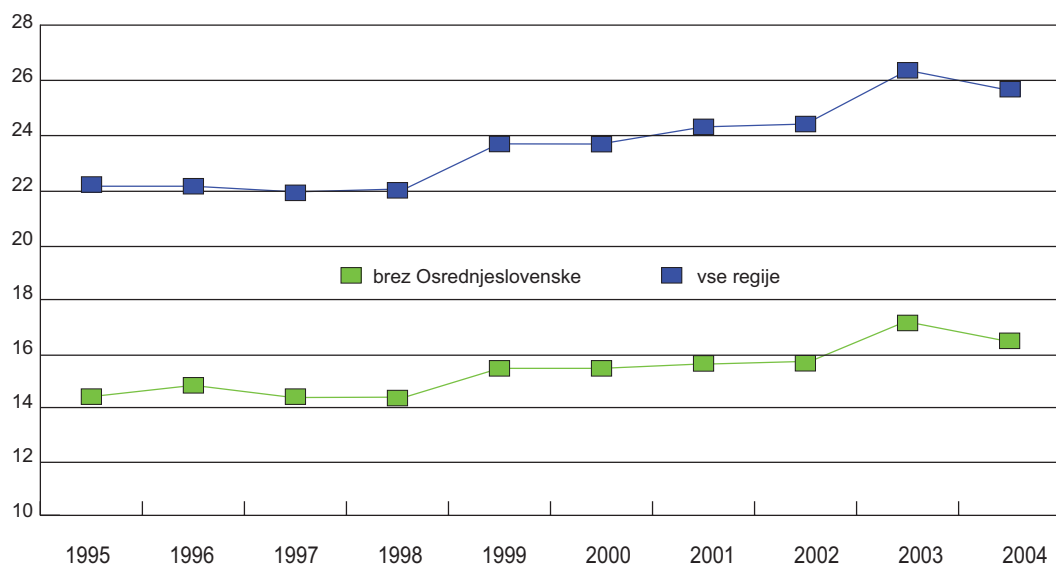
Tabela 3: Bruto domači proizvod na prebivalca, indeksi, Slovenija = 100

Statistična regija	1995	2000	2001	2002	2003	2004
SLOVENIJA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Osrednjeslovenska	137,1	139,7	140,6	140,9	144,1	142,9
Obalno-kraška	108,4	104,9	103,9	103,7	103,4	103,2
Gorenjska	88,6	87,4	88,3	88,0	86,9	86,1
Goriška	97,1	98,2	98,7	97,1	95,4	95,8
Savinjska	93,9	90,3	88,5	89,3	88,8	89,2
Jugovzhodna Slovenija	90,0	91,6	91,9	90,5	90,2	90,9
Pomurska	77,7	70,6	70,6	69,5	68,5	69,0
Notranjsko-kraška	76,4	79,4	78,2	78,6	76,4	77,0
Podravska	81,8	82,8	82,9	84,1	83,3	84,5
Koroška	79,3	81,8	81,5	80,4	78,0	77,5
Spodnjeposavska	83,5	84,5	85,4	84,4	79,9	79,6
Zasavska	83,6	79,3	75,1	72,8	71,7	71,8

Vir: Nacionalni računi, Regionalni bruto domači proizvod (SUR5), 2006.

V obdobju od 1995 do 2003 se razvojni razkorak med ekstremoma povečeval, v letu 2004 (zadnje leto, za katero so dosegljivi podatki) pa se je trend prvič obrnil v ugodnejšo smer.

Tabela 4: Koficient variacije regionalnega BDP, Slovenija, 1995-2004



Vir: Poročilo o razvoju, UMAR, 2006

Medregionalne razlike v brezposelnosti so velike, vendar se že od leta 2002 naprej zmanjšujejo. Kljub upadanju registrirane stopnje brezposelnosti pa so se strukturni problemi v nekaterih regijah v zadnjem letu (2006) povečali; tudi v tistih, ki sicer nimajo visoke stopnje registrirane brezposelnosti. Regije z nadpovprečno stopnjo registrirane brezposelnosti so predvsem v vzhodni polovici države (Pomurska, Podravska, Savinjska, Zasavska, Spodnjeposavska, Koroška).



Tabela 5: Stopnja registrirane brezposelnosti po regijah v obdobju 2000–2006 v %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
SLOVENIJA	11,8	11,2	11,3	10,9	10,3	10,2	9,4
Osrednjeslovenska	8,8	8,0	7,7	7,5	7,5	7,6	7,2
Obalno-kraška	8,8	8,7	8,3	8,0	7,9	7,5	7,2
Gorenjska	9,7	8,7	8,2	8,0	7,6	7,3	6,4
Goriška	5,9	5,6	6,1	6,3	6,7	6,5	6,2
Savinjska	13,1	13,1	13,6	13,1	12,5	12,7	11,6
Jugovzhodna Slovenija	10,4	9,6	9,7	8,4	8,2	8,8	8,6
Pomurska	16,7	16,3	17,7	17,6	16,8	17,1	15,7
Notranjsko-kraška	10,4	9,4	8,8	8,6	8,1	7,9	7,0
Podravska	18,1	17,4	17,1	15,8	14,2	13,5	12,7
Koroška	9,9	9,9	11,3	12,2	11,4	10,6	10,1
Spodnjeposavska	13,4	13,9	14,1	14,6	12,7	11,5	10,5
Zasavska	14,9	14,3	14,8	15,6	14,4	13,8	12,0

Vir: SURS

2.1. Promet

V Republiki Sloveniji (v nadaljnjem besedilu: Slovenija) se zavedamo, da živimo v času globalizacije, ko so razdalje med nami vse manjše in se mobilnost ljudi, blaga in kapitala povečuje; meje izginjajo in integracija je v razmahu. Bela knjiga Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Unija) o prometu (Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev; Bruselj, 12. 9. 2001) odgovarja na zahteve časa z evropsko politiko modernizacije, liberalizacije in integracije obstoječih transportnih sistemov ter njihovih procesov v medsebojno povezano enotno delujočo celoto. Nacionalna prometna politika se zaveda makroekonomskega pomena prometa in nadaljuje z modernizacijo, deregulacijo in internacionalizacijo prometa, če vsi ti dejavniki dvigujejo kakovost storitev v potniškem ali tovornem prometu.

2.1.1. Stanje prometa

Cestni motorni promet je eden najpomembnejših virov onesnaževanja zraka, saj prispeva večino emisij ogljikovega monoksida (CO), dušikovih oksidov (NO_x), trdnih delcev in nemetanskih hlapnih organskih spojin (NMVOC).

Prometno delo na državnih cestah se večja hitreje kot prometna infrastruktura, kar povzroča povečanje gostote prometnega toka in zastoje na bolj obremenjenih cestnih odsekih. Posledica tega je rast emisij toplogrednih plinov (v nadaljnjem besedilu: TGP).

Za zmanjševanje emisij onesnaževalcev zraka in TGP je izrednega pomena tudi aktivna prometna politika v smeri spodbujanja uporabe javnih prevoznih sredstev s hkratno ustrežno ponudbo sodobnega javnega prevoza, saj brez nadaljnje izvedbe tehničnih in netehničnih ukrepov ne bo mogoče zmanjšati naraščajočih okoljskih pritiskov. Dnevne migracije prebivalstva je treba v kar največji meri preusmeriti na sredstva javnega prevoza, ki pa morajo biti konkurenčna po času prevoza, ceni in tudi po udobju. Z omejevanjem osebnega cestnega prometa bo posledično na voljo več infrastrukturnih površin za javni prevoz in druge oblike trajnostnega prometa (npr. kolesarske poti).

Z namenom optimizacije kapacitet cestne infrastrukture, povečanja varnosti v cestnem prometu, zmanjševanja negativnih vplivov na okolje ter vzpodbujanja harmoniziranega in sočasnega razvoja in uvajanja inteligentnih transportnih sistemov na vseevropskem cestnem omrežju (TEN) poteka v Sloveniji priprava za vzpostavitev systemske zasnove (arhitekture) za kasnejšo uvedbo nacionalnega centra za nadzor, upravljanje in informiranje o prometu na državnih cestah (NCUP), izdelava investicijske in tehnične dokumentacije ter konkretno uvajanje NCUP/PIKC. Projekt priprave načrta arhitekture ITS, ki bo

osnova za pripravo načrta vzpostavitve NCUP oziroma osnova za izdelavo nadaljnjih dokumentov za implementacijo (PGD/PZR/PZI), in izdelava naložbenih dokumentov sta vključena v projekt Trajnostna mobilnost, t.j. eden izmed 35 razvojnih naložbenih projektov v okviru Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih RS 2007-2023.

2.1.1.1. Potniški promet

STANJE POTNIŠKEGA PROMETA

V motoriziranem potniškem prometu v Sloveniji prevladuje uporaba osebnih vozil, s katerimi se dnevno opravi 76 % (693 milijonov potovanj). Preostalih 24 % (220 milijonov) potovanj letno se opravi z javnimi prevoznimi sredstvi, od tega 75 milijonov potovanj v avtobusnem medkrajevnem prometu vključno s primestnim, 130 milijonov v avtobusnem mestnem in 15 milijonov v železniškem potniškem prometu.

Pravna podlaga je v Zakonu o prevozi v cestnem prometu (ZPCP-UPB3, Ur. l. RS, št. 26/05). Izvaja se v po koncesijskem aktu Uredbe o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe za izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 88/04).

Problematika, ki se pojavlja, je neuskkljenost voznih redov in prestopnih točk z železnic, visoke cene, majhno število potnikov in neustrezno financiranje (razlika med prihodki in stroški ni v celoti izplačana). Rešitev te problematike je v sistemu koncesije in v sistemu enotne vozovnice.

V prihodnjem desetletju bo po napovedih evropskih strokovnjakov potniški promet naraščal z letno stopnjo rasti 2 %.

MOŽNOSTI V POTNIŠKEM PROMETU

Neugodno razmerje pri izbiri prometnega sredstva je mogoče spremeniti le na podlagi dolgoročno načrtovanih nedvoumni in dosegljivih ciljev. Na odločitev potnika o uporabi javnega prevoznega sredstva je potrebno vplivati z ustrežno kvaliteto storitve in informacijami (vozni red, cena vozovnic) ter mu tako omogočiti kvalitetno pripravo na potovanje. Usklajeni morajo biti vozni redi različnih načinov prevoza, zagotovljena pa mora biti tudi njihova točnost.

Za prestop z enega na drugi način prevoza je treba podpreti uvajanje sistemov enotnih vozovnic. Pri tem gre za povezavo med železniškim in avtobusnim prevozom ter tudi letalskim. To je mogoče storiti z mestnim in primestnim javnim prevozom, ki ju je potrebno ustrezno povezati tudi z letališči. Doseči je treba povezavo storitev različnih ponudnikov znotraj istega cenovnega razreda in z isto vozovnico.

Kolesarjenje je odlična alternativa za kratka potovanja do 5 km, a lahko v kombinaciji z javnim prevozom tudi na daljših razdaljah uspešno konkurira motornemu prometu. Kolesar je pomemben in enakovreden udeleženec v prometu in mu je treba posvečati posebno pozornost v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani.

Delež potovanj s kolesi se v Sloveniji giblje od 8 % do 10 %, ob ustrežnejši infrastrukturi bi se lahko podvojil. Evropska kolesarska zveza (European Cyclists' Federation) je pripravila predlog razvoja mreže kolesarskih povezav po Evropi. Zgrajena naj bi bila mednarodna kolesarska povezava prek številnih evropskih dežel, med katere je vključena tudi Slovenija. Trase so predvidene po obstoječih gozdnih cestah, poljskih poteh ali opuščeni trasah drugih infrastruktur. Navezovati jih je treba na postajališča javnega potniškega prometa in parkirne površine za motorna vozila.

Za povečevanje priljubljenosti kolesarjenja je potrebno zagotoviti dobre pogoje glede prevoznosti, prometne varnosti in glede shranjevanja koles. Poglavitna naloga je zmanjšanje števila konfliktnih točk med kolesarji in motornim prometom. V praksi to pomeni ločevanje kolesarskega in motornega prometa tam, kjer razmere to omogočajo.

2.1.1.2. Tovorni promet

V Sloveniji je bilo v letu 2004 po cestah in železnicah prepeljanega 114,3 milijona ton blaga. Od tega je bil delež notranjega prometa 59 % (67,9 milijona ton), tranzita 24 % (27,6 milijona ton) ter uvoza in izvoza 16 % (18,8 milijona ton).

V tovornem pristanišču Koper je bilo v letu 2005 pretovorjenega 13,066 milijona ton blaga, od tega razloženih 9,261 milijona in naloženih 3,804 milijona ton blaga.

V prihodnjem desetletju bo po napovedih evropskih strokovnjakov tovorni promet naraščal z letno stopnjo rasti 4 %. Z že obstoječim in s še načrtovanim transportnim sistemom v Uniji bo ta porast težko obvladljiv, zato iščejo tako nove organizacijske, tehnološke in upravne prijeme ter tudi nove transportne poti s prosto kapaciteto, ki jih lahko nudi tudi Slovenija.

Pri iskanju novih možnosti za prevoz blaga oziroma pri spremembi izbire prometnega sredstva je pomembno, da se pri prilagajanju zagotovi stabilnost prometnega sistema.

Železnica predstavlja veliko zmogljivost kljub trenutnim negativnim svetovnim trendom in stagnaciji v zadnjih letih. Razvoj železniškega sistema v Sloveniji je treba usmeriti v čimprejšnje prestrukturiranje in pripravo na odprti trg (interoperabilnost, kabotaža, mednarodni prevozi), saj bo le tako mogoče zadostiti predvsem novim, mednarodnim potrebam po blagovnih prevozi. Odpiranje vseevropskega železniškega omrežja bo omogočilo prihod tujih železniških operaterjev v slovenski prostor, hkrati pa bo našemu nacionalnemu operaterju odprlo nove možnosti za delovanje na tujih trgih.

Na kratkih razdaljah, kjer ni alternativnega načina prevoza blaga, prilagojenega potrebam gospodarstva, je prevoz s tovornjaki nenadomestljiv. Razvejanost slovenskega cestnega omrežja in geografske značilnosti naše države pogojujejo potrebo po prevozi s tovornjaki do glavnih prometnih žil oziroma vsaj do prestopnih točk – terminalov. Cestni tovorni promet se predvsem zaradi okoljskih vplivov ne bi več smel bistveno povečati. Nove oziroma dodatne zahteve, predvsem mednarodne, po prevozi blaga naj bi v bodoče prevzemala železnica.

2.1.1.3. Prometne obremenitve cest

Ena od strokovnih podlag za Nacionalni program izgradnje avtocest (ki je bil sprejet z resolucijo Državnega zbora v letu 2005) je bila analiza zmogljivosti obstoječih cest v smereh prihodnjih avtocest. Analiza kaže, da so že v izhodiščnem letu prometne razmere kritične na 8 % dolžine omrežja, na naslednjih 5 % dolžine pa se približujejo kritičnim. Ta slika bi bila še bistveno slabša, če bi v analizo vključili tudi odseke cest skozi naselja. Večine ozkih grl na teh cestah drugače kot z novogradnjami sploh ni mogoče reševati. Če se avtoceste ne zgradijo, bodo prometne razmere v planskem obdobju dvajsetih let kritične na polovici dolžine obravnavanega omrežja.

Tekoče prometne obremenitve dokazujejo, da so najpomembnejše ceste v smereh cestnega križa. Na teh smereh je zlasti intenziven notranji promet med najpomembnejšimi gospodarskimi središči v državi. Meddržavni in tranzitni promet predstavlja 10- do 15-odstotni strukturni delež skupnega prometa. Meddržavni in tranzitni promet v smeri jugozahod-severovzhod v zadnjih letih enakomerno narašča, v drugi smeri, proti jugovzhodu, pa je po velikem zmanjšanju prometa v obdobju 1992–1995, ki so ga povzročile vojne razmere na območju nekdanje Jugoslavije, začel ponovno močno naraščati. Pričakujemo, da bo notranji promet v naslednjih letih naraščal s podobno intenzivnostjo, kot je v preteklem desetletnem obdobju (v povprečju 3 % letno), da se bo mednarodni (tranzitni) promet v smeri proti jugovzhodu ob nadaljnji širitvi Unije na vzhod in Balkan oziroma po normalizaciji razmer in oživitvi gospodarskih tokov še okreplil ter da bo mednarodni promet v smeri jugozahod-severovzhod še nadalje naraščal.

2.1.1.4. Cestninski sistem

Cestninski sistem v Sloveniji je primerljiv s cestninskimi sistemi v klasičnih cestninskih državah, kjer se cestnina pobira neposredno na cestninskih postajah (Francija, Italija, Španija, Portugalska, Grčija). Tako kot pri nas tudi v drugih evropskih državah ni enotnega cestninskega sistema na celotnem območju države. Prepleta se uporaba odprtih in zaprtih sistemov cestninjenja. Čeprav imajo v nekaterih državah vzpostavljen sistem plačevanja pavšalne cestnine, je očitna težnja v smeri uporabe klasičnih in elektronskih cestninskih sistemov.

Optimalen cestninski sistem naj bi bil tisti, ki je sprejemljiv in pravičen za uporabnike avtocest po eni strani, po drugi strani pa učinkovit in gospodaren za družbo v celoti. Pri tem pa se ti dve načeli lahko izključujeta. Večina uporabnikov se zavzema za "popolnoma pravičen" cestninski sistem. Temu se najbolj približuje popolnoma zaprt cestninski sistem s cestninsko postajo na vsakem priključku; v tem sistemu vsak uporabnik plača cestnino glede na resnično prevoženo razdaljo po avtocesti. Povsem pravičen pa tudi ta sistem ni, saj so pogoji vožnje po posameznih avtocestnih odsekih lahko bistveno različni; na odsekih, kjer

je prometa malo, je vožnja tekoča, na zelo prometnih odsekih pa je tudi vožnja po avtocesti ovirana in so stroški potovanja za posameznega uporabnika višji oz. so prihranki z vožnjo po avtocesti manjši. Cestninski cesti v zaprtem cestninskem sistemu sta avtocesti A1, Ljubljana–Srmin (dolžina 93,6 km) in A3, Divača (Gabrk)–Fernetiči (dolžina 11,3 km).

Na cestah z odprtim cestninskim sistemom je cestninska postaja sočasno vstopna in izstopna, višina cestnine pa je odvisna od obračunske in ne od dejansko prevožene razdalje. Uporabnik plača cestnino le, če prevozi cestninsko postajo. V sistemu cest z odprtim cestninskim sistemom je v Sloveniji 276,45 km avtocest.

Na podlagi sklepov študije o možnostih vzpostavitve elektronskega sistema cestninjenja v prostem prometnem toku je bil januarja 2007 začel pilotni projekt pobiranja cestnine v prostem prometnem toku (Pilotski projekt za cestninjenje s pomočjo satelitske tehnologije GNSS/CN). Konec projekta je predviden v januarju 2008. Izsledki projekta bodo osnova za odločitev o elektronskem sistemu pobiranja cestnine v prostem prometnem toku, ki bo izveden v letu 2008, ko bodo zgrajene glavne smeri avtocestnega omrežja (MMP Karavanke–MMP Obrežje in MMP Šentilj–Koper).

2.1.2. Stanje infrastrukture

2.1.2.1. Stanje železniške infrastrukture

Stanje javne železniške infrastrukture se zaradi nezadostnih finančnih sredstev za njen razvoj, vzdrževanje in posodobitev iz leta v leto slabša. Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture, ki ga je leta 1996 sprejel slovenski parlament, je uresničen le okoli 25 %. Slabo stanje je razvidno iz številnih poškodb in napak, ki nastajajo na tirih, vozni mreži, signalno-varnostnih napravah, kretnicah ter iz uvedenih počasnih voženj in tudi iz naslednjih podatkov o stanju posameznih elementov infrastrukture, ki zahtevajo takojšnje ukrepanje:

- velika obrabljenost tirnic v dolžini prek 90 km;
- velika obrabljenost vozne mreže v dolžini prek 40 km;
- dotrajan nosilni in pritrdilni material vozne mreže, zaradi česar so se poškodbe v letu 2004 v primerjavi s predhodnim letom povečale za 58 %, pri čemer je stanje nekaterih odsekov še enako stanju iz tridesetih let prejšnjega stoletja, ko so bili zgrajeni;
- zaradi zaostanka pri izvajanju obnove prog je potrebna takojšnja posamična zamenjava okoli 26.000 pragov;
- na 70 mestih, na skupni dolžini 39 km, so zaradi slabega stanja infrastrukture uvedene nižje hitrosti, kot so predvidene v voznem redu; posledica tega so zamude vlakov in nezadovoljstvo uporabnikov železniških storitev, kar lahko povzroči odliv tovora z železnice;
- evidentiranih je 18 plazišč in nevarnih pobočij ob progi v skupni dolžini preko 8 km;
- potrebne so posodobitve peronov in podhodov na postajah in postajališčih;
- povečuje se število nerešenih odločb Prometnega inšpektorata Republike Slovenije.

Nezadostno vzdrževanje in počasno posodabljanje železniške infrastrukture, ob povečani obremenitvi prog zaradi povečevanja obsega transportnega dela, se odraža v večjem številu izdanih odločb PIRS (Prometni Inšpektorat Republike Slovenije) za omejitve hitrosti in osnih obremenitev, kar dodatno vpliva na kakovost prevoznih storitev. Zaradi tega stanja se že sicer težko konkurenčne prevozne storitve še bolj oddaljujejo od zahtev in potreb uporabnikov. Ob nadaljevanju negativnih trendov ne bo mogoče doseči enega temeljnih ciljev prometne politike glede obsega transportnega dela, to je povečevanje deleža železniškega transporta, v skrajnem primeru pa lahko to privede do zapore posameznih odsekov prog.

Zaradi nezadostnih dopustnih osnih obremenitev so posamezni tovari že usmerjeni na poti mimo Slovenije, kar pomeni izgubo tovora oziroma se vagoni celo na določenih smereh glavnih prog Zidani Most–Šentilj in Pragersko–Murska Sobota nakladajo za 15 % manj, kot bi to bilo glede na njihovo nosilnost dopustno. Na omenjenih odsekih glavnih prog so na omrežju JŽI dopustne osne obremenitve nižje od sicer v mednarodnem okviru deklarirane nacionalne osne obremenitve slovenskih železnic D3 (225 kN/os in 72 kN/m). Ker je treba predvsem skrbeti za varnost prometa, ki se jo ob obstoječem stanju infrastrukture da zagotavljati le z ukrepom omejevanja hitrosti - z uvajanjem počasnih voženj, se povečujejo tudi zamude v železniškem prometu.

Omenjeno stanje javne železniške infrastrukture vpliva tudi na odvijanje intermodalnega transporta, ki se na javni železniški infrastrukturi v največji meri izvaja v obliki kombiniranega prevoza (prevoz zabojnikov, zamenljivih tovarišč, prikolic, sedlastih polpriklopnikov, cestna tovorna vozila). Količine, ki se prevažajo so omejene z dopustno osno obremenitvijo, velikost tovora pa se omejuje s svetlim profilom proge. Glavne proge javne železniške infrastrukture dovoljujejo prevoz vozil in tovora

skladno z nakladalnim profilom SŽ I in nakladalnim profilom za kombinirani transport UIC–GB. Za nemoten transport kombiniranega tovora in za zagotavljanje varnosti je izvedena še kodifikacija prog, s katero je za posamezno progo določena dopustna velikost zabojnikov, ki se lahko po progi brez posebnih zahtev prevažajo. Vse omejitve na progi (npr. mostovi, predori ...) so zajete v kodifikaciji.

Za izvajanje kombiniranega prevoza (oprtni promet) sta na javni železniški infrastrukturi odprti postaji:

- Ljubljana Moste,
- Maribor Tezno

in

naslednji kontejnerski terminali:

- Celje tovorna,
- Koper Luka,
- Ljubljana Kontejnerski terminal,
- Maribor Tezno,
- Novo mesto.

V obdobju januar–maj 2005 znašajo povprečne zamude potniških vlakov 4,1 minute na 100 vlakovnih km, medtem ko so bile v istem obdobju leta 2000 2,3 minute na 100 vlakovnih km. Še bolj kritično je stanje v tovornem prometu, kjer so bile v enakem obdobju leta 2006 zamude v povprečju 50,3 minute na 100 vlakovnih km, v letu 2000 pa so bile 22,9 minute. Dodaten problem predstavlja dejstvo, da je elektrificiranih le okoli 500 km prog.

Glede na podano analizo so naložbe v železniško infrastrukturo neobhodne, saj slabšanje železniškega sistema zmanjšuje konkurenčnost Slovenije. To velja še posebej za slovenski del 6. prioritetnega projekta na vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T), ki je bil opredeljen v Odločbi št. 884/2004/EC Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004, saj se je Slovenija obvezala zgraditi visoko zmogljivostno železniško povezavo. Na progah, ki so na območju Republike Slovenije vključene v 6. prioritetni projekt, je v tem obdobju planirana tudi izvedba drugih projektov, ki pa niso del operativnega programa in bodo financirani z lastnimi sredstvi oziroma s sredstvi javno–zasebnega partnerstva.

2.1.2.2. Stanje cestne infrastrukture

Državno cestno omrežje, ki ga upravlja Direkcija RS za ceste, obsega 5.884 km cest, katerih struktura je prikazana v spodnji tabeli.

Tabela 6: Dolžine cest državnega cestnega omrežja v upravljanju DRSC po kategorijah

Kategorija	HC	G2	R1	R3	G1	R2	RT	Skupaj
Km	75	460	953	2.084	493	1.224	595	5.884

Vir: Direkcija RS za ceste

V zvezi z državnimi cestami, ki jih upravlja Direkcija RS za ceste, se ugotavlja:

- Stanje cestnega omrežja in objektov: Meritve MSI v letih 2003 in 2004 kažejo na neustrezno stanje vozišča (slabo, zelo slabo) na 43 % omrežja, to je 2.524 km cest.
- 15 % objektov, to je 224 objektov, je v kritičnem in slabem stanju (podatek iz leta 2003).
- Stanje obcestnega sveta: na omrežju je evidentiranih preko 267 mest s plazovi in 73 neustreznih brežin.
- Stanje prometne varnosti: na omrežju se pojavlja 58 črnih točk (podatek velja za leta 2002–2004).
- Promet: povprečni letni dnevni promet na glavnih državnih cestah je v obdobju 2001–2004 naraščal s povprečno letno stopnjo rasti 2,6 %, na regionalnih cestah pa s povprečno letno rastjo 3 %.
- Pobude in mnenja uporabnikov: v obdobju 1997–2004 je DRSC prejela 507 pobud občin. Z anketo o mnenju uporabnikov pa je bilo ugotovljeno, da bi bilo glede na mnenje uporabnikov največ sredstev potrebno nameniti za ukrepe izboljšanja prometne varnosti (npr. ureditev križišč, ureditve v naseljih, izvennivojska križanja z železnico, deloma tudi obvoznice), temu sledi vzdrževanje (vzdrževalni ukrepi na voziščih in objektih), najmanj pa za povečanje kapacitete državnih cest (novogradnje, rekonstrukcije, obvoznice).

- Upravljalavec državnih cest, DRSC, nima svojih izvirnih prihodkov iz naslova upravljanja cest. Finančni vir za razvoj in vzdrževanje državnih cest predstavljajo proračunska sredstva ter vložki sofinancerjev. Glavni proračunski vir predstavljajo letna povračila za uporabo javnih cest in povračila za izredne cestne prevoze, drugi del proračunskih sredstev predstavlja proračunski transfer, zbran iz drugih proračunskih prihodkov.
- Sofinancerji so v obdobju 1997–2003 prispevali 12,9 % sredstev za investicijsko vzdrževanje in gradnjo državnih cest.
- Delež proračuna DRSC v bruto družbenem proizvodu je v opazovanem obdobju nihal od 0,42 % do 0,54 %, v povprečju pa je 0,5%.

V zvezi z avtocestami in hitrimi cestami, ki jih upravlja DARS, d.d., se ugotavlja:

- a) v obdobju do NPJA (od leta 1970 do 1994) je bilo zgrajenih 198,8 km avtocest, od tega:
 - 139,5 km štiripasovnih avtocest in hitrih cest,
 - 59,3 km dvopasovnih avtocest.
- b) v obdobju od leta 1994 do 16. 12. 2005 je bilo zgrajenih 360,3 km avtocest, od tega:
 - 257,9 km štiripasovnih avtocest in hitrih cest,
 - 102,4 km dvopasovnic (dograditve štiripasovnic, avtocestni priključki, obvoznice).
- c) DARS d.d. je po stanju na dan 31. 12. 2004 vzdrževal skupaj 497,508 obračunskega km avtocest, od tega 421,991 obračunskega km avtocest in hitrih cest, 8,181 obračunskega kilometra razcepov, 5,147 obračunskega kilometra povezovalnih odsekov, 34,841 obračunskega km priključkov in 27,348 obračunskega km predorov.

Če želimo stanje na omrežju državnih, glavnih in regionalnih, cest doseči varno in nemoteno odvijanje prometa ter bistveno izboljšati stanja vozišč, bi bilo potrebno ustrezne ukrepe izvesti na skoraj 70 % dolžine omrežja, to je okoli 4.000 kilometrov cest. Preplastitve so potrebne na 1.500 kilometra cest, modernizirati bi bilo potrebno skoraj 400 kilometrov makadamskih vozišč, na 1.300 kilometrih so potrebne rekonstrukcije. Poleg tega bi bilo za povečanje propustnosti potrebno zgraditi 92 kilometrov obvoznih cest mimo urbanih središč, ter zgraditi 140 kilometrov novih cest.

2.1.2.3. Stanje pomorske infrastrukture

Pristanišče Koper sodi med tovarna pristanišča splošnega in odprtega značaja z različnimi specializiranimi terminali za generalne tovore, sadje, živino, les, avtomobile, zabojnike, minerale in rudnine, glinico, žitarice in krmila, tekoče tovore, premog in druge energente.

Letno obišče pristanišče Koper preko 2000 ladij na katere natovorijo ali raztovorijo že preko 13 milijonov ton tovora, od tega 332 tisoč avtomobilov in skoraj 180 tisoč zabojnikov, kar pretovorijo na 164 tisoč vagonov in 155 tisoč kamionov.

Pristanišče Koper obsega 173 ha morskih površin s 3.134 m operativne obale za 25 ladijskih privezov in 255 ha površin na kopnem s 30 ha pokritih skladišč in 95 ha odprtih skladiščnih platojev. Skladiščne in pretovorne kapacitete so na meji zmogljivosti. Ob upoštevanju rasti pretovora posameznih blagovnih skupin, tržnih priložnosti in zahtev kupcev bo treba izvesti korenite infrastrukturne posege v povečanje zmogljivosti pristanišča in dograditi obstoječe terminalske zmogljivosti ter zagotoviti njihovo optimalno izkoriščanje.

Sedanja navezava pristanišča na avtocestno omrežje in železniški sistem je neustrezna. Treba je izgraditi nov cestni vhod z mejnim preходом in neposredno navezavo na AC pri Serminu. Še posebej kritično povezavo predstavlja obstoječa enotirna proga med Koprom in Divačo. Posodobitev te proge je nujna; v prvi fazi z rekonstrukcijo, ki bo omogočila 30 % večjo prepusnost proge, v nadaljevanju pa bo treba zgraditi novo dvotirno železniško progo med Koprom in Divačo, kar bo mogoče s kombinacijo javnih in zasebnih sredstev in sredstev iz Kohezijskega sklada.

2.1.2.4. Stanje letalske in letališke infrastrukture

Navigacijske službe zračnega prometa se izvajajo iz štirih stalnih lokacij – iz treh kontrolnih stolpov na javnih letališčih in iz centra za območno kontrolo zračnega prometa, ki je v centru mesta Ljubljana v nenamenski zgradbi. Ob nastanku slovenske kontrole zračnega prometa, ob osamosvojitvi Slovenije, so bili kot začasna rešitev za manjkajoči objekt za opravljanje nalog centra območne kontrole zračnega prometa adaptirani nizki in majhni prostori v kleti stavbe v središču mesta Ljubljana v stanovanjski soseski, kar predstavlja tudi nemajhne logistične težave z vidika dostopa, prometnih povezav, možnosti hitrih

odzivov. Nenamenskost gradnje omenjene stavbe za potrebe centra območne kontrole zračnega prometa se je najprej izkazala kot problematična skozi problematiko prezračevanja in klimatizacije prostorov, vzdrževanja obstoječe električne napeljave in komunikacijskih napeljav ter neustrezne komunalne ureditve. Dodaten problem prostorov obstoječega centra območne kontrole zračnega prometa je nezmožnost nadaljnje prostorske razširitve, ki jo zahteva vedno večja rast zračnega prometa. Prostorska omejenost centra območne kontrole zračnega prometa namreč onemogoča postavitve dodatnih sektorjev, ki bodo potrebni zaradi napovedanega povečevanja prometa v fazi preleta v spodnjem in zgornjem zračnem prostoru, dodatnih sektorjev za potrebe kontrole vojaškega letalskega prometa ob predvidenem razvoju letališča Cerklje ob Krki in dodatnih sektorjev v primeru uvedbe radarske kontrole zračnega prometa v fazi prileta/odleta na letališčih Maribor in Portorož. Za potrebe letališča Ljubljana se le-to že odvija v okviru centra območne kontrole zračnega prometa. Prostorska omejenost tehnično nadzornega centra tudi onemogoča postavitve novega sistema za kontrolo zračnega prometa, ki je zaradi zastarelosti obstoječega sistema predviden v začetku leta 2008. Evropska zakonodaja po letu 2012 predpisuje tudi interoperabilnost sistemov kontrole zračnega prometa, kar bo zahtevalo dodaten prostor za nadgradnjo sistema.

V letu 2004 je bilo v fazi preleta povečanje zračnega prometa 16-odstotno, v letu 2005 skoraj 18-odstotno, v letu 2006 je pričakovano povečanje 7-odstotno, povečanje 2007 je ocenjeno na 9-odstotno, v naslednjih letih pa se predvideva povečanje zračnega prometa od 4 % do 6 % letno. Upoštevajoč analize rasti prometa v naslednjih letih in potrebo po uvedbi novega tehničnega sistema za kontrolo zračnega prometa je nemoteno in učinkovito opravljanje funkcij centra območne kontrole zračnega prometa po letu 2008 mogoče zagotoviti le z izgradnjo novega centra kontrole zračnega prometa v Sloveniji.

Slovenija ima 15 letališč in 41 vzletišč. Omrežje letališč in heliportov ostaja v obsegu treh javnih mednarodnih letališč, ki so namenjena za mednarodni promet, in sicer Aerodrom Ljubljana, d.d., Aerodrom Maribor, d.o.o., in Aerodrom Portorož, d.o.o., druga javna letališča pa so Ajdovščina, Bovec, Celje, Cerklje ob Krki, Lesce, Murska Sobota, Maribor, Novo mesto, Postojna, Ptuj, Slovenj Gradec in Velenje. V letu 2005 je bilo na javnih mednarodnih letališčih opravljenih 33.867 operacij (vzletov in pristankov) letal, ki so operacije opravljali v instrumentalnih pravilih letenja (IFR). Od tega je bilo 30.996 operacij opravljenih na letališču Ljubljana, 1.621 na letališču Maribor in 1.250 na letališču Portorož. Po skupnem številu operacij je to za 16,4 % več operacij kot v letu 2004, ko je bilo operacij 29.105.

V letu 2005 se je na Letališču Ljubljana opravilo 37.767 vseh (od tega 30.996 IFR-operacij) operacij letal, kjer se je prepeljalo 1.218.896 potnikov in 11.560 ton tovora. Na letališču Maribor pa se je opravilo 3.106 (od tega 1.621 IFR-operacij) operacij letal, kjer se je prepeljalo 35.108 potnikov in 1.296 ton tovora. Za varnost pa skrbijo za to pristojne službe, kjer se zagotavlja izvajanje vseh predpisov in standardov (nacionalni, evropski, mednarodni) s področja letalske varnosti. Napovedi za prihodnost so ugodne, in sicer naj bi se promet povečal za okoli 4-6% letno.

Pričakujemo lahko, da se bo letalski promet v desetih letih v Sloveniji kvantitativno povzpел na današnje stopnje v Evropski Uniji, kar pomeni povečati število potnikov za štirikrat in podvojitev letalskih kapacitet v Evropski Uniji do leta 2015.

Letalski potniški promet nenehno narašča; z odpiranjem Slovenije v širši evropski prostor in čedalje večji konkurenci letalskih prevoznikov znotraj Evropske Unije pa lahko pričakujemo nadaljevanje tega trenda. Pričakuje se pojav nizko cenovnih letalskih prevoznikov in padec cen zračnih prevozov, kar bo dodatno pripomoglo k večjemu številu potnikov; prav tako se bo znatno povečal čarterski promet.

Zaradi napovedanega povečanja zračnega prometa v naslednjem desetletju je treba zagotoviti zadostne kapacitete letališč ter tudi zadostne kapacitete sistema za vodenje in kontrolo zračnega prometa. Zračni potniški promet oz. letališča je potrebno povezati z primestnim javnim prevozom, kar bo do uporabnikov oz. potnikov prijaznejše. Zaradi razvoja logističnih transportnih centrov se bo močno povečal tudi zračni tovorni promet.

Potrebe po zadovoljitvi teh napovedi nas vodijo k posodobitvi in nadgradnji obstoječe navigacijske, letališko-navigacijske ter letališke opreme. Pri tem gre dejansko za vsa področja infrastrukture.

Letališče Ljubljana kot glavno letališče v Sloveniji še ni vključeno v javno prometno mrežo, še posebej uporabniki storitev na letališču Ljubljana pogrešajo železniško povezavo s prestolnico. Možnosti železniške povezave bodo analizirane in predstavljene s študijo, ki jo je Ministrstvo za promet prijavilo za sofinanciranje iz finančnega instrumenta TEN-T »Glavna rešitev letališča Ljubljana vključno z železniško povezavo z Ljubljano in Kranjem«.

KLJUČNI Poudarki

Ključna problematika na področju železniške infrastrukture je naslednja:

- v obdobju po osamosvojitvi so se, z izjemo gradnje nove železniške povezave med Slovenijo in Madžarsko, na slovenski železniški infrastrukturi izvajale obnove in posodobitve prog, s katerimi sta se v glavnem ohranjala obstoječe stanje in prevoznost, zato je bilo varnost na mnogih kritičnih odsekih mogoče zagotavljati le z ukrepi omejevanja hitrosti;
- kot posledica prepočasnega posodabljanja je obstoječe stanje železniške infrastrukture slabo, zaradi česar so v obdobju 2007–2013 predlagane naložbe, ki naj bi znatno prispevale k povečanju kakovosti železniške infrastrukture in doseganju zahtevane ravni tehničnih standardov, kar bo omogočilo večjo stopnjo varnosti in zanesljivosti železniškega prometa ter omogočalo kvalitetnejše prevozne storitve.

Na področju cestne infrastrukture se srečujemo z naslednjo ključno problematiko:

- nezadostna zmogljivost obstoječih cest v smereh prihodnjih/novih avtocest. Če se avtoceste ne zgradijo, bodo prometne razmere v planskem obdobju dvajsetih let kritične na polovici dolžine obravnavanega omrežja;
- pričakovano naraščanje mednarodnega (tranzitnega) prometa v smeri proti jugovzhodu ob nadaljnji širitvi Unije na vzhod in Balkan oziroma po normalizaciji razmer in oživitvi gospodarskih tokov;
- pričakovano naraščanje mednarodnega (tranzitnega) prometa v smeri jugozahod-severovzhod;
- ozka grla na cestah skozi naselja in s tem povezana tudi slaba varnost; večine ozkih grl na teh cestah drugače kot z novogradnjami sploh ni mogoče reševati;
- slabo stanje cestnega omrežja in objektov;
- slaba povezanost obrobnihih regij z osrednjo Slovenijo in slaba navezanost teh območij na mednarodne daljinske ceste (na omrežje TEN);
- pomanjkljivo urejena križanja različnih prometnic in s tem povezana slaba varnost.

Ključna problematika na področju pomorske infrastrukture se nanaša predvsem na potrebo po povečanju obsega operativnih obal, zaradi načrtovane rasti prometa (1 mio TEU)

Ključna problematika na področju letalske in letališke infrastrukture pa je naslednja:

- zagotoviti višjo splošno raven varnosti v zračnem prometu, obenem pa zagotoviti zahtevane kapacitete;
- neprimerna umestitev in nenamenskost zgradbe območne kontrole za vodenje in kontrolo zračnega prometa;
- nezadostne prostorske kapacitete za izvajanje vodenja in kontrole zračnega prometa, ki tudi onemogočajo nadaljnjo prostorsko širitev, ki je nujno potrebna;
- postavitve novega sistema za vodenje in kontrolo zračnega prometa ter zagotovitev interoperabilnosti sistemov kontrole zračnega prometa ni mogoča v obstoječih prostorih;
- zastarelost opreme, sistemov in naprav za vodenje in kontrolo zračnega prometa;
- zastarelost nadzornih sistemov;
- nezadostna pokritost slovenskega ozemlja z nadzornimi sistemi;
- zagotavljanje predvidljivosti dogodkov v procesu prevoza ki poteka po načelu "od vrat do vrat";
- zagotavljanje združljivosti podatkovnih zbirk iz sistema nadzora pretoka zračnega prometa, letaliških slotov, iz podatkovnih sistemov, ki so vezani na mejne in carinske formalnosti;
- zagotavljanje potrebnih podatkov o letih zrakoplovov (plani leta in dejansko stanje letov), njihov zanesljiv prenos in potreben format teh podatkov;
- nepovezanost letališč v informacijski sistem podatkov o letih zrakoplovov;
- nezadostne kapacitete letališč in sistema za vodenje in kontrolo zračnega prometa.

Ključna problematika na področju javnega potniškega prometa se nanaša predvsem na:

- upadanje kvantitetne in kvalitetne ponudbe javnega potniškega prometa;
- nepovezanost omrežja javnega potniškega prometa (avtobusni in železniški promet);
- javna finančna sredstva, ki so neenotno opredeljena (ni transparentnosti);
- slabo informacijsko obveščenoost.

Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti (analiza SWOT)

Analiza slabosti in prednosti ter izzivov in nevarnosti (analiza SWOT) na področju prometa in prometne infrastrukture v Sloveniji kaže številne prednosti in izzive, ki jih velja izkoristiti, ter opozarja na nekatere slabosti in nevarnosti, ki jih z ukrepi prometne politike želimo preprečiti ali vsaj zmanjšati njihove vplive in posledice. Rezultati so naslednji:

- a) prednosti:
 - vpetost v evropsko kopensko transportno mrežo;
 - zelo ugodna geografska lega Slovenije z vidika optimalnih zračnih poti za letalski promet;
 - izhod na odprto morje z razvitim pristaniščem;
 - relativno močan transportni sektor, predvsem cestni;
 - visok delež prihodkov izvajalcev tovarnega prometa na evropskem trgu;
 - prevozniška tradicija.

- b) slabosti:
 - nepovezanost izvajalcev transportnih storitev in nepovezanost različnih vrst transportne infrastrukture (intermodalnost, multimodalnost), odsotnost logističnih centrov;
 - razpršena poselitev prebivalstva in posledično draga infrastruktura, ki lahko zadovolji te potrebe;
 - prepočasno uvajanje inteligentnih transportnih sistemov;
 - slabo razvit in nepovezan javni potniški promet;
 - manj konkurenčno železniško omrežje in (v primerjavi s cestnim) slaba organizacija železniških prevozov;
 - zastarela in izrabljena železniška vozna sredstva;
 - zastarel železniški informacijski sistem in nesodobna odprava potnikov;
 - nedokončan sistem avtocest;
 - nedokončan sistem železniške infrastrukture;
 - neoptimalen sistem zaračunavanja uporabe avtocest;
 - neizvajanje zaračunavanja uporabnine za železniško infrastrukturo;
 - slabo stanje železniške infrastrukture;
 - slabo stanje državnih cest, ki prometno »napajajo« avtocestno omrežje in povezujejo regije, kjer ni avtocest;
 - slaba dostopnost letališč;
 - nezadostne in neprimerne prostorske kapacitete centra za vodenje in kontrolo zračnega prometa;
 - zastareli infrastrukturni objekti, naprave in sistemi navigacijskih služb zračnega prometa;
 - nezadostne kapacitete letališč;
 - ogroženost kolesarjev na javnih cestnih površinah;
 - nezadostne površine, namenjene kolesarjem.

- c) priložnosti:
 - geografska lega;
 - poenotenje in harmonizacija delovanja prometnih sistemov;
 - razvoj novih transportnih tehnologij;
 - nadaljnja specializacija industrijske proizvodnje – povečevanje tovarnega prometa;
 - selitev proizvodnje tehnološko manj zahtevnih izdelkov v Vzhodno Azijo; Severni Jadran pridobiva veljavo;
 - poenotenje delovanja obstoječe infrastrukture; slovenski ponudniki storitev bi na trgu zagotavljali celovite in ne več parcialne logistične storitve;
 - nadaljnja stabilizacija zahodnega Balkana in vključitev Turčije v Unijo bosta omogočila povečevanje transportnih tokov, predvsem tranzitnih na železnici;
 - z dokončanjem avtocestnega sistema bo Slovenija notranje povezana in vpeta v evropski sistem, kar bo spodbudilo nove povezave in razvoj;
 - razvoj sodobnih visokozmogljivostnih železniških porog na koridorjih, ki potekajo skozi Slovenijo,
 - V. in X. koridor, ki potekata skozi Slovenijo;
 - razvoj tretje prometne osi, ki bo povezala regionalna središča v Avstriji, Sloveniji in na Hrvaškem in ki bo omogočila navezavo cestnega prometa teh regij na glavne prometne evropske smeri;
 - dovolj velike kapacitete in infrastruktura mednarodnih letališč v Sloveniji, ki zadoščajo za prevoz bistveno večjega števila potnikov (do 6 milijonov; leta 2005 okoli 1 milijon);
 - povečanje izkoriščenosti kapacitet in objektov na mednarodnih letališčih v Sloveniji, kapacitet posameznih objektov znotraj infrastrukturnih enot, intermodalnih sistemov (letališče-železnica-cesta);

- pričakovan porast zračnega prometa čez slovenski zračni prostor zaradi učinkovite integracije Slovenije v EU, ureditve političnih razmer na Balkanu in odprtje zračnega prostora Kosova ter vzpona turizma ob Sredozemskem morju (Egipt, Turčija, Grčija);
 - ključna priložnost za slovensko infrastrukturo je njena ugodna geografska lega, ki je pomembna tudi z evropskega zornega kota in ki se zrcali v križišču V. In X. panevropskega koridorja;
 - razvoj prevoza po morju na kratkih razdaljah in pomorskih avtocestah;
 - povečana varnost kolesarjev;
 - s posodobitvijo obstoječih in izgradnjo novih kolesarskih stez podpora rekreativno-turističnem kolesarjenju.
- d) nevarnosti:
- odliv tranzitnih transportnih tokov na vzporedno mrežo skozi Italijo, Avstrijo, Madžarsko ali Hrvaško zaradi prepočasnega razvoja javne železniške infrastrukture;
 - odliv tovarnega pristaniškega tranzita na severnomorska pristanišča zaradi slabe medsebojne povezanosti severno-jadranskih pristanišč ter na sosednja pristanišča v Benetkah, Trstu in Reki, zaradi neustreznih, predvsem železniških, zalednih povezav;
 - naraščajoči prometni zastoji in zmanjšanje varnosti v tovornem in potniškem prometu zaradi prepočasne modernizacije omrežja in nedoslednega zaračunavanja uporabe transportne infrastrukture;
 - stopnjevanje razpršenosti poselitve prebivalstva;
 - nadaljevanje nepovezanosti izvajalcev javnega potniškega prometa;
 - nazadovanje omrežja državnih cest, ki ne bo sposobno prevzeti transportnih tokov;
 - družbeno nesprejemljiva degradacija (bivalnega) okolja;
 - v civilnem letalskem prometu je nevarnost v hitro se razvijajoči konkurenčni mreži letališč na obmejnih območjih Slovenije (Trst (Ronke), Benetke (Treviso), Celovec, Gradec, Zagreb, Pulj, Reka...);
 - zmanjšanje zračnega prometa preko Slovenije zaradi nepravočasne zagotovitve ustrezne infrastrukture za vodenje in kontrolo zračnega prometa;
 - preusmeritev tokov zračnega prometa na vzporedne – neoptimalne - zračne poti zaradi nezadostnih kapacitet v zračnem prostoru;
 - nepravočasna prilagoditev nacionalnega letalskega prevoznika tržnim pogojem in konkurenci;
 - neizpolnjevanje standardov EU na področju kakovosti zraka ter zahtev Kyotskega protokola.

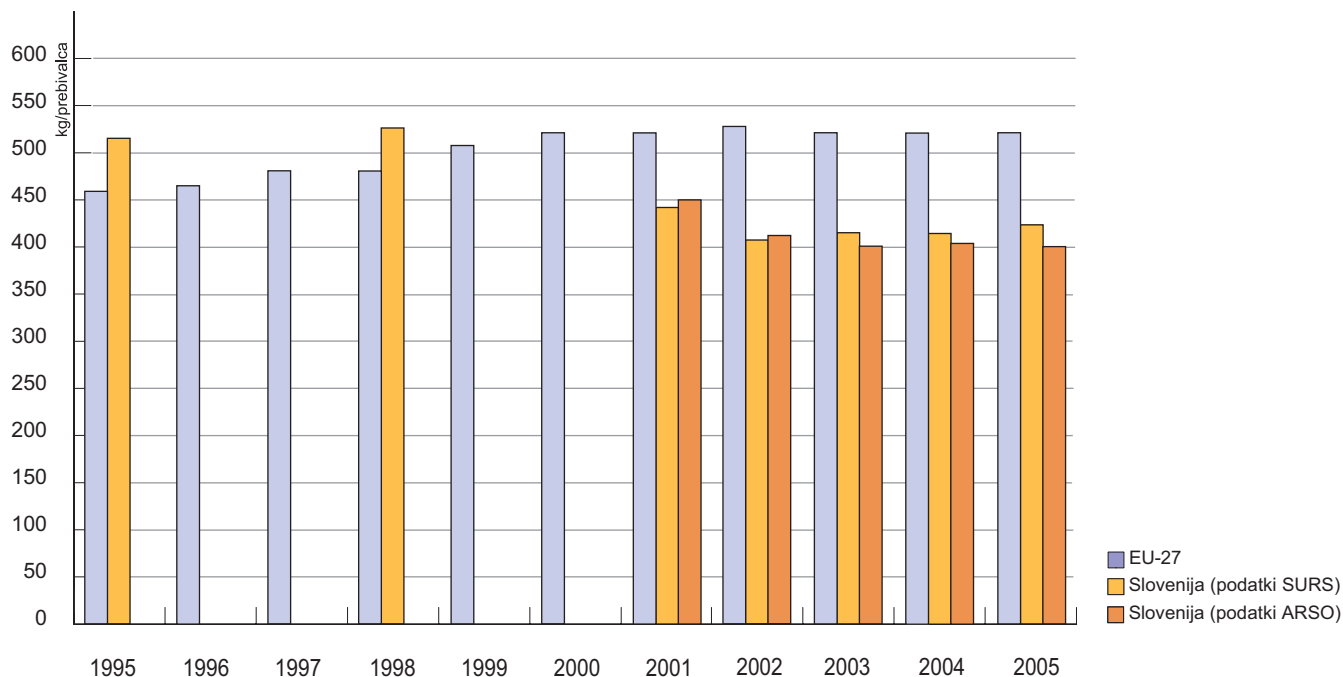
2.2. Okolje

Slovenijo označuje stabilizacija prebivalstva in prebivalstvenih pritiskov na okolje in prostor, velika razpršenost, število in majhnost naselij, v evropskih razmerah ohranjena narava, izjemna pokrajinska in biotska raznovrstnost, a prekomerna poraba naravnih virov in ustvarjanje različnih oblik obremenjevanja okolja ter prostora. Okoljska globalizacija je tudi za Slovenijo v ospredje postavila načelo planetarne in medgeneracijske okoljske odgovornosti, torej trajna globalna sprejemljivost obsega porabe naravnih virov in obremenjevanja na prebivalca. Eno najpomembnejši področij se nanaša na pitno vodo. Ta v sodobnem svetu postaja vse bolj cenjena strateška dobrina in Slovenija bi, ob ustreznem gospodarjenju z vodami, lahko v tem našla svojo priložnost. Poročila o razvoju ugotavljajo, da se načelo trajnostnega razvoja v Sloveniji postopno uresničuje, vendar ob ohranjanju slabosti in neravnovesij pri vseh treh njegovih sestavinah (gospodarski, socialni in okoljski), veliki energetske intenzivnosti in šibki integraciji okoljskih, socialnih in gospodarskih vidikov razvoja.

V okviru EU je Slovenija med državami z nadpovprečno ohranjeno naravo, rastlinskimi in živalskimi vrstami, veliko pokrajinsko in biotsko raznovrstnostjo ter kakovostnim bivalnim okoljem na pretežnem delu njenega ozemlja. Prisotna pa so prostorsko manjša območja intenzivne in večplastne pokrajinske degradiranosti, ki hkrati predstavljajo tradicionalna industrijsko-rudarska, torej tudi razvojno šibka območja. Prisotni so primeri nesmotrne rabe prostora, različni trendi prebivalstvenih in gospodarskih pritiskov na okolje ter velika energetska in materialna intenzivnost. Kakovost vodnih tokov se od leta 1992 naprej polagoma izboljšuje, dodatno pa bodo k izboljšanju prispevale čistilne naprave, ki so skladno s sprejetim programom v izgradnji. Vsebnost nitratov in pesticidov v podzemnih vodah v povprečju sicer že deset let pada, vendar so ponekod vrednosti še previsoke, zaradi česar so bili sprejeti strogi omejevalni ukrepi. Kot je bilo ugotovljeno v Celoviti presoji vplivov na okolje so v Sloveniji standardi EU na področju kakovosti zraka pogosto preseženi, kar je še posebej pomembno pri tistih onesnaževalcih, ki so najbolj škodljivi za zdravje, npr. ozon ali nitrogenski dioksin. Negativne trende na področju kakovosti zraka je moč opaziti na več mestih, zato je potrebno vzpostaviti celovite akcijske načrte na tem področju in sicer na nacionalni in tudi na regionalni ravni. Vzpostavljen je učinkovit sistem ravnanja z odpadki, postopno se urejajo številni problemi ravnanja

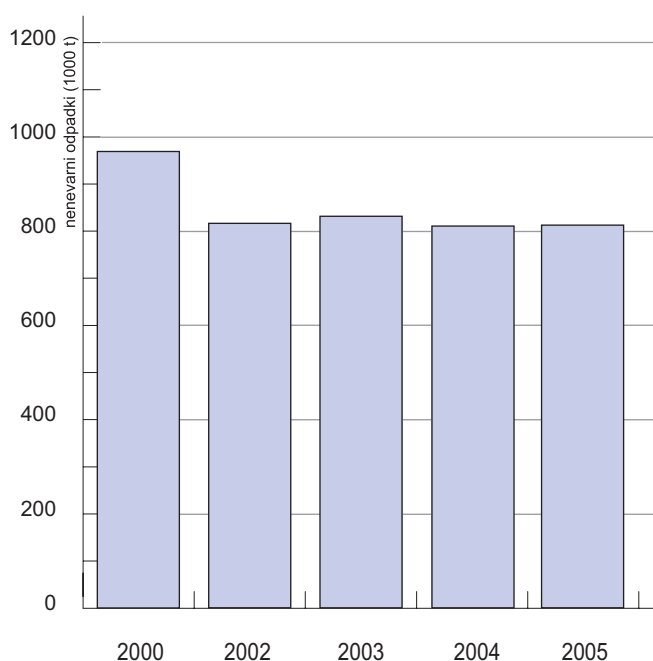
s komunalnimi odpadki (npr. uveljavitev ločenega zbiranja, vključenost prebivalstva v redni javni odvoz se povečuje). Opazno je tudi vsakoletno povečanje ločeno zbranih komunalnih odpadkov, vendar pa se skupne količine odpadkov na prebivalca, ki so sicer pod evropskim povprečjem, še vedno povečujejo.

Slika 1: Količina komunalnih odpadkov na prebivalca v Sloveniji in EU-27



Količina odloženih nenevarnih odpadkov se je sicer po letu 2000 nekoliko znižala, vendar je še vedno previsoka. Večino odloženih odpadkov (85 %) predstavljajo komunalni odpadki, zato je potrebno povečati ločeno zbiranje in ločevanje posameznih vrst odpadkov v centrih za ravnanje z odpadki.

Slika 2: Količine odloženih nenevarnih odpadkov

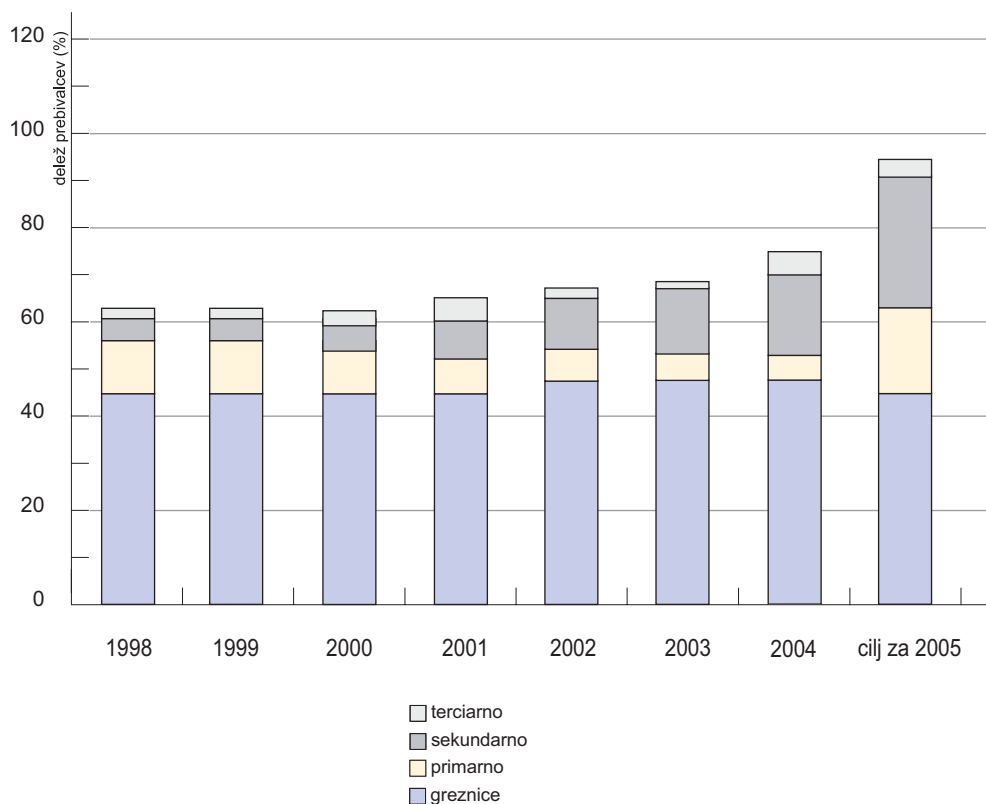


Zakonska podlaga glede kakovosti pitne vode je Pravilnik o pitni vodi, ki je usklajen z direktivo EU za pitno vodo (direktiva Sveta 98/83/ES). V Sloveniji je število hidričnih epidemij razmeroma majhno (od leta 1998 od 1 do 3 letno), enako tudi število obolelih. Za zagotavljanje skladnosti s predpisanimi zahtevami in zdravstvene ustreznosti pitne vode, po novi zakonodaji iz leta 2004, upravljavec izvaja notranji nadzor, minister, pristojen za zdravje, pa zagotavlja spremljanje stanja. Poleg tega se izvaja uradni nadzor. Leta 2003 je bil, skladno s predpisi, ki urejajo zdravstveno ustreznost živil, določen notranji nadzor, ki ga izvajajo upravljavci in ki mora biti vzpostavljen na osnovi sistema HACCP.

Mikrobiološko so problematični predvsem mali sistemi oz. oskrbovalna območja, ki oskrbujejo do 500 oziroma do 1.000 prebivalcev. Večinoma so brez upravljavca, neustrezno urejeni, brez ustreznih sredstev in opreme, slabo vzdrževani, nimajo določenih vodovarstvenih območij ali pa se ne izvaja režim v njih idr. Dolgoročna rešitev je priključitev prebivalcev na velike sisteme, ki imajo upravljavca, urejeno vzdrževanje in nadzor. Od snovi, za katere je mejna vrednost določena na podlagi neposredne nevarnosti za zdravje ljudi, je bila najpogosteje presežena mejna vrednost za nekatere pesticide in njihove metabolite, predvsem atrazin in desetilatrazin, v letu 2004 tudi za dimetenamid ter za nitrate.

Operativni program odvajanja in čiščenja komunalne odpadne vode (operativni program na tem področju povzema zahteve iz Urban Wastewater Directive in prehodnih obdobjih za izvajanje te direktive, dogovorjenih v pristopnih pogajanjih) je postavil cilj do konca leta 2005 zgraditi čistilne naprave s sekundarno stopnjo čiščenja na aglomeracijah, večjih od 100.000 PE. V Sloveniji sta dve takšni aglomeraciji – Ljubljana in Maribor, kjer živi četrtina prebivalcev Slovenije. Obe napravi sta dograjeni in delujeta. Celotno stanje v Sloveniji glede deleža prebivalcev, katerih odpadne vode se prečiščujejo na čistilnih napravah, razvrščenih glede na stopnjo čiščenja po metodologiji iz Direktive o čiščenju komunalne odpadne vode, pa prikazuje spodnja slika.

Slika 3 : Delež prebivalcev Slovenije, katerih komunalne odpadne vode so se v posameznem letu čistile na komunalnih ali skupnih čistilnih napravah z določeno stopnjo čiščenja oziroma greznicah



Podrobnejši kazalniki okolja za leto 2005 za celotno Slovenijo so objavljeni na spletni strani Agencije RS za okolje (<http://kazalci.arso.gov.si/>).

Uradna ocena Nacionalnega programa varstva okolja ugotavlja, da na večini področij (čiščenje odpadnih voda, zagotavljanje pitne vode prebivalstvu, ravnanje z odpadki, obnovljivi viri energije, kmetijsko okoljski ukrepi) sprejeti ukrepi kažejo napredek in zagotavljajo doseganje ciljev. Vendar pa so potrebna na teh področjih še velika vlaganja, ki bodo v celoti zagotovila doseganje okoljskih standardov EU.

2.2.1. Ravnanje s komunalnimi odpadki

Ključni problem Republike Slovenije na področju ravnanja z odpadki so zapolnjena odlagališča odpadkov in neizgrajenost novih regijskih centrov za ravnanje z odpadki, ki bi z vso pripadajočo infrastrukturo omogočala zmanjšanje količin odpadkov za odlaganje, dobro ločevanje uporabnih frakcij odpadkov za recikliranje in ponovno uporabo, energetska izraba odpadkov in predobdelavo odpadkov ali njihovih ostankov ter ustrezno odlaganje odpadkov ali preostanka odpadkov.

Količina nastalih odpadkov stalno narašča in ločevanje na izvoru ne dosega zastavljenih ciljev. Ker vsa odlagališča niso opremljena skladno s predpisi, je bilo z uveljavitvijo zahtev Pravilnika o odlaganju odpadkov in Uredbe o odlaganju odpadkov na odlagališčih doseženo, da so se upravljavci odlagališč, ki ne izpolnjujejo tehničnih zahtev glede delovanja odlagališča, morali odločiti za zaprtje odlagališč (35, od tega 24 komunalnih), tisti pa, ki menijo, da se bodo zahtevam pravilnika/uredbe lahko prilagodili do konca leta 2008, pa za prilagajanje in pridobitev okoljevarstvenih dovoljenj za obratovanje odlagališča (39, od tega 28 komunalnih). Republika Slovenija se je prav zato odločila usmerjati naložbe v t. i. velike projekte z regijskim značajem, ki celovito rešujejo problem ravnanja z odpadki na določenem območju.

Delež prebivalstva, vključenega v sistem rednega zbiranja in odvoza komunalnih odpadkov, se je s 76 % leta 1995 povečal na 95,5 % leta 2004. Ločeno zbiranje odpadkov izvajajo že vsi izvajalci javne službe ravnanja s komunalnimi odpadki, kar tudi omogoča ustrezno obdelavo. Po uradni evidenci Agencije Republike Slovenije za okolje je bilo konec leta 2005 v Sloveniji aktivnih 44 odlagališč nenevarnih odpadkov; v izgradnji sta bili 2 novi odlagališči. Po letu 2006 bo predvidoma obratovalo še 40 odlagališč nenevarnih odpadkov. Podatki o količinah odloženih nenevarnih odpadkov, ki so za leto 2002 primerljivi tudi s podatki Statističnega urada Republike Slovenije, kažejo, da se je količina le teh v letu 2002, glede na leto 2000, zmanjšala za okoli 14 %. Od celotne količine nenevarnih odpadkov, je bil v letu 2002 delež odloženih komunalnih odpadkov okoli 85 %, od tega večinski delež (81 %) pripada mešanim komunalnim odpadkom, preostalo so odpadki iz vrtov in ločeno zbrane frakcije. Skupni delež preostalih odloženih odpadkov iz dejavnosti (gradbeni odpadki, odpadna embalaža, odpadki iz naprav za obdelavo odpadkov, anorganski odpadki iz termičnih procesov, odpadki iz organskih kemijskih procesov, odpadki iz proizvodnje lesa in papirja in drugi odpadki), ki so glede na svoje lastnosti nenevarni odpadki, je okoli 13 %. Čeprav je v Sloveniji že vzpostavljeno ločeno zbiranje odpadkov in se ločeno zbrane frakcije ne odlagajo na odlagališčih, pa je stanje na področju ravnanja z odpadki nezadovoljivo predvsem glede količin odloženih odpadkov na odlagališčih, ki so še vedno previsoke zaradi nizkega deleža ločeno zbranih frakcij. To je posledica nezgrajenih zbirnih centrov in nezaupanja v nove okoljske tehnologije ter koristne uporabe odpadkov ali njihovih sestavin, ki zajema predvsem reciklažo odpadkov za predelavo v surovine in ponovno uporabo odpadkov ter uporabo odpadkov kot gorivo v kurilni napravi ali industrijski peči ali uporabo odpadkov za pridobivanje goriva. Poleg tega načelo Onesnaževalec plača še ni ustrezno zajeto v finančnih spodbudah, s katerimi bi dosegli večji interes prebivalcev za uporabo zbirnih točk za ločeno zbiranje odpadkov. Sorazmerno velika količina odloženih odpadkov je tudi posledica dejstva, da se pred odlaganjem ne obdelata kar 86 % mešanih komunalnih odpadkov. Tako bo treba usmeriti sredstva v zagotavljanje infrastrukture za ločeno zbiranje odpadkov in obdelavo preostalih odpadkov pred odlaganjem.

Pri analizi stroškov med zdajšnjim in prihodnjim stanjem smo ugotovili, da je ocenjena vrednost letnih okoljskih stroškov po izvedbi programa na področju ločenega zbiranja odpadkov v primerjavi s trenutnim stanjem predvideva znižanje okoljskih stroškov za 34% glede na trenutno stanje. Letni okoljski stroški, ki bi jih povzročalo nastajanje ločeno zbranih frakcij, če se ne bi reciklirale in bi se neobdelane odlagale na odlagališčih komunalnih odpadkov, in predvideno zmanjšanje teh okoljskih stroškov pri predvideni stopnji recikliranja oziroma energetske predelave ločeno zbranih frakcij v letu 2009 je razvidno iz spodnje preglednice.

Tabela 7: Predvidena stopnja recikliranja oz. energetske predelave ločeno zbranih frakcij

Vrsta ločeno zbrane frakcije	Ocenjena letna količina nastajanja frakcije (t)	Ocenjena največja višina okoljskih stroškov (EUR)	Predvidena letna količina predelave frakcije v letu 2009 (t)	Predvideno letno zmanjšanje okoljskih stroškov v letu 2009 (EUR)
Papir in lepenka	80.000	6.900.000	55.000	3.500.000
Steklo	35.000	390.000	35.000	595.000
Organski kuhinjski odpadki	180.000	37.200.000	110.000	23.600.000
Oblačila in tekstilije	10.000	1.530.000	6.000	1.220.000
Topila, premazi in lepila	1.000	960.000	1.000	900.300
Pesticidi	70	210.000	50	150.000
Električna in elektronska oprema	20.000	1.590.000	10.000	990.000
Plastika	35.000	4.100.000	30.000	3.300.000
Kovine	20.000	2.960.000	18.000	2.850.000
Les	15.000	2.025.000	14.000	1.870.000
SKUPAJ	396.000	57.865.000	279.000	38.975.000

Pri analizi stroškov smo upoštevali naslednje okoljske stroške, ki jih povzročajo nastajanje posamezne ločeno zbrane frakcije in ki se določajo na podlagi stroškov za preprečevanje naslednjih škodljivih učinkov nastajanja ločeno zbranih frakcij na okolje:

- emisije toplogrednih plinov, ki jih povzročajo pridobivanje materialov za izdelavo izdelkov iz primarnih surovin, pri čemer je merilo za določanje okoljskih stroškov tega škodljivega učinka na okolje povprečni strošek za zmanjšanje emisije toplogrednih plinov za 1 tona CO₂ ekvivalenta, ki je v letu 2005 ocenjen na 15 EUR/t CO₂;
- emisije ozonu škodljivih snovi, ki jih povzročajo nenadzorovano ravnanje ločeno zbranih frakcij, ki vsebujejo ozonu škodljive snovi, pri čemer je merilo za določanje okoljskih stroškov tega škodljivega učinka na okolje povprečni strošek za zmanjšanje emisije ozonu škodljivih snovi za 1 tona ekvivalenta ozonu škodljivih snovi, ki je v letu 2005 ocenjen na 30 EUR/t ekvivalenta ozonu škodljivih snovi;
- priprava odlagalnega prostora na odlagališču za namen odlaganja ločeno zbranih frakcij, pri čemer je merilo za določanje okoljskih stroškov tega škodljivega učinka na okolje povprečni strošek za pripravo 1 m³ na odlagališču, ki je v letu 2005 ocenjen na 60 EUR/m³ odloženih ločeno zbranih frakcij;
- emisije toplogrednih plinov, ki jih povzročajo na odlagališču odložene biološko razgradljive ločeno zbrane frakcije, pri čemer je merilo za določanje okoljskih stroškov tega škodljivega učinka na okolje povprečni strošek za zmanjšanje emisije toplogrednih plinov za 1 tona CO₂ ekvivalenta, ki je v letu 2005 ocenjen na 15 EUR/t CO₂;
- preprečevanje onesnaževanja okolja zaradi nevarnostnega potenciala izcednih vod, ki nastajajo na odlagališču zaradi odloženih ločeno zbranih frakcij, pri čemer je merilo za določanje okoljskih stroškov tega škodljivega učinka na okolje povprečni strošek čiščenja 1 m³ izcedne vode, ki nastaja oziroma je onesnažena zaradi razgradnje odloženih ločeno zbranih frakcij in je v letu 2005 ocenjen na 15 EUR/m³ izcedne vode.

Slika 4: Problematika ravnanja z komunalnimi odpadki



Iz zgornje slike je razvidno, na katerih območjih je še treba izgraditi regionalne centre za ravnanje z odpadki (rdeči oz. temnejši kvadratki).

Za zadostitev osnovnim potrebam po ločenem zbiranju odpadkov smo ocenili, da je treba imeti v državi 200-250 zbirnih centrov, kar predstavlja najmanj en zbirni center na občino, saj so nekatere občine v Sloveniji zelo majhne.

Tabela 8: Učinki ločenega zbiranja in snovne izrabe po linearni dinamiki vzpostavljanja sistema za obdobje 2001 do 2005

	2001	2002	2003	2004	2005
Rast količin odloženih odpadkov brez ukrepov	895.000	910.000	930.000	940.000	960.000
Ločeno zbrane frakcije v izrabo	75.000	110.000	150.000	175.000	210.000
Odložene količine odpadkov	820.000	800.000	780.000	765.000	750.000
Ločeno zajeti biorazgradljivi odpadki	26.000	57.000	80.000	108.000	135.000
Biorazgradljivi odpadki za snovno izrabo	22.000	48.000	68.000	92.000	115.000
Odložene količine odpadkov	873.000	862.000	862.000	848.000	845.000

Slovenija se sooča tudi s starimi odlagališči industrijskih odpadkov, za katere v nekaterih primerih onesnaževalcev ni mogoče več identificirati, v nekaterih primerih pa gre za onesnaževalce, ki so v slabem gospodarskem stanju. Identificirana so odlagališča onesnažene zemlje s PCB, nezakonita odlagališča pesticidov in neustrezna odlagališča težkih kovin oziroma galvanskih odpadkov. V načrtu je tudi podrobnejša analiza drugih lokacij tovrstnih odlagališč. Sanacija teh starih bremen, izmed katerih so nekatera v lasti občin, druga pa v lasti gospodarskih družb, je nujna zaradi znatnih vplivov na okolje. Poleg tega je treba skladno z zakonodajo EU do konca leta 2010 v industrijskih objektih zamenjati PCB ali podobne spojine z do okolja prijaznejšimi snovmi, za kar bi bilo treba gospodarske subjekte dodatno stimulirati in pospešiti proces zamenjave ter zagotoviti ustrezno odstranitev oz. predelavo teh snovi. V okviru urejanja ravnanja z nevarnimi odpadki bo treba sanirati tudi obstoječe odlagališče nevarnih odpadkov, kjer je sanacija potrebna zaradi povečanih emisij izcednih voda v podtalnico. V okviru teh dejavnosti

bo upoštevano načelo Onesnaževalec plača in tudi zakonodaja, ki ureja področje državnih pomoči. Uspešnost ugotavljanja onesnaževalcev na nezakonitih odlagališčih sicer za zdaj še ni v celoti zadovoljiva, gre pa le za odpadke manjših podjetij ter iz naslova gradnje in rušenja. Tudi na tem področju se pripravljajo ustrezne študije za celovito ugotovitev stanja.

2.2.2. Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih voda

Iz poročila o stanju okolja za leto 2002 je razvidno, da se onesnaženje površinskih vodotokov z organskimi snovmi zmanjšuje, izjema je ponovno naraščanje vrednosti KPK v porečju Mure v zadnjem triletnem obdobju. Poudariti je treba, da je obremenjenost porečja Mure z organskimi snovmi najvišja v Sloveniji. Vsebnost amonija na večini hidrografskih območij v Sloveniji upada, izjema je porečje Save, zato smo se tudi odločili za prednostno urejanje tega območja.

V splošnem je bolj problematično onesnaženje z nitrati zaradi točkovnega onesnaževanja, ki je predmet kmetijsko okoljskih programov in ne izgradnje infrastrukture.

Prav tako je skrb vzbujajoče onesnaženje z ortofosfati, ki po znatnem zmanjševanju v letih 1986–1997 ponovno narašča. Treba je opozoriti tudi na naraščanje vsebnosti fosfatov v porečju Save, predvsem dolvodno od merilnega mesta v Hrastniku (vir onesnaževanja je industrija, ki izpušča odpadne vode v Boben), kar lahko povzroči težave na vplivnih območjih energetskih stopenj obstoječe in prihodnjih hidroelektrarn v spodnjem toku Save.

Začetek gradnje kanalskega omrežja in preprostih čistilnih naprav v Republiki Sloveniji segajo v leto 1970. Posebej dinamično obdobje gradnje čistilnih naprav in kanalskega omrežja je bilo v letih 1970–1980, kjer so se zgradile čistilne naprave v večjih industrijskih središčih, kot so Kranj, Škofja Loka, Jesenice. Konec osemdesetih let prejšnjega stoletja so se začele graditi manjše čistilne naprave zlasti v turističnih središčih. Nov razmah gradnje čistilnih naprav je bil značilen konec devetdesetih let prejšnjega stoletja, ko so na voljo sredstva takse, sredstva državnega proračuna in sredstva skladov Evropske Unije.

Glede na stanje v letu 2004 je iz analize območij poselitve glede na njihovo gostoto poseljenosti sledi, da:

- 10 % slovenskega prebivalstva prebiva v naseljih ali delih naselij z manj kot 50 prebivalcev;
- 10 % slovenskega prebivalstva prebiva v naseljih ali delih naselij s 50 ali več prebivalci, pri čemer pa je gostota poseljenosti manj kot 10 prebivalcev na hektar;
- 20 % slovenskega prebivalstva prebiva v naseljih ali delih naselij, kjer je gostota poseljenosti od 10 do 20 prebivalcev na hektar;
- 60 % slovenskega prebivalstva prebiva v naseljih ali delih naselij z gostoto poseljenosti, ki presega 20 prebivalcev na hektar.

Iz analize območij poselitve glede na njihovo gostoto poseljenosti sledi, da mora biti skladno s predpisi, ki urejajo odvajanje in čiščenje komunalne odpadne vode, na javno kanalizacijo priključeno:

- najmanj 1.200.000 prebivalstva, ker prebivajo v naseljih ali delih naselij z več kot 50 prebivalci in gostoto obremenjenosti zaradi nastajanja komunalne odpadne vode več kot 20 PE/ha;
- dodatno še do največ okoli 350.000 prebivalcev, ker prebivajo v naseljih, v katerih je celotna obremenjenost zaradi nastajanja komunalne odpadne vode več kot 2.000 PE.

Za odpravo razlik na področju opremljenosti za odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih voda in uskladitev s standardi po vstopu v EU skladno s pridružitveno pogodbo, ki zahteva, da izvedemo naloge najkasneje do leta 2015, je Vlada RS v letu 2004 sprejela Operativni program odvajanja in čiščenja komunalne odpadne in padavinske vode. Program določa koordinirane ukrepe države in občin za postopno doseganje ciljev varstva okolja pred obremenjevanjem zaradi nastajanja komunalne odpadne vode. Poleg tega program predstavlja tudi sistem integriranega upravljanja z vodami, skladno z direktivami WFD in UWWDD.

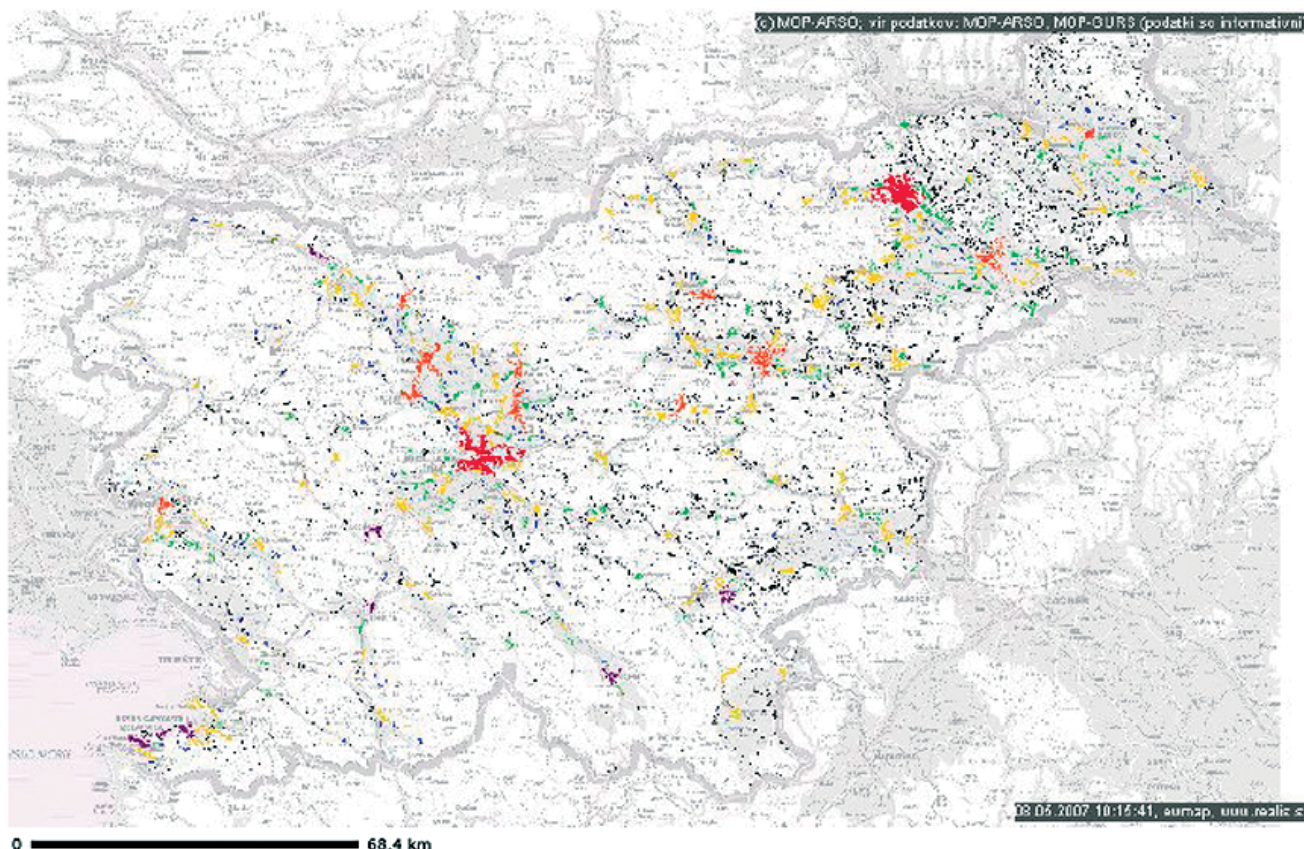
Trenutno nobena izmed čistilnih naprav nima izgrajenega objekta za odstranjevanje blata čistilnih naprav, prav tako pa v zdajšnji kakovosti ne ustreza predpisom za odlaganje v tla in ker ima Slovenija velik del ozemlja razglašen za vodovarstveno območje ali območje Nature 2000 oz. za posebno varstveno območje (SPA), je zato nujno potrebno urediti ravnanje z blatom iz čistilnih naprav. Operativni program odvajanja in čiščenja komunalne odpadne in padavinske vode določa, da se blato iz čistilnih naprav, kjer tudi ni možnosti za vnos blata v tla, sežiga. Med prednostna območja za sežig blata čistilnih naprav smo uvrstili urbana območja, kjer ni drugih možnosti za uporabo blata.

Na področju odvajanja in čiščenja komunalnih odpadnih voda smo v zadnjih nekaj letih zmanjšali emisijo snovi v vode za 450 000 PE z izgradnjo več čistilnih naprav. Na področju gradnje čistilnih naprav opažamo znatno izboljšanje. Slabše pa je na področju gradnje kanalskega sistema, saj je gradnja zaradi pridobivanja ustreznih soglasij počasnejša in zahteva večje sodelovanje lastnikov zemljišč. Ker so se občine zdaj raje odločale za izgradnjo čistilnih naprav, ne pa tudi kanalizacije, smo centralizirali pripravo in financiranje naložb iz sredstev okoljskih dajatev zato, da bi trend preusmerili v gradnjo kanalskega sistema skupaj s čistilnimi napravami. Republika Slovenija je do zdaj financirala 13,5 mrd. SIT letno v izgradnjo infrastrukture na področju odvajanja in čiščenja in manjši del je bil usmerjen v izgradnjo kanalizacije. Če bi bilo stanje usmerjeno v enaki meri v kanalizacijo in čistilne naprave, bi lahko do zdaj izgradili 800-1.000 km primarnih kanalizacijskih vodov, namesto tega pa so občine usmerjale denar v sanacijo starih kanalizacijskih sistemov in večji del v gradnjo čistilnih naprav, manj pa v izgradnjo novih kanalizacijskih sistemov. Zato je finančna pomoč države in EU skupaj s centraliziranim pristopom nujna za izpolnitev vseh obveznosti na področju odvajanja in čiščenja odpadnih voda do leta 2015, ki jih je Slovenija podpisala v pristopni pogodbi. Centraliziran pristop omogoča tudi lažje reševanje zapletov pri pridobivanju soglasij ustreznih služb.

Po izvedbi vseh ukrepov, skladnih z Operativnim programom odvajanja in čiščenja komunalne odpadne in padavinske vode, bo priključenih od leta 2004 do leta 2015 več kot 1,500.000 prebivalcev. Državni operativni program je opredelil na celotni ravni države 3.260 aglomeracij, ki jih je glede na kriterije in predpise treba opremiti s kanalizacijo in na koncu s čistilno napravo. Identificiranih je bilo 159 večjih aglomeracijah, ki jih je treba opremiti z ustrežno infrastrukturo in so prikazane v spodnji sliki. Skladno s 17. členom UWWD je Slovenija o teh aglomeracijah že poročala Evropski komisiji v decembru 2006.

Slika 5: Prikaz aglomeracij na področju odvajanja in čiščenja odpadnih voda

Okolje: Aglomeracije-UWWT



2.2.3. Oskrba s pitno vodo

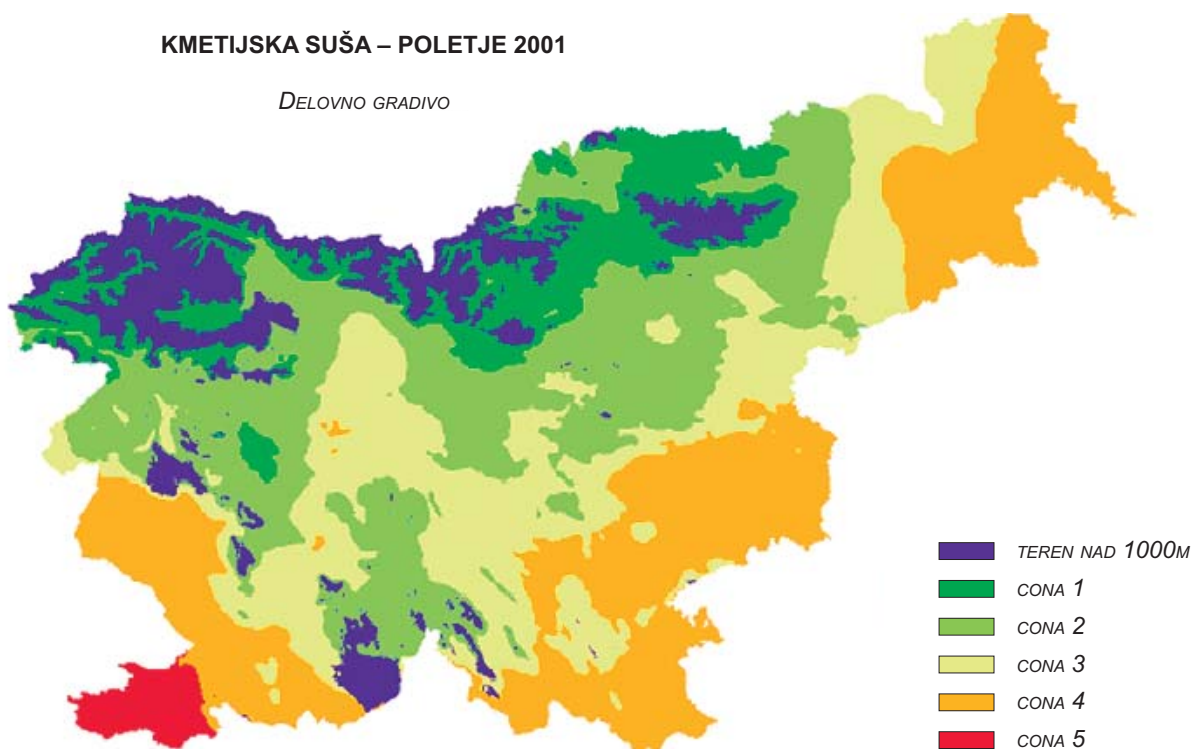
Slovenija je zaradi velike količine padavin, ki v povprečju padejo na njeno ozemlje, sorazmerno bogata z vodami. Količine vode, ki se kot del vodnega kroga pojavljajo na območju Slovenije, so nad evropskim povprečjem. Ko pa govorimo o razpoložljivosti voda se kot glavni problem pojavlja izredno neenakomerna časovna in prostorska razporejenost zalog površinskih voda in precejšnje nihanje vodnih zalog podzemnih voda.

Največje zaloge podzemnih voda so v osrednjem delu Slovenije, najmanjše pa na skrajnem severovzhodu in skrajnem jugozahodu države, ki sta hkrati območja z najmanjšimi povprečnimi količinami padavin. Poseben problem predstavljajo območja s kraško poroznostjo, ki predstavljajo bogat vir podzemnih voda, ki ga je zaradi specifičnih lastnosti območja težko obvarovati pred antropogenimi obremenitvami. V Sloveniji so podzemne vode glavni vir pitne vode, površinske vode pa rabijo predvsem za potrebe tehnološke vode.

V zadnjih desetletjih se posegi človeka v hidrološki krog izrazito kažejo tudi v nihanju gladine oz. zalog in v spreminjanju tokovnih vzorcev podzemne vode. Zniževanje gladin podzemnih voda je posledica spreminjanja rabe prostora in s tem povezanega urejanja vodnega režima površinskih voda ter rabe vode. Zviševanje gladin pa je lahko v povezavi z opustitvijo industrijske rabe podzemne vode, izgradnjo hidroenergetskih objektov na površinskih vodah, bogatenjem vodonosnikov in opuščanjem vzdrževanja melioriranih kmetijskih površin. Na podlagi teh podatkov smo izbrali nekatera prednostna območja za izgradnjo večjih vodovodnih sistemov.

Na skoraj enakih področjih se pojavlja tudi kmetijska suša in v zadnjih časih celo hidrološka suša. Prostorsko analizo ocene intenzitete kmetijske suše je izvedena na osnovi vseh meteoroloških postaj po Sloveniji. Na osnovi dobljenih točkovnih vrednosti je izdelana karta prostorske porazdelitve kmetijske suše. Glede na dobljene rezultate za leto 2001 se Slovenija deli na 5 razredov po intenzivnosti kmetijske suše.

Slika 6: Intenzivnost kmetijske suše v letu 2001



AGENCIJA RS ZA OKOLJE – URAD ZA METEOROLOGIJO

Osnova za analizo trendov značilnih pretokov na reprezentativnih vodomernih postajah posameznega porečja je bila opravljena analiza trendov za vodomerne postaje z najdaljšim nizom podatkov (1981–2000). Izbrano primerljivo obdobje 1955–2000, za katero so na voljo podatki o pretokih za vse izbrane reprezentativne postaje na porečjih, ima podobne značilnosti kot obdobje najdaljših nizov. Izsledki analize kažejo na podobne časovne spremembe na vseh porečjih. Medtem ko veliki pretoki v pretežnem delu Slovenije naraščajo (velikost naraščanja je odvisna predvsem od stopnje protipoplavnih ukrepov oziroma zadrževanja konic poplavnih valov v zgornjem toku vodotokov), srednji in mali pretoki bolj ali manj izrazito upadajo.

Dodatne težave pri zagotavljanju zadostnih količin vode povzročajo v zadnjih letih opažena sprememba v časovni razporeditvi odtokov, saj se obdobja z velikimi odtoki v vodotokih z dežnim in dežno-snežnim režimom pomikajo v zimski čas, obdobje nizkih pretokov v poletnih mesecih pa se daljša. S tem se povečuje verjetnost nastopanja dolgotrajnejših suš. Če ob tem upoštevamo še upadanje letno potencialno razpoložljive vode v Sloveniji, lahko domnevamo, da bo vode primanjkovalo tudi tam, kjer je zdaj ni, in da bodo težave pri zagotavljanju zadostne količine vode tudi tam, kjer jih ni bilo.

Poleg podnebnih sprememb, ki se kažejo v spremenjenih odtočnih režimih in pojavljanju suše, ima velik vpliv na količino in kakovost pitne vode tudi človek s svojo dejavnostjo.

Ugotovljeno je bilo tudi, da velika večina vodovodnih sistemov nima opredeljenih rezervnih vodnih virov, ki so nujni za delovanje sistema ob kakršnem koli izpadu. Ugotavljamo, da občine za skladnejši razvoj območij nujno potrebujejo dodatna sredstva za izgradnjo novih vodovodnih sistemov, rezervnih vodnih virov in dolgoročno zmanjšanje ranljivosti Republike Slovenije zaradi podnebnih sprememb.

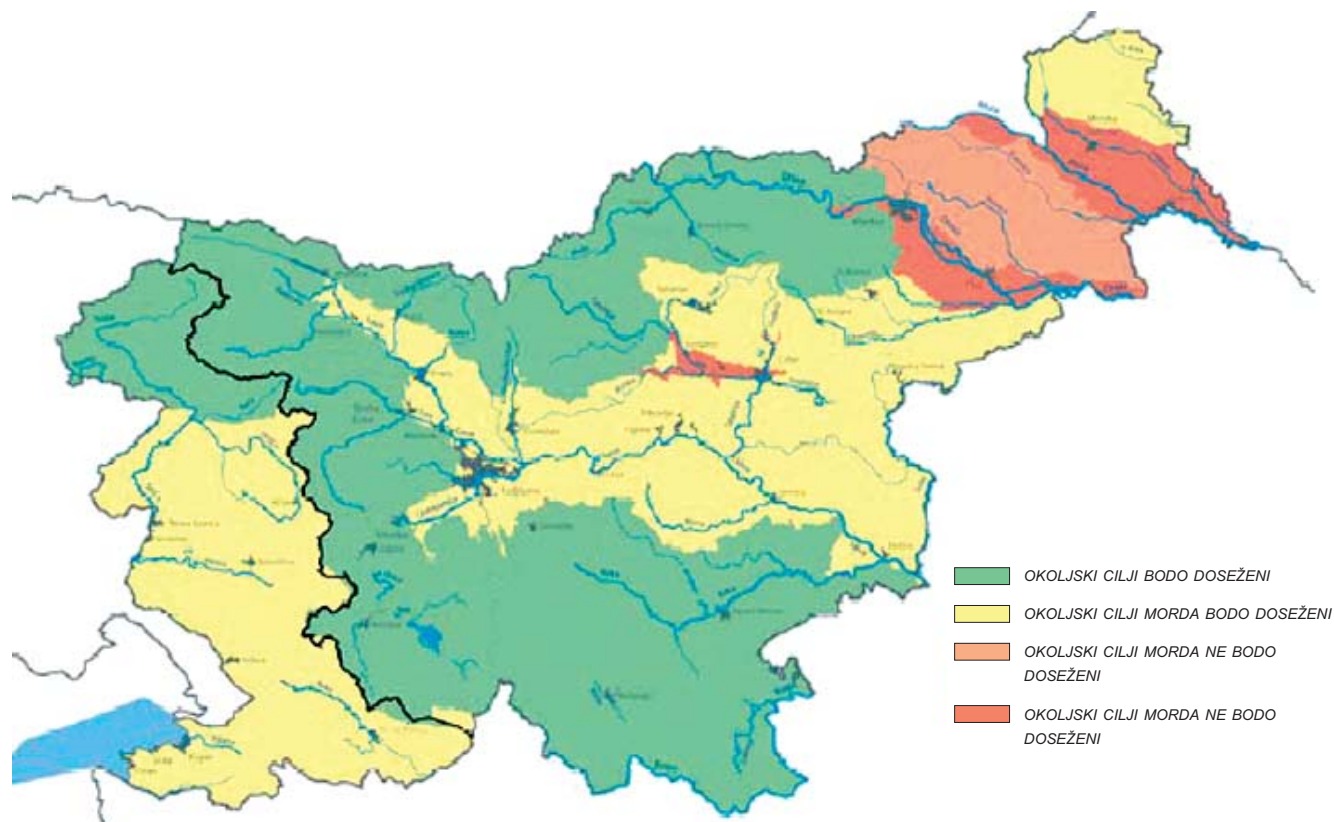
Na zdravstveno ustreznost pitne vode v veliki meri vpliva kakovost surove vode, kar je odvisno predvsem od izvora pitne vode. Tudi načini in postopki priprave so odvisni od značilnosti surove vode.

Dolgoletne meritve vsebnosti nitrata v podzemnih vodah v splošnem kažejo trend upadanja, kljub temu so povprečne vsebnosti nitratov za triletno obdobje 1998–2000 še vedno višje od dopustnih mejnih vrednosti 25 mg NO₃/l na Prekmurskem, Murskem, Apaškem, Dravskem, Ptujskem, Sorškem in na Krškem polju, v Spodnji Savinjski dolini, dolini Bolske, Kamniške Bistrice in v Soški dolini.

Onesnaženje s pesticidi je posledica prekomerne in nepravilne rabe fitofarmaceutskih sredstev (FFS) za uničevanje plevelov, škodljivcev ali plesni na obdelovalnih površinah, parkih, igriščih, cestah, železnicah. Najvišja dopustna vsebnost za atrazin in njegov metabolit desetilatrazin je 0,1 µg/l, za druge pesticide in njihove metabolite pa 0,06 µg/l, za vsoto vseh pesticidov 0,5 µg/l. S pesticidi so najbolj onesnažene podzemne vode Apaškega, Prekmurskega, Dravskega in Ptujkega polja ter doline Bolske, kjer je večina poprečnih vsebnosti vsote pesticidov v obdobju 1997–2000 višja od dopustne 0,5 µg/l. Med pesticidi sta v podzemni vodi najpogostejša in v najvišjih koncentracijah prisotna atrazin in njegov metabolit desetilatrazin. Zaradi prepovedi uporabe atrazina se ta nadomešča z drugimi, predvsem metolaklorom, ki na posameznih mestih dopustne vrednosti presega do 20-krat (Podreča na Sorškem polju, Sobetinci na Ptujskem polju).

Začetna opredelitev dobrega kemijskega stanja podzemnih vodnih teles je pokazala, da se predvsem na nekaterih področjih lahko pričakuje, da do leta 2015 okoljski cilji ne bodo doseženi in da bodo potrebni na tem področju posebni kmetijsko-okoljski ukrepi, ki se že izvajajo. Zaradi same oskrbe s pitno vodo pa moramo izgraditi vodovodne sisteme, ki bodo omogočali pitje zdrave pitne vode nadzorovane kakovosti in sočasno zagotoviti razvoj določenih manj razvitih območij. Ob tem pa ne smemo pozabiti na ukrepe varstva voda.

Slika 7: Razporeditev možnosti izvedbe okoljskih ciljev.



Ključni okoljski problemi so vezani na naslednje elemente:

- razpršeno onesnaževanje podzemnih voda z nitrati in pesticidi iz različnih virov;
- klimatske spremembe in spremembe vodnih režimov;
- točkovni viri onesnaženja v urbanih okoljih (netesna kanalizacija, izpusti iz industrije);
- visoka ranljivost vodnih virov;
- neustrezne bilance vodnih količin vodnih virov (dolgoročno nižanje ravni podzemnih voda na nekaterih področjih).

Ker se večina slovenskih mest oskrbuje s pitno vodo iz podzemnih vodnih virov, sta njihovo varstvo in raba še posebej pomembna, saj je oskrba s pitno vodo pogoj tudi za gospodarski razvoj področja.

V Republiki Sloveniji je bilo na dan 30. 06. 2004 1,997.004 prebivalcev (Vir: Ministrstvo za notranje zadeve, Statistični urad RS). V zbirki podatkov o sistemih za oskrbo s pitno vodo je bilo v letu 2004 vpisanih 977 oskrbovalnih območij, s katerih se je oskrbovalo s pitno vodo 1,840.135 prebivalcev, kar pomeni 92 % prebivalcev Slovenije. Ti podatki povedo, da se 156.869 prebivalcev ni oskrbovalo s pitno vodo, ki je bila zajeta v monitoring 2004. Prebivalci so se oskrbovali iz lastnih vodnih virov in sistemov, ki oskrbujejo manj kot 50 prebivalcev in oskrbovalnih območij, ki so izpadla iz zbirke in s tem iz Programa monitoringa pitne vode 2004 zaradi nepopolnega zajema oskrbovalnih območij. Teh območij je bilo po oceni 70, večinoma velikostnega razreda 50–500 prebivalcev in so oskrbovala približno 20.000 prebivalcev.

V letu 2005 se je skupno zdravstveno stanje v Sloveniji na podlagi podatkov o monitoringu pitne vode za leto 2005 nekoliko izboljšalo.

V letu 2004 je bilo nitratom izpostavljenih 12.243 prebivalcev na treh različnih oskrbovalnih območjih, v letu 2005 pa le 4.046 na štirih manjših oskrbovalnih območjih v okolici Murske Sobote.

V letu 2004 so presegali mejno vrednost pesticidi: atrazin ter njegov metabolit desetilatrazin ter dimetenamid. Koncentracije pesticidov so bile presežene v 25 vzorcih, na 15 različnih oskrbovalnih območjih, ki so oskrbovala skupno 183.881 prebivalcev. Podatki kažejo, da je bilo pesticidom v pitni vodi v letu 2005 izpostavljenih manj prebivalcev, in sicer 151.297 prebivalcev.

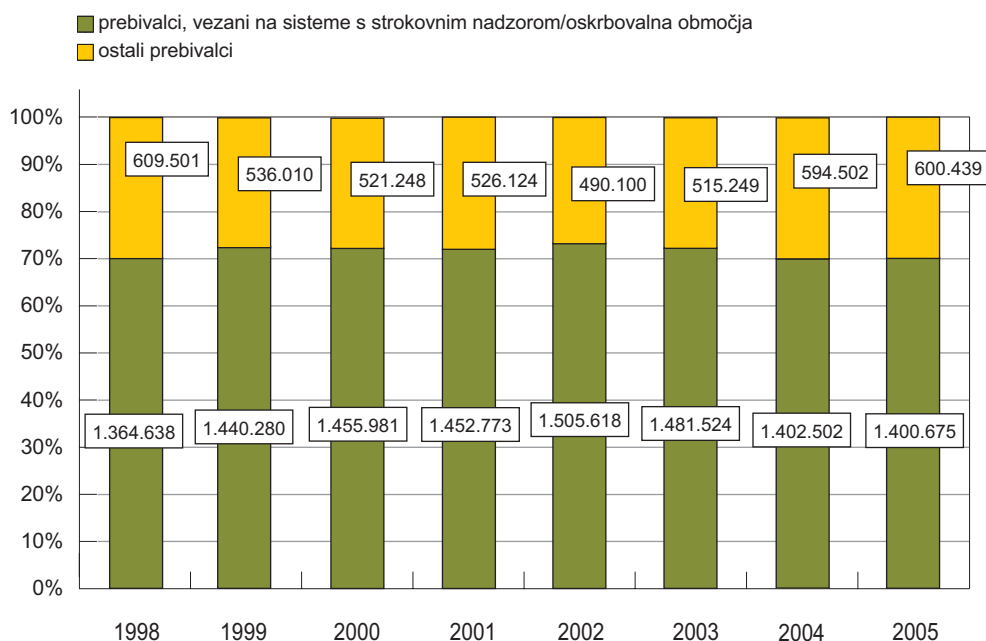
Število prebivalcev, pri katerih je bil vsaj en vzorec neskladen zaradi prisotnosti E.coli, je bilo skupno 554.477 oz. 30 % prebivalcev. Zajeta so vsa oskrbovalna območja ter skupaj redna in občasna preskušanja. V letu 2005 je bil ta delež za 1 % manjši kot v letu 2004.

V letu 2005 naj bi pitno vodo stalno prekuhali na 264 (27 %) oskrbovalnih območjih, kjer izredno izstopa področje Nove Gorice s 85%. Tako je skupaj okoli 700.000 prebivalcev občasno izpostavljenih kemijskemu ali mikrobiološko oporečni oskrbi s pitno vodo.

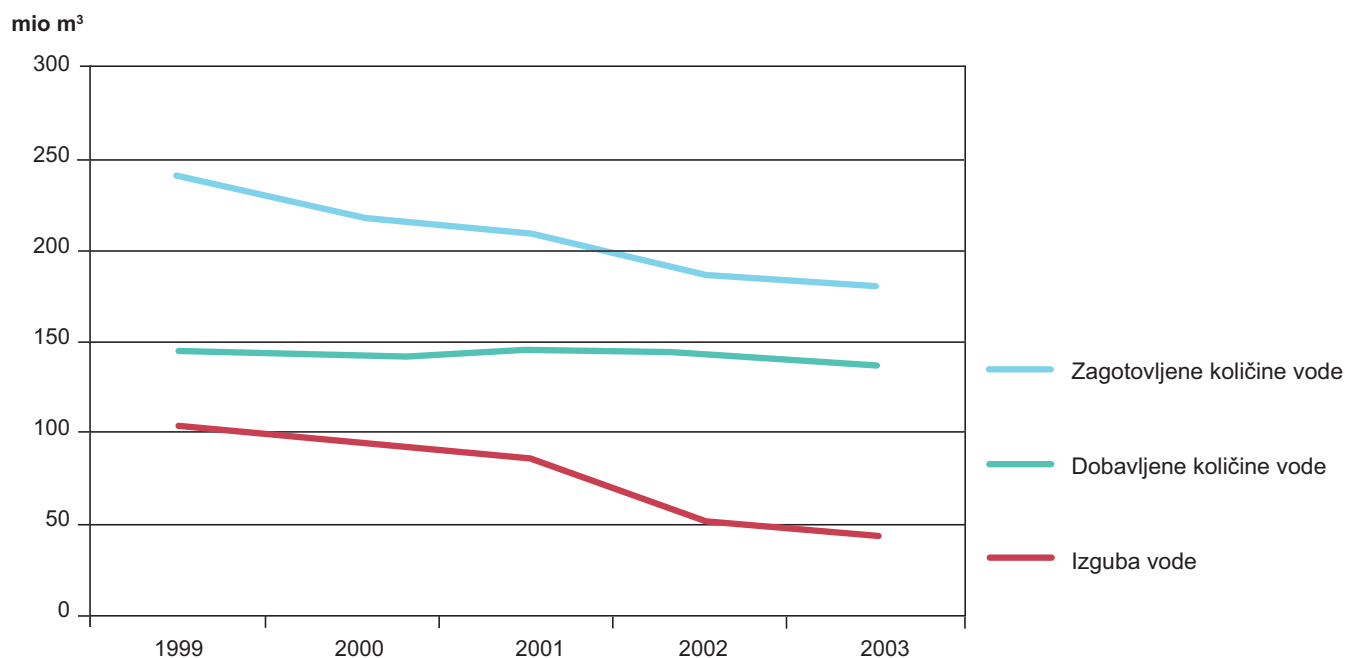
V Sloveniji je bilo v letu 2005 po Zbirki podatkov o sistemih za oskrbo s pitno vodo in o skladnosti pitne vode 75 oskrbovalnih območjih, ki so oskrbovala po več kot 5.000 prebivalcev; skupaj so oskrbovala 1,400.675 oz. 70 % prebivalcev Slovenije. Število vključenih prebivalcev na sisteme s strokovnim nadzorom je v letu 2004 in 2005 nekoliko manjše, ker so bili do leta 2003 vključeni celotni sistemi za oskrbo s pitno vodo, ki so se v letu 2004 in 2005 ponekod delili v več manjših oskrbovalnih območjih, izmed katerih je vsako oskrbovalo manj prebivalcev kot prej celotni sistem.

V letu 2003 je bilo za javni vodovod načrpanih 187 milijonov m³ sveže vode. Večina te vode je bila načrpana iz podzemne vode, zato je skrb za ohranjanje zadostnih količin podzemnih vod in za ohranjanje njihove kakovosti v Sloveniji še toliko pomembnejša. Izguba vode zaradi dotrajanih vodovodnih omrežij se postopno zmanjšuje. Za podzemne vode je značilno, da so vir pitne vode manj problematične, zlasti v mikrobiološkem smislu. Za površinske vode oz. kraške vode je značilno, da na svoji poti pobirajo najrazličnejša onesnaženja in so pogosto slabše mikrobiološke kakovosti.

Slika 8: Število in delež prebivalcev Slovenije, vezanih na sisteme v letih 1998–2003 s strokovnim nadzorom oz. na oskrbovalna območja v letu 2004 in 2005, ki oskrbujejo več kot 5.000 prebivalcev ter število in delež ostalih prebivalcev Slovenije



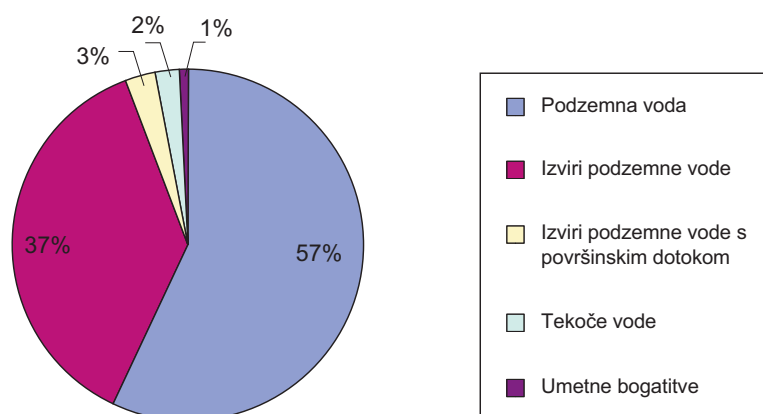
Slika 9: Zagotovljene in dobavljene količine vode ter količine vodnih izgub po letih



Glede na pozitivne dolgoletne izkušnje z delovanjem navedenih vodnih virov in primerljivih sistemov v tujini se z operativnim programom oskrbe s pitno vodo predvideva uporaba orodij umetnega bogatenja podzemnih voda s ciljem njihove zaščite oziroma količinskega bogatenja.

V preteklosti se je pogosto dogajalo, da je organizirana oskrba s pitno vodo prek javnih vodovodnih sistemov postopoma pokrivala območja oskrbe, ki so bila pred tem oskrbovana iz lastnih vodnih virov. Ti vodni viri so bili pogosto neustrezne kakovosti. S ciljem zmanjševanja porabe vode so uporabniki pogosto izvedli svoje interne vodovodne sisteme na način, da so za potrebe po vodi, ki ne zahtevajo kakovosti pitne vode (npr. izpiranje sanitarij, čiščenje idr.) vzpostavili vzporeden sistem, ki se napaja iz vodnega telesa podzemne vode, površinske vode ali iz cisterne z zbrano deževnico.

Slika 10: Struktura voda v RS



Glede na to, da je v skladu z zakonom o varstvu okolja oskrba s pitno vodo opredeljena kot obvezna občinska gospodarska javna služba varstva okolja predstavlja občina izredno pomemben subjekt pri izvajanju nalog vezanih na učinkovito in uspešno oskrbo s pitno vodo in gospodarski razvoj.

Prioriteta oskrbe čim večjega dela prebivalstva RS s kakovostno pitno vodo je ena od stalnih prioriteta pristojnih institucij na področju varstva okolja. Pomen pitne vode izhaja iz vode kot nujno potrebne dobrine za obstoj in preživetje človeka in razvoj gospodarstva. Poleg tega te investicije predstavljajo sistem integriranega upravljanja z vodami, skladno z WFD direktivo.

2.2.4. Zmanjšanje škodljivega delovanja voda

Ključna naloga Republike Slovenije na področju urejanja voda je sprejeti načrte urejanja voda in zagotoviti na poplavno ogroženih območjih na vsaj 100-letno poplavno varnost in tako zmanjšati ranljivost gospodarstva in zmanjšati morebitno nastalo škodo zaradi poplav oz. podnebnih sprememb. Vsi ukrepi se bodo izvajali skladno z Water Framework Direktivo, s čimer se bo doseglo trajnostno upravljanje z vodami. Iz Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture se bo sofinancirala gradnja objektov za zagotovitev poplavne varnosti na trenutno poplavno najbolj ogroženih območjih, ki so tudi poseljena in kjer bi lahko bila škoda največja.

Zaradi naravnih karakteristik so obseg, pogostost poplav in škoda na območju Slovenije veliki, pričakovati pa je, da se bo zaradi posledic podnebnih sprememb stanje še poslabšalo. Poplave ogrožajo več kot 300.000 ha površja Slovenije. Od tega je največje območje poplav na dolinsko-kotlinskem dnu (237.000 ha) na okoli trideset obsežnejših poplavnih območjih. Manj obsežna so poplavna območja ob obali in v dnu kraških polj (70.403 ha). Uničujoče poplave najpogosteje povzročajo siloviti nalivi in tudi hitro taljenje snega. Zelo pomembne so krajevne razmere, predvsem prevlada močno razčlenjenega hribovitega sveta in vododržne podlage, ki pospešujejo hiter odtok vode v doline in kotline. Človek je s krčenjem gozdov, z obdelavo tal, izgradnjo skoraj 6.000 naselij, s cestno in z železniško mrežo ter z drugimi objekti močno spremenil vodni režim, s tem pa tudi poplavne razmere.

Program Zmanjševanja škodljivega delovanja voda temelji na uvajanju trajnostno naravnanih ukrepov, ki upoštevajo problematiko celotnega prispevnega območja in vsebuje naslednje ključne usmeritve:

- raba prostora na poplavnih območjih se mora prilagoditi poplavam, tako da se postopno zmanjšajo vplivi dozdajšnjega poseganja človeka v naravne procese;
- gradnja protipoplavnih objektov, ki je še vedno eden izmed pomembnih elementov obrambe pred poplavami, se omeji na varovanje življenj in pomembnejših materialnih dobrin, pri čemer je treba upoštevati tudi varstvo narave in krajine;
- na poplavnih območjih je še posebej treba zagotoviti ukrepe za preprečitev onesnaženj voda, vodnih ekosistemov in tal kot posledic poplav;
- varstvo pred poplavami mora vsebovati: zadrževanje prekomernih količin voda, hranjenje teh količin na območju nastanka in postopno odvajanje v vodni režim, ko to ne povzroča več škodljivega delovanja.

Poplave so kompleksen problem, saj povzročajo veliko gmotno škodo in človeške žrtve. Reke in morja so dinamični sistemi, zato se varstvo pred poplavami ne more obvladovati s parcialnimi ali sektorskimi ukrepi. Nevarnost poplav je skupni problem in se mora obravnavati na ravni celotnega povodja. Ukrepi za varstvo pred poplavami v eni regiji lahko vplivajo na poplavno ogroženost v drugih regijah, ki ležijo ob reki navzgor ali navzdol, zato je treba pri načrtovanju ukrepov ugotoviti, kako ukrepi učinkujejo na celotno porečje.

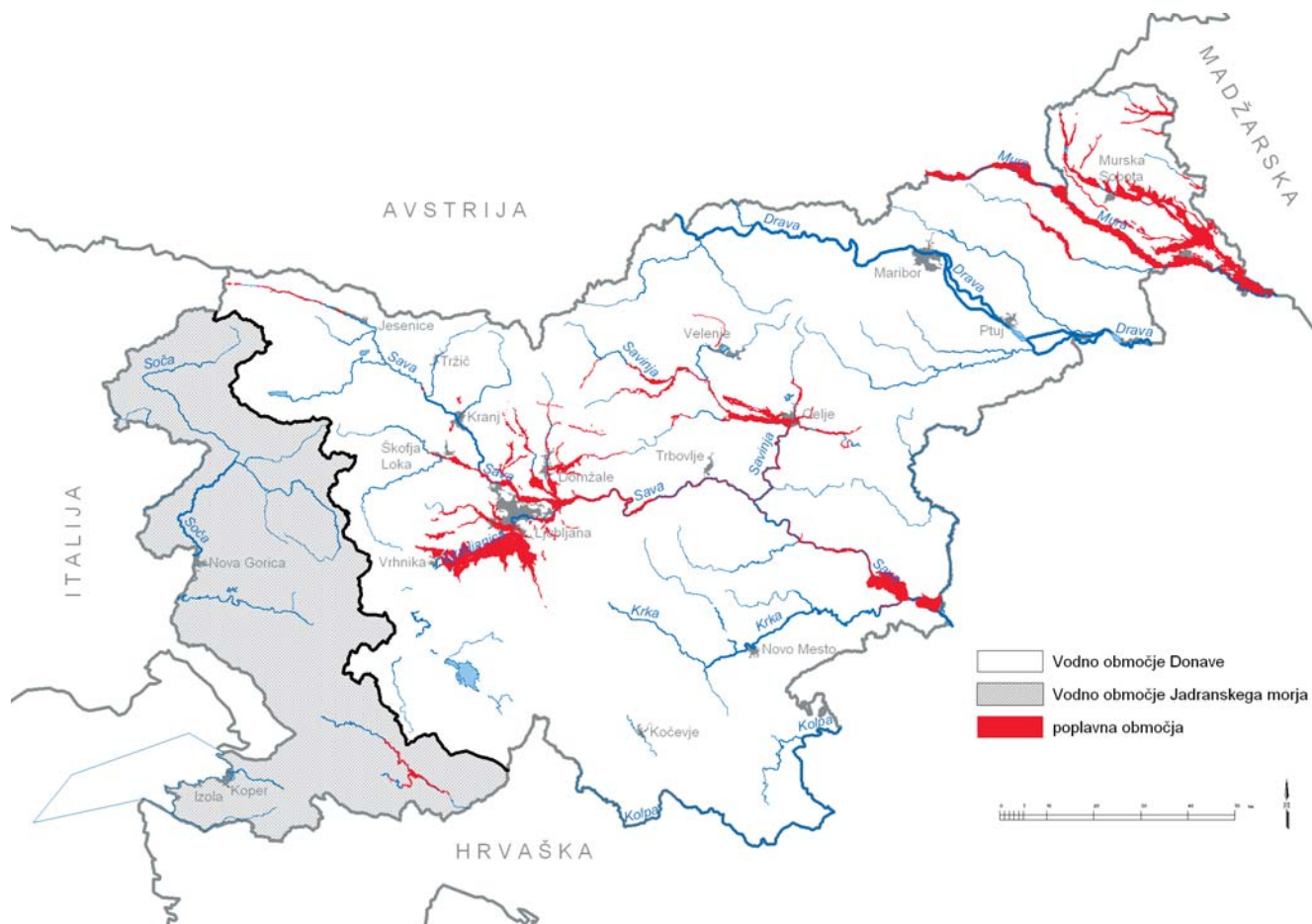
Zmanjševanje škodljivega delovanja voda zahteva celovito obravnavo naravnih procesov, njihovih značilnosti in njihovih potencialov za ogrožanje življenj in gmotne škode ter prilagoditev življenja ljudi tem procesom. Temu je treba prilagoditi tudi urejanje voda, ki mora obsegati tako ekonomske, upravne, nadzorne in tudi gradbene ukrepe.

Za zmanjševanje škodljivega delovanja voda bo v okviru Načrta upravljanja voda pripravljen tudi Podrobnejši načrt upravljanja voda za zmanjševanje škodljivega delovanja voda na povodju Donave in Jadranskih rek, ki bo vseboval:

- na podlagi predhodne ocene poplavne nevarnosti pripravljene karte poplavnih območij;
- program aktivnosti in ukrepov za posamezna pomembna območja, skupaj s pobudami za začetek priprave lokacijskih načrtov za umestitev gradbenih ukrepov v prostor;
- začetek izvajanja gradbenih ukrepov v okviru programa Sklada za vode;
- druge instrumente za zmanjšanje posledic poplav (raba prostora, gradbeni standardi, zavarovalništvo).

Pripravo načrtov upravljanja voda mora izvesti Ministrstvo za okolje in prostor skladno z direktivo WFD in Zakonom o vodah.

Slika 11: Poplavna območja



Problemi, s katerimi se soočamo so po posameznih porečjih, so :

- porečje Drave ima močno spremenjen vodni režim, saj večji del leta po strugi odteka le ekološko sprejemljivi pretok;
- porečje Mure predstavlja z nastopom visokih voda potencialno nevarnost za naselja ob Muri in pritokih, saj obstoječi visokovodni nasipi ne zadoščajo oz. so dotrajani;
- porečje Ljubljanice predstavlja z nastopom visokih voda potencialno nevarnost poplav za primestna in mestno območje zahodnega in južnega dela Ljubljane; po obsegu potencialne škode je Ljubljana najbolj poplavno ogroženo urbano območje v Sloveniji; ob primeru katastrofalnih poplavah bi bilo v Mestni občini Ljubljana ogroženih okoli 8.000 ha, od tega preko 400 ha urbanih; na poplavnih območjih živi okoli 20.000 prebivalcev;
- porečje Savinje predstavlja potencialno nevarnost za urbanizirana območja ob Savinji; s poglobljanjem rečnega korita se je prevodnost struge nad Celjem povečala, možnost razlivanja v Spodnji Savinjski dolini pa se je zaradi urbanizacije poplavnih območij zmanjšala; poleg tega je vključeno tudi Porečje spodnje in srednje Save, ki predstavlja z nastopom visokih voda potencialno nevarnost za naselja ob Savi; načrtovani protipoplavni ukrepi bodo izvajani sočasno z gradnjo HE.

Slovenija se bo v prihodnjih letih, tako kot ostale države članice, soočila s podnebnimi spremembami, ki lahko povzročijo tudi večjo gospodarsko škodo. Zato je preventivna ureditev varstva pred poplavami ključna za razvoj Slovenije. Ob tem pa je treba poudariti tudi načelo Onesnaževalec plača, saj se sredstva iz državnega proračuna pridobivajo na osnovi pobranih sredstev vodnih pravic, ki jih morajo za rabo vode plačevati različni uporabniki (od gospodinjstev do energetike).

Ključni poudarki

Na področju ravnanja z odpadki lahko med ključne probleme štejemo:

- stalno naraščanje količin odpadkov za odlaganje;
- slabo ločevanje na izvoru;
- majhen trg za predelavo odpadkov v surovine in ponovno uporabo odpadkov;
- premajhno število zbirnih centrov;
- nestabilnost finančnih okvirjev za naložbe;
- neizgrajenost objektov in naprav za ravnanje z odpadki;
- pomanjkanje odlagalnega prostora.

Problemi, s katerimi se soočamo na področju odvajanja in čiščenja, so:

- visoka ranljivost vodnih virov;
- nekonsistenten sistem financiranja naložb na občinski ravni;
- neizgrajenost objektov in naprav, pri čemer izstopa kanalizacija.

Na področju oskrbe s pitno vodo se soočamo s/z:

- razpršenim onesnaževanjem podzemnih voda z nitrati in s pesticidi iz kmetijskih virov, ki so glavni vir pitne vode, in posledično z visoko ranljivostjo vodnih virov;
- podnebnimi spremembami in spremembami vodnih režimov;
- rabo neustrezne vode kot pitne vode;
- neustrezne bilance vodnih količin vodnih virov (dolgoročno nižanje ravni podzemnih voda na nekaterih področjih);
- dotrajanostjo obstoječih vodovodnih sistemov;
- velikimi vodnimi izgubami na vodovodnih sistemih;
- nedefiniranimi rezervnimi vodnimi viri in veliko ranljivost oskrbe.

Ključni problemi, s katerimi se srečujemo pri zmanjševanju škodljivega delovanja voda, so:

- visoka ranljivost urbaniziranih površin;
- zastarela in dotrajana vodna infrastruktura;
- nedokončan sistem protipoplavnih objektov;
- nekonsistenten sistem funkcioniranja in delovanja protipoplavnih objektov;
- nizka ozaveščenost glede gradnje na poplavnih območjih;
- prenizka razpoložljiva sredstva iz državnega proračuna za gradnjo in vzdrževanje protipoplavnih objektov.

Zmanjševanje škodljivega delovanja voda je prioriten ukrep, ki bo dosežen na osnovi Podrobnejšega načrta upravljanja voda za zmanjševanje škodljivega delovanja voda na povodju Donave, kjer so predvideni naslednji protipoplavni ukrepi:

- gradnja visokovodnih nasipov;
- rekonstrukcija visokovodnih nasipov in zidov;
- gradnja zadrževalnikov;
- ureditev strug.

Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti (analiza SWOT)

Tabela 9: Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti za področje okolja

	Opis
Prednosti	<ul style="list-style-type: none"> - nizka poraba vode na prebivalca - znano število ogroženih urbaniziranih površin - razpoložljivost vodnih virov - večletni trend zbiranja sekundarnih surovin - zadostne količine vodnih virov - imamo razvit sistem za spodbujanje okoljskega kmetovanja

	Opis
Prednosti	<ul style="list-style-type: none"> - imamo razvit sistem plačil vodnih povračil za rabo vode - imamo razvit sistem okoljskih dajatev za odvajanje in čiščenje odpadnih voda - imamo razvit sistem okoljskih dajatev za ravnanje z odpadki - sistemi so manjši in bolj obvladljivi - koristimo dolgoletne organizacijske izkušnje drugih večjih sistemov - koristimo lahko trenutno najboljšo tehnologijo - Slovenija leži v povirnem delu rek, zato poplave niso omejene na manjša območja in voda hitreje odteče - dobre izkušnje in tradicijo na področju urejanja voda
Slabosti	<ul style="list-style-type: none"> - povečana zdravstvena ogroženost prebivalstva - zmanjšanje kakovosti bivanja in dostopnosti storitev - negativni vpliv na gospodarski razvoj, umikanje kapitala - stalno naraščanje količin odpadkov za odlaganje - slabo ločevanje na izvoru - majhen trg za predelavo odpadkov v surovine in ponovno uporabo odpadkov - pomanjkanje zbirnih centrov - pomanjkanje odlagalnega prostora - nizka ozaveščenost prebivalstva - nekonsistenten sistem financiranja naložb na občinskem nivoju - različna kakovost čiščenja na posameznih čistilnih napravah - neizgrajenost objektov in naprav - različna kakovost oskrbe s pitno vodo (vaški sistemi, individualna oskrba) - dotrajanost vodovodnih sistemov - visoke vodne izgube - nedefinirani rezervni vodni viri - majhne sezonske zaloge vode v primeru dolgotrajnejših hidroloških suš (klimatske spremembe) - zastarela in dotrajana vodna infrastruktura - nedokončan sistem protipoplavnih ukrepov - visoka ranljivost urbaniziranih površin zaradi poplav - slabo vzdrževanje in visok strošek vzdrževanja vodnogospodarskih objektov - nekonsistenten sistem funkcioniranja in delovanja protipoplavnih objektov - uporaba zemljišč zaradi poplav za druge namene ni mogoča
Priložnosti	<ul style="list-style-type: none"> - razvoj novih delovnih mest - urejenost infrastrukture kot konkurenčna prednost Republike Slovenije - pozitivni učinki na gospodarski in turistični razvoj in razvoj uporabe novih tehnologij - ohranitev vodnih virov kot strateške dobrine države v času podnebnih sprememb - pozitivni učinki na zdravje prebivalstva - zmanjšanje tveganja za življenje ljudi, okolje in ekonomska sredstva na poplavnih območjih - izboljšana raba površin, varovanih pred poplavami
Nevarnosti	<ul style="list-style-type: none"> - migracije prebivalstva (znotraj RS) - razpad infrastrukturnih sistemov oskrbe s pitno vodo - izredno povišanje cen oskrbe s pitno vodo - povečana ranljivost zaradi podnebnih sprememb - gradnja na poplavnih območjih - zmanjšana vrednost objektov na poplavnih območjih - povečevanje poplavnih območij - nizka stopnja ozaveščenosti prebivalstva glede gradnje na poplavnih območjih - velika nevarnost naravnih nesreč zaradi visokih voda in visoki stroški odpravljanja posledic

2.3. Trajnostna raba energije

Zanesljiva oskrba z energijo ob nenehni gospodarski rasti in vse večjem poudarku na varstvu in ohranjanju naravnega okolja je bistvena sestavina današnjih razvojnih programov energetske oskrbe in rabe večine držav. Posamezni deli energetskega gospodarstva (premogovništvo, naftno in plinsko gospodarstvo ter elektrogospodarstvo), ki so se v preteklosti razvijali samostojno, so danes prisiljeni v izdelavo skupnih razvojnih načrtov, saj je treba čedalje pogosteje upoštevati možnosti nadomeščanja posameznih oblik energije z drugimi. Skupno načrtovanje energetske politike temelji na upoštevanju prestrukturiranja gospodarstva, prilagajanju višjim resničnim cenam energije ter na pripravi strategij za večanje učinkovite rabe energije in večje izrabe obnovljivih virov energije.

Za oskrbo in rabo energije v Sloveniji je značilna sorazmerno visoka energetska intenzivnost, ki je še vedno za okoli 90 % višja od evropske (EU-15) in za faktor 2,6 večja kot na Danskem. To je delno posledica strukture naše predelovalne industrije, v kateri je še vedno precejšen del panog, ki so energetske intenzivne, npr. proizvodnja aluminija, jekla, kamenin, celuloze in papirja, ter imajo sorazmerno nizko dodano vrednost in tudi premajhne energetske učinkovitosti v vseh sektorjih rabe končne energije.

Delež obnovljivih virov je bil v Sloveniji v letu 2003 v celotni oskrbi z energijo znašal 10,8 % (leta 2000 11,9 %, EU-15 le 5,5 %), v celotni proizvodnji električne energije pa 23,2 % (leta 2000 28,6 %). Pri tem je skrb vzbujajoča težnja zniževanja deleža obnovljivih virov energije pri proizvodnji električne energije. Obnovljivi viri predstavljajo pomemben vir primarne energije v Sloveniji, povečevanje njihovega deleža pa je ena izmed prioritet energetske in okoljske politike države. Naša država ima enako dobre ali celo boljše naravne zmožnosti za rabo obnovljivih virov energije v primerjavi s preostalimi državami EU.

Povprečna letna rast porabe primarne energije v Sloveniji v obdobju od leta 1992 do 2001 je bila 1,9 %. Največji delež v primarni energetski bilanci v letu 2004 so imela tekoča goriva s 35,2 % in trdna goriva (premog) z 21,6 %. Delež obnovljivih virov energije se je delil na hidroenergijo s 4,5 %, les in lesne ostanke s 4,1 %, drugi OVE pa so predstavljali le dobrih 0,1 % primarne energetske bilance. Za sisteme daljinskega in lokalnega ogrevanja se kot ustrezen domači energent čedalje bolj uveljavlja domači obnovljivi vir lesna biomasa (ostanki v lesni industriji in les iz gozda), zlasti na lokacijah, kjer so izrazite naravne danosti (gozdatost, kmetijstvo, industrija, obrt, turizem).

Povprečna letna rast porabe končne energije v letih od 1992 do 2001 je bila 2,2 %. Najpomembnejši vzrok rabe energije je vsekar gospodarstva rast, ki je bila v obdobju zadnjih sedmih let povprečno približno 4 % letno. V letu 2001 je bila poraba končne energije 183,7 PJ. Bistveno se je zmanjšala poraba trdnih goriv, povečala pa se je poraba tekočih goriv, ki ostajajo z 51-odstotnim deležem najpomembnejši energent. V zadnjih letih je opazen trend hitrejšega naraščanja porabe električne energije.

Podobno kot v EU gre v Sloveniji za dva izziva: kako obdržati energetske odvisnosti na zdajšnji ravni in kako znižati onesnaženost zraka ter emisije toplogrednih plinov. Slovenija je, brez upoštevanja uvoza goriva za Nuklearno elektrarno Krško, okoli 50 % odvisna od uvoza energije (v letu 2004 je bila energetska odvisnost Slovenije 52 %, kar je 4 odstotne točke več kot leta 2001), kar je na nivoju EU. Posebej je ta odvisnost pereča pri oskrbi porabnikov s plinom in s tekočimi gorivi (dejansko 100 %), medtem ko je uvoz električne energije približno na ravni izvoza. EU se zaveda, da se lahko le z intenzivnimi ukrepi pri ravnanju z energijo prepreči napovedano povečanje njene odvisnosti od uvoza energije, ki naj bi se, če le-ta ne bi ukrepala, v letu 2030 povečal z zdajšnjih 50 % na 70 %.

V zvezi z varstvom okolja predstavlja še največji izziv zmanjševanje onesnaženosti zraka in emisij toplogrednih plinov, pri čemer so emisije toplogrednih plinov z začetkom veljavnosti Kjotskega protokola 18. februarja 2005 postale naša zaveza tudi z vidika mednarodnega prava. K tem emisijam skoraj 80 % prispeva energetika. Zato je za doseganje kjotskega cilja, to je zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 8 % do leta 2010, ključnega pomena čim večja uporaba čistih fosilnih goriv z nizko vsebnostjo ogljika, učinkovito ravnanje z energijo v celotni energijski verigi in čim večja uporaba obnovljivih virov energije, ki morajo imeti pri investicijskih odločitvah prednost pred večjo uporabo fosilnih goriv.

KLJUČNI POUČKI

Ključni problemi, ki bi lahko negativno vplivali na nacionalni razvoj, ob predpostavki, da bi bili tudi v prihodnje ostali programi za spodbujanje učinkovite rabe energije in obnovljivih virov energije na zdajšnji ravni, so:

- ob zdajšnjih trendih rasti porabe energije grozi v naslednjih desetletjih znatno povečanje odvisnosti Slovenije od uvoza energije (v EU: brez posebnih ukrepov se bi do leta 2030 odvisnost EU od uvoza energije z zdajšnjih 50 % povečala na 70 %);

- v prihodnosti ne bomo mogli izpolnjevati mednarodnih obveznosti v zvezi s Kjotskim protokolom in z direktivami EU (npr. letno dokazovanje prihrankov pri rabi končne energije v višini 1 %, skladno z direktivo o učinkovitosti rabe končne energije in energetskih storitvah);
- zmanjšanje konkurenčnosti gospodarstva, še posebej energetske intenzivnih panog, v katerih predstavlja strošek za energijo znaten del odhodkov;
- visoka rast porabe električne energije;
- nesmotno ravnanje z energijo v javnem sektorju;
- povezovanje URE in OVE samo s pozitivnimi vplivi na okolje in ne tudi z vplivi na povečevanje konkurenčnosti, regionalnega razvoja in zaposlovanja;
- nizek obseg raziskav in tehnološkega razvoja energetske opreme in storitev na področju URE in OVE;
- znatno prenizka razpoložljiva sredstva iz državnega proračuna za finančne spodbude;
- osredinjenost podjetij za energetske oskrbo na velike investicije v energetske sektorju;
- šibka koordinacija med resornimi ministrstvi itd.

Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti (analiza SWOT)

Tabela 10: Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti za področje trajnostne rabe energije

PREDNOSTI	SLABOSTI
Velik še neizkoriščen potencial za URE (stavbe, industrija) in OVE (biomasa, geotermalna energija, sonce) oziroma potencial zmanjšanja emisij TGP, izboljšanje lokalne kakovosti zraka, povečanje energetske in ekonomske učinkovitosti.	Visoka in rastoča odvisnost od uvoza energije.
Usklajenost NEP in drugih programov z okoljsko politiko in energetske politiko EU ter povezano z izpolnjevanjem Kjotskega protokola in drugih mednarodnih obveznosti Slovenije.	Visoka rast porabe električne energije.
Visoka prioriteta v EU v razvojnih in raziskovalnih programih, dobra povezanost z EU ter velika sposobnost prenosa znanja in nadaljnjega razvoja znanja v Sloveniji.	Rast porabe primarne energije.
Obstoj finančnih virov (taksa CO ₂ , dodatek k ceni za uporabo elektroenergetskega omrežja, trošarinske olajšave).	Neracionalno ravnanje z energijo v javnem sektorju.
Obstoj programov spodbujanja, institucij (npr. Ekološki sklad) ter metodologije uvajanja, izvajanja, spremljanja in evaluacije programov.	Institucionalni okvir, ki daje prednost tradicionalnim virom energije.
Znanje, naravne danosti in tradicija področja (biomasa).	Prenizka sredstva iz državnega proračuna in drugih virov za izvajanje spodbujevalnih programov.
Že razvita proizvodnja naprav, opreme in storitev (gradbeni materiali, ogrevalna in klimatizacijska tehnika, merilna tehnika, informacijske tehnologije idr.), ki je sposobna pospešenega razvoja.	Malo demonstracijskih projektov, ne vključevanje URE in OVE v javna naročila.
Trend znižanja naložbenih stroškov zaradi ekonomije obsega in zrelosti tehnologij.	Pomanjkanje usposobljenih investitorjev, pomanjkanje obstoječe infrastrukture za nekatere tehnologije.
	Nizka raven razpoložljivosti lastnih finančnih sredstev in slabo razviti alternativni modeli financiranja.
	Nizek obseg raziskav in tehnološkega razvoja energetske opreme in storitev na področju URE in OVE.
	Velika energetska podjetja ne vidijo OVE in URE kot svoje razvojne priložnosti, ampak kot konkurenčno opcijo.
	Visoki stroški priprave projektov, predvsem med razvojem teh trgov.
	Višji transakcijski stroški zaradi manjše velikosti projektov.



PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<p>Možnost povečanja zanesljivosti energetske oskrbe (diverzifikacija virov, manjša odvisnost od fosilnih goriv, razpršena lokalna oskrba).</p> <p>Upočasnitev gradnje novih velikih energetskih objektov in omrežij.</p> <p>Pospeševanje skladnega regionalnega razvoja Slovenije, vključno z zagotavljanem novih delovnih mest.</p> <p>Vzpodbujanje lokalnega gospodarstva na področju kmetijstva in gozdarstva, povezava z ekokmetijstvom in turizmom.</p> <p>Zagotavljanje boljše stroškovne učinkovitosti energetske oskrbe in s tem povečevanje konkurenčnosti gospodarstva.</p> <p>Spodbujanje konkurenčnosti pri zagotavljanju energetskih storitev in vzpodbujanje dodatnega razvoja tehnologij (gradbeni in drugi materiali, energetska oprema, tehnologije IT itd.).</p> <p>Izboljšanje bivalnega udobja in delovnih pogojev ter znižanje stroškov za zdravstvo in varstvo okolja.</p> <p>Možnosti zmanjševanja revščine s t. i. programi zmanjševanja »fuel poverty« z URE in OVE.</p> <p>Aktiviranje zasebnega kapitala za OVE in URE in s tem dolgoročno zmanjšanje proračunskih sredstev.</p>	<p>Finančne spodbude, usmerjene samo v uporabo tehnologij v Sloveniji, brez spodbud za tehnološki in gospodarski razvoj na tem področju lahko zmanjšajo gospodarske učinke.</p> <p>Slaba koordinacija aktivnosti različnih akterjev, pomanjkanje vizije, višji riziko zaradi novih tehnologij.</p> <p>Nizka stopnja ozaveščenosti porabnikov glede ekonomskih in drugih koristi.</p> <p>Neizvajanje ukrepov zaradi nizke likvidnosti kupcev in lastnikov (npr. ob gradnji in obnovi stavb ter naložbah v energetske naprave).</p> <p>Dodatne ovire pri razvoju srednje velikih in malih decentraliziranih sistemov energetske oskrbe zaradi neorganiziranega trga z lesno biomaso in dviga cen biomase.</p> <p>Konflikt z lesnopredelovalno industrijo (uporaba biomase kot surovine in ne za proizvodnjo energije).</p> <p>Povečanje uvozne odvisnosti.</p>

3. STRATEGIJA ZA RAZVOJ

Glede na svoje potrebe je Slovenija pri določanju področij, katera bodo sofinancirana iz skladov EU, upoštevala predvsem težnjo k usklajenemu razvoju in zagotavljanju infrastrukture na področju okolja in prometa, ki je povezana tako s spodbujanjem gospodarskega razvoja in z ustvarjanjem delovnih mest ter tudi s spodbujanjem trajnostnega razvoja in z zagotavljanjem visoke kakovosti življenja za prebivalce RS.

Posebna prioriteta je namenjena železniškemu prometu, ki poleg pomembnih gospodarskih učinkov pomembno prispeva k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje zaradi mobilnosti in je torej ključni dejavnik uspeha v vse bolj odprtem, tržnem in konkurenčnem prostoru. V okviru prometnih investicij je temu področju namenjenih preko 49 % sredstev, brez upoštevanja prometnih naložb, ki izhajajo iz načela skladnega regionalnega razvoja, pa celo preko 65 %. Prav tako je bil poseben poudarek dan področju trajnostne rabe energije, ki prispeva k zmanjšanju energetske intenzivnosti, znižanju emisij CO₂ in onesnaževalcev zraka, k rabi obnovljivih virov energije in ki pripomore k izboljšanju bivalnih pogojev prebivalstva. Za to področje do sedaj iz naslova kohezijske politike niso bila dodeljena posebna sredstva, medtem ko bo v prihodnje v temu področju namenjenih 160 milijonov evrov, kar predstavlja skoraj četrtno vseh okoljskih naložb oz. prek 11 % sredstev Kohezijskega sklada.

Na področju cestne infrastrukture predstavljajo prioriteto predvsem naložbe v dokončanje avtocestnega križa, ki leži na vseevropskem prometnem omrežju, in v razvojne osi, ki bodo omogočile razvoj in razvojno integracijo virov šibkejših in obmejnih regij z območjem osrednje Slovenije ter zagotovile primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi. Slednje bodo financirane iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj v višini več kot 220 milijonov evrov. Na področju letalstva pa bodo, glede na večanje letalskega prometa, glavne naložbe usmerjene predvsem v zagotavljanje večje varnosti v letalskem prometu.

Na področju letalske infrastrukture predstavlja prioriteto celovita posodobitev objektov, sistemov in naprav za vodenje in kontrolo zračnega prometa na raven, ki bo omogočala varno in finančno učinkovito zagotavljanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa ob pričakovani rasti zračnega prometa. Težnja je tudi čimprejšnja zadostitev predpisom Unije in vzpostavitev sistemov, ki bodo omogočali interoperabilnost sistemov različnih območnih centrov za vodenje in kontrolo zračnega prometa v Evropi.

Kljub načelu Onesnaževalec plača bo naložbam na področju varstva okolja, glede na primerjalne prednosti oz. zmožnosti Slovenije, vendarle dana precejšnja teža, saj je temu področju namenjenih preko 37 % sredstev Kohezijskega sklada. Prioritetna področja temeljijo na usmeritvah Nacionalnega programa varstva okolja, operativnih programih na posameznih področjih varstva okolja ter tematskih strategij in direktiv EU, pri čemer prioriteto predstavlja izboljšanje oskrbe čim večjega dela prebivalstva RS s kakovostnimi storitvami na področju javnih služb varstva okolja.

Skladno z analizo stanja na področju varstva okolja so bili oblikovani predlogi za oblikovanje posameznih razvojnih prioritet. Oblikovani sta bili dve razvojni prioriteti, katerima so bila v okviru omejenih finančnih virov in upoštevajoč naložbene potrebe tudi dodeljena sredstva Kohezijskega sklada:

1. Razvojno prioriteto Ravnanje s komunalnimi odpadki, na katero odpade 15 % sredstev Kohezijskega sklada oz. 206 milijonov evrov;
2. Razvojno prioriteto Varstvo okolja- področje voda, na katero odpade 23 % sredstev Kohezijskega sklada.

Razvojna prioriteta ravnanja s komunalnimi odpadki je bila določena na osnovi:

- stalnega naraščanja količin odpadkov za odlaganje;
- majhnega trga za predelavo odpadkov v surovine in ponovno uporabo odpadkov;
- premajhnega števila zbirnih centrov;
- neizgrajenosti objektov in naprav za ravnanje z odpadki;
- pomanjkanja odlagalnega prostora.

Razvojna prioriteta Varstvo okolja- področje voda je bila določena na osnovi:

- neizgrajenosti objektov in naprav, pri čemer izstopa kanalizacija;
- podnebnih sprememb in nujno potrebnih prilagoditev;
- neustrezne bilance vodnih količin vodnih virov in dolgoročnega nižanja ravni podzemnih voda na nekaterih področjih;
- rabe neustrezne vode kot pitne vode na določenih območjih Slovenije;

- dotrajanosti obstoječih vodovodnih sistemov;
- velikih vodnih izgub na večjih in starejših vodovodnih sistemih;
- delovanje večine vodovodnih sistemov brez definiranih rezervnih vodnih virov;
- visoke ranljivosti urbaniziranih površin zaradi poplav;
- zastarele in dotrajane vodne infrastrukture;
- nedokončanega sistema protipoplavnih objektov.

Podnebne spremembe so bile za Slovenijo ključne pri izbiri in določanju razvojnih prioritet Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture. Slovenija bo z izgradnjo ustrezne infrastrukture iz tega operativnega programa zmanjšala ranljivost slovenskega gospodarstva, zmanjšala emisije toplogrednih plinov, zagotovila večjo varnost prebivalcev in trajnostno rabo naravnih virov. Ker je trenutno največji problem sveta in EU soočanje s podnebnimi spremembami in prilagoditev nanje, je bil večji poudarek dan razvojni prioriteti Varstvo okolja - področje voda. Glede na to, da je bilo v okviru Celovite presoje vplivov na okolje področje kakovosti zraka prepoznano kot eno prioritetenih, bo temu cilju dana posebna pozornost v okviru vseh razvojnih prioritet, saj tako razvoj prometne infrastrukture, trajnostna mobilnost, okoljski programi, skladen regionalni razvoj in spodbujanje učinkovite rabe energije prispevajo k doseganju tega cilja.

Iz naslova Kohezijskega sklada bo tako na agregatni ravni 50 % sredstev namenjenih področju prometa, 50 % pa področjem okolja in trajnostne rabe energije. 1,4 milijarde evrov in dodatnih 224 milijonov iz naslova Evropskega sklada za regionalni razvoj bo tako, ob upoštevanju načela medgeneracijske in sonaravne trajnosti, namenjenih predvsem doseganju četrtega cilja NSRO,

zagotoviti pogoje za rast z zagotavljanjem trajnostne mobilnosti, izboljšanju kakovosti okolja in ustrezni infrastrukturi

obenem pa bo zasledovan tudi peti cilj NSRO

skladnega razvoja regij.

Izmed vseh razpoložljivih sredstev operativnega programa se jih preko 50 % nanaša na »lizbonske« programe, kot jih opredeljuje člen 9.3 Uredbe sveta o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu. Natančna razčlemba namenov po posameznih razvojnih prioritetah in njihova navezava na lizbonske cilje je predstavljena v razvojnem kontekstu vsake od prioritet.

Skupni imenovalac vseh razvojnih prioritet je **trajnostni razvoj**, ki tudi sicer predstavlja osnovno izhodišče strateških in izvedbenih dokumentov Republike Slovenije (SRS), medtem ko je okoljska dimenzija podrobneje obdelana v Nacionalnem programu varstva okolja (NPVO). Navedena usmeritev pomeni zavezo k zagotavljanju razvoja, ki bo zagotavljal ravnotežje med ekonomskimi, socialnimi in okoljskimi vidiki. Poleg aktivnosti, ki se v OP ROPI neposredno nanašajo na okoljsko dimenzijo, je okoljska dimenzija trajnostnega razvoja vključena v dokument tudi horizontalno, to je prek nabora visokih okoljskih meril za vrednotenje projektov in določanja prioritet tistim vsebinam, ki imajo pozitiven okoljski vpliv, skladno s slovensko zakonodajo in zakonodajo EU. V nadaljevanju so navedena nekatera merila, ki se bodo upoštevala v posamezni dimenziji trajnostnega razvoja. Med okoljskimi merili se bodo pri izboru projektov smiselno upoštevala merila usklajenosti z operativnim programom, zmanjševanje onesnaževanja okolja, ohranitev identitete krajine ter kulturne in naravne dediščine, zmanjšanje škode za strukturo ali kakovost tal, optimizacija trajnostne rabe naravnih virov, ohranjanje in dobro upravljanje vodnega režima in zmanjšanje vplivov zaradi podnebnih sprememb. Med ekonomskimi merili se bodo smiselno upoštevala merila usklajenosti z normativi in standardi stroškov na enoto učinka, podatki iz analize stroškov in koristi, vpliv na ceno storitve po izgradnji javne infrastrukture. Podobno se bodo med socialnimi oz. socialno-ekonomskimi merili o povečanju zaposlitve, prispevka k skladnosti regionalnega razvoja, povečanju kakovosti delovanja javnih služb in načina oskrbe ter povečanju kakovosti življenja nasploh.

Iz naslova Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture si Slovenija tako povzeto obeta doseči naslednje cilje:

Tabela 11: Cilji OP ROPI

Cilji OP razvoja okoljske in prometne infrastrukture		Stanje (zadnji razpoložljivi podatek)	Cilj konec obdobja	Vir
Učinek				
1	Km novozgrajenih in posodobljenih cest		215	CIS
	od tega na vseevropskih omrežjih - TEN		65	
2	Km novozgrajenih in posodobljenih žel. prog na vseevropskih omrežjih - TEN		428	CIS
Rezultat				
3	Povečanje blagovnega prometa prepeljanega po železnici (v milijonov ton-km)	3.750	4.804	SURZ
4	Nizji časovni stroški na leto zaradi izvedenih investicij v ceste vključno z AC (v mio. evrov)		83	MzP
5	Povečanje zmogljivosti kontrole zračnega prometa (v premikih na uro)	80	102	MzP
6	Zmanjšanje količin odloženih nenevarnih odpadkov (v tonah/leto)	845.000	550.000	Poročilo o stanju okolja
7	Povečanje števila oseb, oskrbovanih iz vodovodnih sistemov	91,4%	96%	Monitoring pitne vode, MZ
8	Število komunalno opremljenih aglomeracij (v %)	50%	95%	MOP
9	Zmanjšanje poplavno ogroženih površin (ha)	300.000	220.000	MOP
Vpliv				
10	Prihranek končne energije (v GWh)	46.000	zmanjšanje za 621	MOP
11	Povečanje proizvedene energije iz obnovljivih virov (v GWh)	8.978	povečanje za 510	MOP

CIS: centralni informacijski sistem; SURS: Statistični urad RS; MOP: Ministrstvo za okolje in prostor; MzP: Ministrstvo za promet; MZ: Ministrstvo za zdravje

Slovenija bo v fazi priprav vlog in preostale spremljajoče dokumentacije v programskem obdobju 2007-2013 koristila pomoč pobude JASPERS. Pobuda JASPERS bo organom, vključenim v izvajanje evropske kohezijske politike, s svojo pomočjo omogočila, da bo Slovenija čim učinkoviteje koristila sredstva Kohezijskega in tudi Evropskega regionalnega sklada.

V nadaljevanju sledi podrobnejša predstavitev ciljev in razvojnih prioritet po posameznih področjih.

3.1. Promet

3.1.1. Dozdajšnje izkušnje

Učinkovitost in uspešnost dozdajšnjih vlaganj sta bili analizirani v okviru Nacionalnega programa izgradnje avtocest (NPIA), ki predstavlja tudi največji delež pri izdatkih RS za promet.

Na osnovi izdelane analize izvajanja NPIA do 31. 12. 2002 je bilo ugotovljeno, da so ključni vzroki odstopanj od predvidene fizične in finančne realizacije NPIA predvsem naslednji:

- predolgotrajni postopki umeščanja odsekov v prostor, čeprav je na tem področju stanje v obdobju 1999–2002 glede na samo število sprejetih uredb o lokacijskih načrtih neprimerno boljše, kot je bilo v obdobju 1994–1998;
- naraščanje naložbenih vrednosti odsekov zaradi tipičnih zunanjih in notranjih vzrokov (uvredba in vpliv DDV, plačilo spremembe namembnosti kmetijskih zemljišč, dodatna dela, višja raven obdelave projektno - tehnične dokumentacije, sprememba poteka in dolžine trase, pravno - premoženjske zadeve, zaščita in varovanje pred vplivi na okolje, cene gradbenih storitev in proizvodov, zahteve in pogoji lokalnih skupnosti v postopku, zahteve in pogoji dajalcev soglasij v postopku, izvedene in načrtovane arheološke raziskave), čeprav je na tem področju stanje v obdobju 2000–2002 glede na manjši trend povečevanja naložbenih vrednosti neprimerno boljše, kot je bilo v obdobju 1994–1999;
- zmanjševanje zagotavljanja in porabe virov finančnih sredstev za izvajanje NPIA, čeprav je na tem področju stanje v obdobju 1998–2002 glede na večji trend zmanjševanja virov finančnih sredstev neprimerno slabše, kot je bilo v obdobju 1994–1997.

Analiza preteklih vlaganj na področju državnih cest po namenu kaže, da je bilo v letih 1997–2003 za zmanjšanje stroškov uporabnikov v povprečju na leto namenjenih 40 %, za zagotavljanje dostopnosti 23 %, povečanje prometne varnosti 21 % in za ohranjanje omrežja 16 % sredstev naložbenega vzdrževanja in gradnje. Analiza časovne serije deležev sredstev, namenjenih posameznim ciljem, kaže trend upadanja sorazmernega deleža sredstev, namenjenih ciljem zmanjševanja stroškov uporabnikov, zagotavljanja dostopnosti in ohranjanja omrežja ter sorazmernemu povečevanju deleža sredstev, namenjenih uresničevanju ciljev povečanja prometne varnosti, in izboljšanja kakovosti bivanja.

Z naložbami v železniško omrežje na V. in X. vseevropskem koridorju v letih 2003 in 2004 so bili na odsekih, kjer so se izvajale posamezne naložbe, doseženi naslednji učinki:

1. zmanjšali so se potovalni časi in s tem stroški prevoza;
2. izboljšala se je dostopnost do posameznih regij in medregijske povezave;
3. z doslednim izvajanjem ukrepov, določenih v 18., 21. in 25. členu Zakona o varnosti v železniškem prometu, ki se nanašajo na nivojska križanja ceste in železnice in zunajnivojske dostope na perone, se je izboljšala raven prometne varnosti;
4. zagotovila se je dopustna osna obremenitev kategorije najmanj D3 (225 kN/os in 72 kN/m);
5. harmonizacija in/ali zagotovitev interoperabilnosti javnega železniškega omrežja z omrežjem Unije, skladno z določili Direktive EU 2001/16 in direktive EU 50/2004.

Učinki naložb v pomorsko infrastrukturo se kažejo:

- na področju nadzora in varnosti prometa, kjer je bila oddana koncesija za vzdrževanje objektov za varnost plovbe in vzpostavljen Sistem avtomatskega identifikacijskega nadzora - AIS ter izvedena določena naložbena vzdrževalna dela na plovilih;
- v poglobljenem morskem dnu v pristanišču Koper (bazen II ob ustju reke Rižane) na globino -13 oziroma -14 m.

Nacionalni program razvoja civilnega letalstva je razvojni dokument, s katerim se opredeljujejo strateški okvirji za prihodnji razvoj letalske infrastrukture (letališča, objekti, naprave in sistemi navigacijskih služb zračnega prometa) zaradi povečanja potrebnih kapacitet, okvirji za razvoj letalske industrije, zagotovijo se pogoji za povečanje varnosti letalskega prometa, zagotovi se možnost nadzora in preprečevanja nezakonitih in škodljivih posegov v zračni promet.

Dokument opredeljuje prilagoditev organov države, ki so dolžni izvajati aktivnosti, povezane z izdajo listin, skladno s standardi in priporočili Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), skladno z Uredbami EU in Evropske agencije za varnost letenja (EASA), s priporočili Združenih letalskih organov (JAA) in z Zakonom o letalstvu RS ter vršiti nadzor nad spoštovanjem veljavnih predpisov s strani uporabnikov.

Zgoraj navedene spremembe so nujne in so narekovane s tehničnim razvojem v civilnem letalstvu, z razvojem letalskega prometa, s tržnim in ekonomskim razvojem, z evropsko težnjo razvoja v civilnem letalstvu in še predvsem zaradi novih varnostnih razmer v svetu in posebej še v Evropi.

S sprejetjem tega dokumenta se bo opredelil razvoj civilnega letalstva v kratkoročnem obdobju 5 let, opredelile pa se bodo smernice za razvoj v dolgoročnem obdobju do leta 2030.

Trenutno postavlja smer evropskega razvoja in nova evropska zakonodaja tri osnovne smeri razvoja, ki se kažejo predvsem v težnjah:

- na prenosu oblasti v najširšem smislu z nacionalnih oblasti na evropski nivo;
- na jasnih in doslednih ločitvah med oblastmi v civilnem letalstvu kot nosilec nadzora in nosilci storitvenih dejavnosti v civilnem letalstvu (letališča, prevozniki, izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa in letalska industrija);
- na uskladitvi zakonodaje in pravil v civilnem letalstvu ter s praktičnim izvajanjem nadzora nad izvajanjem.

Za prilagajanjem tem smerem v civilnem letalstvu večina evropskih držav reformira obstoječo strukturo letalskih oblasti, ki imajo predvsem dva cilja, in sicer da dosežejo boljše funkcionalno organiziranost in s tem tudi boljše proračunske učinke.

V spodnji tabeli je prikazana skupna vrednost naložb v prometno infrastrukturo (naložbe in naložbeno vzdrževanje) po vrstah prometa v letih 2003 in 2004.

Tabela 12: Naložbe v prometno infrastrukturo, tekoče cene v 1.000 SIT z DDV

	2003	2004
Avtoceste *	99,502.614	116,255.408
Državne ceste **	16,229.014	17,816.050
Železnica ***	11,614.866	20,302.156
Letalska infrastruktura ****	814	557.630
Pristaniška infrastruktura ****	366	0
Investicije v prometno infrastrukturo	127,347.674	154,931.244

* Vir: Letno poročilo DARS, d.d.

** Vir: Plan DRSC, vključuje sofinanciranje, vključuje vse gradbene ukrepe na omrežju, razen rednega vzdrževanja

*** Vir: Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije

**** Vir: Proračun RS

V letih pred vstopom Slovenije v Unijo je Ministrstvo za promet črpalo sredstva iz programov predpristopne pomoči Unije, in sicer: programa Phare in programa ISPA.

V okviru programa ISPA je Evropska komisija v obdobju od 2000 do 2004 odobrila sofinanciranje štirih velikih naložbenih projektov iz železniškega področja, in sicer:

- obnova useka Križni vrh z obnovo odseka na železniški progi Zidani Most–Maribor (1. in 2. faza);
- posodobitev signalnovarnostnih naprav na železniški progi Divača–Koper;
- nadgradnja železniške proge Ljubljana–Zidani Most–Maribor;
- posodobitev naprav SVTK na železniški progi Pragersko–Ormož – Projekt A.

Ocenjena skupna vrednost vseh štirih naložbenih projektov je 91,19 mio. EUR, od česar je delež odobrenih sredstev EU 37,93 mio. EUR. Vsi projekti, odobreni v okviru programa ISPA, so z vstopom Slovenije v Unijo postali kohezijski projekti.

S članstvom v Evropski uniji je postala Slovenija upravičena do sredstev strukturnih skladov in Kohezijskega sklada. V okviru Kohezijskega sklada so bili prijavljeni štirje projekti, ki so bili vsi potrjeni, in sicer:

- železniški projekt: posodobitev železniške proge Pragersko–Ormož – Projekt A (gradbena dela);
- železniški projekt: daljinsko upravljanje sistema stabilnih naprav električne vleke na slovenskem železniškem omrežju;
- avtocestni projekt: gradnja avtocestnega odseka Smednik–Krška vas;
- avtocestni projekt: gradnja avtocestnega odseka Vrba–Peračica.

Ocenjena skupna vrednost vseh naložbenih projektov sofinanciranih iz Kohezijskega sklada je 295,65 mio. EUR, od česar je delež sredstev EU 85 mio. EUR.

Za železniške projekte so bile v preteklem obdobju pridobljene začetne izkušnje v zvezi s pridobivanjem sredstev EU in s postopki, vezanimi na pripravo projektov, pripravo vlog in na samo izvedbo, predvsem pa na same postopke nadzora v vseh fazah projekta. Začetni problemi so se kazali v počasni pripravi projektov in kompleksnih postopkih. V nadaljnjih fazah izvedbe je nastalo največ problemov pri postopkih javnega naročanja, in sicer zaradi številnih pritožb potencialnih ponudnikov v vseh fazah postopka javnega naročanja, kar dovoljuje nacionalna zakonodaja. Zato sta bila izbor izvajalca in podpis pogodbe nepravočasna, s čimer je bilo, zaradi določenih rokov, nekajkrat ogroženo črpanje evropskih sredstev.

Pri izvajanju odobrenih avtocestnih projektov iz Kohezijskega sklada so nastajale zamude predvsem pri oddaji javnih naročil zaradi pritožb ponudnikov v fazi odpiranja ponudb in izbora najugodnejših ponudnikov; odkupih zemljišč in nepremičnin zaradi neurejenih lastniških odnosov in velikih pričakovanj lastnikov zemljišč in nepremičnin ter pri sprejemanju najugodnejših variant poteka trase zaradi različnih pogledov lokalnih skupnosti glede potekov posameznih odsekov.

Iz Evropskega sklada za regionalni razvoj se v tekoči finančni perspektivi sofinancira en projekt, in sicer projekt Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor. V okviru projekta Tehnična pomoč-ESRR je bil v letu 2006 prijavljen projekt priprave prostorske dokumentacije za izgradnjo severnega dela 3. razvojne osi.

Izvajanje navedenih dveh projektov lahko ocenimo kot uspešno, saj so bile začetne težave, vezane na administrativno usposobljenost postopoma urejene, iz tega obdobja pa so se telesa v sistemu strukturnih skladov in Kohezijskega sklada v Sloveniji tudi veliko naučila in bodo dobre prakse prenesene v naslednje obdobje. Na začetku so nastajale zamude pri izvajanju letališkega projekta zaradi specifičnosti področja. Pridobiti ustrezno podjetje z usposobljenostjo in referencami za projektiranje na javnem razpisu je bila zahtevna naloga. Področje projektiranja letališč in letaliških zgradb namreč zahteva preučitev širokega spektra predpisov, predvsem pa skladno z Zakonom o letalstvu, s Čikaško konvencijo o civilnem letalstvu, katere podpisnica je tudi Slovenija, upoštevanje standardov in priporočil ICAO (International Civil Aviation Organization), EU (uredbe, direktive in priporočila), EASA (European Aviation Safety Agency), JAA (Joint Aviation Authorities), Eurocontrol (Evropska organizacija za varnost zračnega prometa) in tudi priporočila drugih letalskih organizacij in institucij v odvisnosti od kompleksnosti same naloge.

3.1.2. Ključne usmeritve in cilji

Na osnovi splošnih ciljev OP razvoja okoljske in prometne infrastrukture je postavljena strategija prometnega dela programa, katere namen je:

podpreti in razviti različne možnosti mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva s poudarkom na trajnostni mobilnosti

in sicer s

povečanjem zanesljivosti prometnega sistema, povečanjem ekonomske učinkovitosti, povečanjem prometne varnosti, z nadaljnjim razvojem novih načinov prevoza ter z osveščanjem in vzgojo uporabnikov prevoznih sredstev.

Cilj tega dela OP ROPI temelji na strateških usmeritvah na področju prometa in prometne infrastrukture, ki so opredeljene s Prometno politiko Republike Slovenije in so naslednje:

1. doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor;
2. povečanje prometne varnosti in varovanja;
3. učinkovita poraba energije in čisto okolje;
4. povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa;
5. usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema;
6. vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev in interesov;
7. zagotovitev potrebne prometne infrastrukture za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja;
8. zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in do okolja prijaznega prevoza v tovornem in potniškem prometu;
9. optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov;

10. vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva;
11. prodaja državnih lastniških deležev in deregulacija povsod, kjer lahko zasebni ponudniki z načelom tržnega gospodarjenja zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati;
12. natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi;
13. zagotovitev najvišje možne stopnje varnosti, varovanja, zanesljivosti in finančne učinkovitosti pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa.

Ker se je zaradi lege Slovenije na križišču V. in X. prometnega koridorja ob vstopu Slovenije v Unijo tovorni promet močno povečal, sta preusmeritev večjega dela tovornega (zlasti tranzitnega) prometa na železnice in povečanje števila prepeljanih potnikov z vlaki zelo pomembna za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (kot ugotavlja IV. Državno poročilo UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change) (december 2005), bi se ob preusmeritvi 50 % zdajšnjega prometa tujih vozil na državnih cestah na železnico emisije CO₂ zmanjšale za 50 Gg letno). Tako je pri vlaganjih v razvoj železniške infrastrukture treba izpostaviti tudi okoljski vidik, saj se bo povečal delež trajnostnih prevoznih načinov. Železniški promet ima v primerjavi s cestnim prometom bistveno nižje emisije strupenih in toplogrednih plinov, porabi manj prostora in energije, povzroča manj hrupa in je navadno varnejši.

Povečevanje prometne varnosti na cestah se bo dosegalo s pospešeno izgradnjo avtocestnega omrežja, obvoznic in zunajni-vojskih križanj različnih prometnic, z izboljšanjem voznega parka, izobraževanjem in z osveščanjem voznikov ter s poostrenim nadzorom nad kršitvami prometnih predpisov. K večji stopnji varnosti v cestnem prometu bo prispevala tudi Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 (Skupaj za večjo varnost), katere vizija je nič smrtnih žrtev na cestah v Sloveniji. Nacionalni program podaja vizijo in cilj, za prednostna področja pa določa ukrepe, ki jih je treba izvesti za učinkovitejše zagotavljanje varnosti cestnega prometa. Primarni cilj programa je prizadevanje za zmanjšanje najhujših posledic prometnih nesreč v cestnem prometu (smrtno žrtve in huje telesno poškodovani udeleženci), ki ga bomo dosegli z učinkovitim izvajanjem ukrepov iz programa in z zagotavljanjem politične volje in družbene podpore. Glede na stanje prometne varnosti v nekaterih državah članicah EU in Sloveniji so v nacionalnem programu izbrani najprimernejši ukrepi, ki jih je treba izvesti na področju človekovega ravnanja, prometnega okolja, vozil in institucionalnega okolja.

Varnost na področju železniškega prometa se je v zadnjem desetletju stalno izboljševala, in sicer po številu izrednih dogodkov in motenj ter tudi po višini povzročene škode. Žal pa to ne velja za izredne dogodke na nivojskih prehodih ceste z železnico ali za hojo ob progi. Ti so posledica razmeroma nizke prometne kulture udeležencev v prometu in sorazmerno skromnih vlaganj v zavarovanje ali odpravljanje nivojskih prehodov. Varnosti železniškega prometa bo treba tudi v prihodnje posvečati pozornost z večjimi naložbami v tehnično zavarovanje prometa, modernizacijo vozil in harmonizacijo našega prometnega sistema z evropskim sistemom. Varnost v zračnem prometu je treba še naprej zagotavljati s stalnim strokovnim izpopolnjevanjem in z doslednim strokovnim nadzorom ter z dodatnim investicijskimi vlaganji v infrastrukturo za vodenje in kontrolo zračnega prometa.

Intermodalnost tovornega prometa bo optimizirana s projekti, predlaganimi za sofinanciranje iz KS in ESRR, saj bodo potekala vlaganja v infrastrukturo tako, da bo tovorni promet lahko preusmerjen s preobremenjenih cest tako, da bo omogočeno optimalno kombinirano izvajanje cestno – železniškega in cestno – pomorskega prevoza. Prav tako iz Resolucije o prometni politiki izhaja, da bo vzporedno z zagotovitvijo prometne infrastrukture potrebna še vzgoja potnikov za ustvarjanje potniškega prometa na intermodalni način (na primer: kolo-avto-taksi-ladja-avtobus-vlak-letalo).

Javni interes na področju javnega potniškega prometa je povezan s socialnimi in ekološkimi razlogi. Zaradi vse večje stopnje motorizacije je uporabnikov javnega potniškega prometa vse manj, zato ta postaja vse dražji tako za uporabnike ter tudi za državo in lokalne skupnosti, ki ga posredno ali neposredno subvencionirajo. Dolgoročno cenovno sprejemljiva rešitev je le v pritegnitvi večjega števila potnikov, kar bo mogoče le z izboljšanjem kakovosti uslug v javnem potniškem prometu. Spodbujanje javnega potniškega prometa pa je potrebno tudi zaradi manjše porabe energije in zmanjševanja emisij toplogrednih plinov.

Spremenjene razmere na trgu, velika ponudba različnih izdelkov s krajšimi življenjskimi cikli, zadovoljevanje želja in potreb kupca, koncept proizvodnje brez zalog itd. zahteva od dobaviteljev oskrbo manjših količin materiala v krajših časovnih intervalih. Posledica tega je, da transportne storitve naraščajo precej hitreje od preostalih, predvsem proizvodnih gospodarskih aktivnosti. Z vidika cestnega transporta bodo največje pridobitve pri oskrbi gospodarstva vidne pri odpravljanju ozkih grl, ki bodo rezultat dograditve avtocestnega omrežja in njegove povezanosti na vseevropske transportne koridorje. Cestni transportni sistem mora povečati svojo vlogo pri prevozih na srednje in kratke razdalje, pri čemer je treba poudariti pomen razvoja intermodalnih vozlišč na regijski in tudi na medregijski ravni. Z razvojem slovenskega pristanišča ob dograditvi pristaniške (opera-

tivne obale, skladiščne zmogljivosti) in zaledne transportne infrastrukture (železnice, avtoceste) bo omogočena enakomernejša razporeditev tovora med različne načine prevoza. Z vzpostavitvijo sistema pomorskih avtocest pa se bodo oblikovale možnosti odprtja novih pomorskih linij med evropskimi pristanišči in koprskim pristaniščem.

3.1.3. Skladnost z evropskimi in s slovenskimi razvojnimi dokumenti

Skladnost razvojnih usmeritev prometa in prometne infrastrukture s Strategijo razvoja Slovenije, Državnim razvojnim programom Slovenije za obdobje 2007–2013, Lizbonsko strategijo in s Strateškimi smernicami Skupnosti 2007–2013 je razvidna iz spodnjih tabel.

Tabela 13: Povezanost ciljev prometne politike s cilji SRS

Cilj SRS	Cilj transportnega sektorja	
1. Trajnostno povečanje blaginje in kakovosti življenja vseh posameznic in posameznikov.	4. Povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa.	3. Prometna infrastruktura – ESRR
2. Izboljšanje možnosti vsakega človeka za dolgo, zdravo in aktivno življenje z vlaganji v učenje, izobrazbo, zdravje, kulturo, bivalne pogoje in druge vire za uresničenje osebnih potencialov.		
3. Oblikovanje bolj dinamične in prilagodljive družbe, ki se bo sposobna hitreje odzivati na izzive globalizacije in enotnega evropskega trga.	5. Usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema.	3. Prometna infrastruktura – ESRR
4. Vzdržno povečevanje gospodarske rasti in zaposlenosti na temelju načel trajnostnega razvoja in dolgoročnega ohranjanja ekonomskih, socialnih in okoljskih ravnovesij.	8. Zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in do okolja prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu. 9. Optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov.	3. Prometna infrastruktura – ESRR
5. Povečanje globalne konkurenčnosti s spodbujanjem inovativnosti in podjetništva, z razširjanjem uporabe informacijsko-komunikacijske tehnologije ter z učinkovitim posodabljanjem in vlaganjem v učenje, izobraževanje, usposabljanje, raziskave in v razvoj.	6. Vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev in interesov.	3. Prometna infrastruktura – ESRR
6. Povečanje učinkovitosti države in zmanjšanje njene neposredne vloge v gospodarstvu.	10. Vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva. 11. Prodaja državnih lastniških deležev in deregulacija povsod, kjer lahko zasebni ponudniki z načelom tržnega gospodarjenja zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati. 12. Natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.	

7. Zmanjšanje socialnih tveganj za najbolj ranljive skupine, zmanjševanje revščine in socialne izključenosti.		
8. Ustvarjanje pogojev za trajno obnavljanje prebivalstva.		
9. Hitrejši razvoj vseh regij in zmanjševanje zaostanka najmanj razvitih.	7. Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR
10. Trajnostni okoljski in prostorski razvoj.	3. Učinkovita poraba energije in čisto okolje.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR
11. Krepitev vseh oblik varnosti, dosledno spoštovanje človekovih pravic, preprečevanje diskriminacije in aktivno zagotavljanje enakih možnosti.	2. Povečanje prometne varnosti in varovanja.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska – KS

Tabela 14: Povezanost ciljev prometne politike z razvojnonaložbenimi prioritetami DRP

Prioriteta DRP RS	Cilj transportnega sektorja	Razvojne prioritete OP ROPI
Prioriteta 1: Globalna konkurenčnost		
1. Konkurenčna sposobnost podjetij – razvoj gospodarstva.	1. Doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor. 5. Usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema. 7. Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja. 8. Zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in do okolja prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR
2. Spodbujanje podjetništva – podporno okolje za razvoj podjetništva. 4. Spodbujanje razvojnih domačih in tujih naložb ter internacionalizacija slovenskega gospodarstva.	6. Vzpostavljjanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev in interesov. 7. Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja. 8. Zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in do okolja prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR

3. Spodbujanje razvoja turizma.	4. Povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa. 5. Usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema. 8. Zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in do okolja prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR
9. Razvoj in krepitev aktivnih politik trga dela – povečanje stopnje zaposlenosti mladih.	4. Povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa. 5. Usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema. 6. Vzpostavljane arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev in interesov. 8. Zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in do okolja prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR
10. Razvoj podeželja – konkurenčnost agroživilstva in gozdarstva.	7. Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja. 12. Natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR

Prioriteta 2: Visoka kakovost življenja		
1. Razvoj in krepitev aktivnih politik trga dela. 3. Spodbujanje regionalnega razvoja. 8. Stanovanjska problematika. 11. Razvoj podeželja – izboljšanje kakovosti življenja v podeželskih območjih in spodbujanje diverzifikacije.	4. Povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa. 5. Usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema. 6. Vzpostavljane arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev in interesov. 7. Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja. 8. Zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in do okolja prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu. 12. Natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR
4. Teritorialno sodelovanje.	6. Vzpostavljane arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev in interesov.	3. Prometna infrastruktura – ESRR
7. Izboljšanje zdravstvenega stanja prebivalstva.	5. Usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema. 6. Vzpostavljane arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev in interesov. 7. Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR

10. Razvoj podeželja – izboljšanje okolja in podeželja.	3. Učinkovita poraba energije in čisto okolje. 7. Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja. 9. Optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR
---	--	---

Prioriteta 3: Dobra dostopnost podpornih storitev		
1. Učinkovita transportna infrastruktura.	Vsi cilji področnega DRP.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR
4. Trajnostna energija.	3. Učinkovita poraba energije in čisto okolje. 4. Povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa. 8. Zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in do okolja prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR

Tabela 15: Povezanost ciljev prometne politike s prioritetskimi ukrepi Lizbonske strategije

Prioriteta Lizbonske strategije	Cilj transportnega sektorja	Razvojne prioritete OP ROPI
Smernica 13: Zagotoviti odprte in konkurenčne trge		
1. Vzpostavitev integriranega sistema javnega potniškega prometa (enoten tarifni sistem, enotne vozovnice, usklajen vozni red in enoten informacijski sistem, intermodalni terminali).	4. Povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa.	3. Prometna infrastruktura – ESRR
2. Spodbujanje celovitih logističnih storitev ob vzpostavljanju arhitekture inteligentnih transportnih sistemov.	6. Vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev in interesov.	3. Prometna infrastruktura – ESRR
3. Prodaja državnih lastniških deležev in deregulacija povsod, kjer je to z vidika konkurence, kakovosti in varnosti upravičeno.	11. Prodaja državnih lastniških deležev in deregulacija povsod, kjer lahko zasebni ponudniki z načelom tržnega gospodarjenja zagotovijo konkurenčnejšo in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati.	
4. Spremembe notranje zakonodaje na področju železnic skladno z II. železniškim paketom.	10. Vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva.	

5. Sprejetje novega zakona o pristaniščih, ki bo oblikoval pravne pogoje za upravljanje pristanišč, opravljanje pristaniških dejavnosti in rabo morskega dobra.	9. Optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov. 10. Vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva.	
6. Poenotenje prometno-tehnoloških, tehničnih in varnostnih predpisov na področju zračnega prometa in uvajanje liberalnejših postopkov v zvezi s komercialnimi aspekti prometa.	8. Zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in do okolja prijaznega transporta v tovornem in potniškem prometu.	
Smernica 16: Širitev, izboljšanje in povezovanje evropske infrastrukture ter dokončanje prednostnih čezmejnih projektov		
1. Železniška infrastruktura: naložbena dela na omrežju TEN-T, nadgradnja in novogradnja prog ter spremljajočih naprav z namenom povečanja hitrosti in osnih obremenitev, obnova obstoječih prog in gradnja potniških središč.	7. Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja.	1. Železniška infrastruktura – KS
2. Cestna infrastruktura: dokončanje izgradnje avtocestnega omrežja do 2010, realizacija nacionalnega programa razvoja in vzdrževanja državnih cest.	7. Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja.	2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR
3. Pomorska infrastruktura: povečanje kapacitet v koprskem tovornem pristanišču ter njegova navezava na cestno in železniško infrastrukturo.	7. Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS
4. Infrastruktura zračnega prometa: posodobitev mednarodnih letališč ter infrastrukture za vodenje in kontrolo zračnega prometa.	7. Zagotovitev potrebne prometne infrastrukture za kopenski ter tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja.	2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR

Kot »Lizbonska« programa, kot jih opredeljuje člen 9.3 Uredbe sveta o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in o Kohezijskem skladu, sta bili v celoti upoštevani razvojni prioriteti ena »Železniška infrastruktura« (kodi: 16 in 17) in dva »Cestna in pomorska infrastruktura - KS« (kodi: 21 in 30), iz naslova tretje razvojne prioritete pa le del, ki se nanaša na letalstvo in multimodalni transport (kodi: 26 in 29).

Tabela 16: Povezanost ciljev operativnega programa s Strateškimi smernicami Skupnosti, 2007–2013

Strateške smernice EK	Cilj transportnega sektorja	Razvojne prioritete OP ROPI
Prednost 30 projektom evropskega interesa, lociranih v evropskih članicah in regijah, ki so upravičene skladno s konvergenčnim ciljem (sklep št. 884/2004/ES) in z ostalimi projekti vseevropskih omrežij.	Seznam projektov, primernih za sofinanciranje iz Kohezijskega sklada, vključuje vse železniške projekte iz navedenega sklepa ES, in tudi avtocestne projekte na vseevropskem omrežju.	1. Železniška infrastruktura – KS

Naložbe v sekundarne povezave.	Predvidena je izgradnja tretje razvojne osi, ki predstavlja povečanje dostopnosti in povezanosti ter s tem razvoja šibkejših in obmejnih regij Slovenije z območjem osrednje Slovenije ter z mednarodnimi tokovi.	3. Prometna infrastruktura – ESRR
Podpora železniški infrastrukturi – okrepitev gradnje interoperabilnega omrežja.	Vse posodobitve se bodo izvajale v skladu s predpisanimi tehničnimi specifikacijami EK za zagotavljanje interoperabilnosti.	1. Železniška infrastruktura – KS
Pospeševanje okoljsko trajnostnih prometnih omrežij.	Predvidena je izgradnja 85 km državnih cest in 130 km posodobitev državnih cest, ter tudi obnova 500 km kolesarskih poti in vzpostavitev sistema enotne vozovnice.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR
Izboljšanje povezljivosti neobalnih območij z vseevropskim omrežjem.	Predvidena je izgradnja drugega tira na železniški progi Divača-Koper, s čimer se bo bistveno povečala zmogljivost železniške proge, ki povezuje pristanišče z zaledjem.	1. Železniška infrastruktura – KS 2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS 3. Prometna infrastruktura – ESRR
Razvoj »pomorskih avtocest«.	Predvidena je izgradnja 1.800 m obale, s čimer bo omogočenih dodatnih 7,5 mio ton pretovora letno.	2. Cestna in pomorska infrastruktura – KS

3.1.4. Razvojna prioriteta Železniška infrastruktura - KS

Projekti s področja železniške infrastrukture, predstavljeni v nadaljevanju, predstavljajo prioriteto, saj je njihova izvedba potrebna za skladen, regionalni, gospodarski in sonaravni razvoj države. Predlagane naložbe pomenijo zmanjšanje negativnega vpliva na okolje, kar pomeni, da se pospešuje do okolja prijazen železniški promet, ki predstavlja ključen dejavnik uspeha v vse bolj odprtem, tržnem in konkurenčnem prostoru. Posodobitev oziroma dograditev železniškega omrežja je osnova za izboljšanje transportnih storitev in zagotovitev zadostnih zmogljivosti omrežja za prihodnje prometne potrebe. Z uvedbo novih tehnologij bo zagotovljena tudi zahtevana raven tehničnih standardov, kar bo prispevalo k interoperabilnosti in h konkurenčnosti železniškega tovornega prometa s preostalimi prevoznimi načini. Prav tako bo omogočena varnost, točnost in zanesljivost železniškega prometa. S tem se bodo vzpostavili pogoji za postopno preusmeritev prometa na železniško infrastrukturo in tudi pogoji za večjo mobilnost z uporabo železniških storitev. V prihodnje je treba, z večjimi naložbami v tehnično zavarovanje prometa in z namenom harmonizacije našega prometnega sistema z evropskim, posvečati posebno pozornost varnosti železniškega prometa.

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Vsi predlagani projekti, ki naj bi se začeli izvajati v novi finančni perspektivi, pomenijo posodobitev oziroma gradnjo nove železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji, ki se prek V. in X. evropskega prometnega koridorja vključuje v prometno omrežje TEN.

Posodobitev in dograditev železniške infrastrukture na V. in X. koridorju predstavljata prioriteto, ki izhaja iz evropskih strateških dokumentov in tudi iz Nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture, ki opredeljuje operative cilje razvoja. Odločitev o posodobitvi oziroma dograditvi slovenskega železniškega omrežja je osnovana na potrebi po izboljšanju transportnih storitev in tudi na zagotavljanju zadostnih zmogljivosti omrežja za prihodnje prometne potrebe na

obeh koridorjih. S postopno posodobitvijo slovenskega železniškega omrežja in uvedbo novih tehnologij bo zagotovljena tudi zahtevana raven tehničnih standardov, kar bo prispevalo k doseganju intereoperabilnosti na celotnem omrežju TEN-T.

Čim hitrejši razvoj železniške osi Lyon – Trst – Divača/Koper – Divača – Ljubljana – Budimpešta – meja z Ukrajino, katere del so tudi proge slovenskega železniškega omrežja, je opredeljen kot prioriteta tudi v Odločbi št. 884/2004/EC Evropskega parlamenta in sveta z dne 29. aprila 2004, ki dopolnjuje Odločbo št. 1692/96/EC o Smernicah Skupnosti za razvoj čezevropskega prometnega omrežja. Kot prioriteto ga obravnava tudi Slovenija v svojih načrtih, v OP ROPI pa je zaradi omejenih finančnih virov vključen le del projektov, ki jih sicer namerava Slovenija uresničiti v prihodnjih letih.

Železniške proge (Trst jug)–Divača, Koper–Divača–Ljubljana in Ljubljana–(Budimpešta), ki potekajo po ozemlju Slovenije, so v Odločbi št. 884/2004/EC v Aneksu III v odseku 6, definirane kot integralni del čezevropskega prometnega omrežja, katerih posodobitev je predvidena do leta 2015. Za krak »Trst-Divača« se v okviru programa Interreg III A pripravljata dve študiji, ki bosta predstavljali podlago za določitev optimalne trase proge, kar je glede na tudi visoke ocene naložbene vrednosti izjemnega pomena, pri tem pa se tudi za izgradnjo tega kraka predvideva koriščenje sredstev TEN-T. Po drugi strani je bilo za krak »Divača-Koper« že odobreno za 5,47 mio. EUR tehnične pomoči iz istega naslova za priprav »Tehnične študije za gradnjo 2. tira na progi Divača-Koper«. Pri tem se sredstva za samo izgradnjo predvidevajo iz naslova tega operativnega programa. Takšen pristop je usklajen z italijanskimi partnerji, kar kaže 28. 2. 2006 med italijanskim in slovenskim ministrom za promet podpisana Izjava o nameri za izgradnjo železniške povezave, skladno z odločbo št. 884/2004/EC Trst–Divača/Koper–Divača.

Skladno z izjavo o nameri za izgradnjo železniške povezave Trst – Divača je bila glede na časovni načrt za izvedbo študije v okviru programa Interreg IIIA Odločba Evropske komisije, s katero so odobrena sredstva za tehnične študije, 10. 11. 2006 spremenjena v dveh točkah, in sicer:

- do 31. 12. 2008 je bil podaljšan rok za izvedbo projekta;
- razširjen je bil predmet Odločbe na proučitev morebitne možnosti izvedbe nove dvotirne povezave Divača – Koper.

Navedena študija Interreg IIIA bo skladno z načrtom končana v juniju 2008.

Modernizacija obstoječe proge je, kljub odprtim možnostim glede nove povezave, potrebna. Tudi po izgradnji nove proge bo namreč pretežni del izvedenih naložb v okviru projekta modernizacije obstoječe proge (elektronapajalne postaje, rekonstrukcija tirnih naprav v Kopru in Divači in pretežno na postaji Hrpelje – Kozina ter signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave, ki vključujejo tudi zavarovanje osmih nezavarovanih nivojskih prehodov na odseku Divača – Prešnica služil tudi novi progi, ne glede na število tirov, kar poleg potrebnosti modernizacije zaradi železniške povezave s Hrvaško zagotavlja dolgoročno utemeljenost naložbe, kar bo tudi jasno razvidno iz vloge projekta, ki bo posredovan Evropski komisiji v potrditev. Ta proga se namreč navezuje prek cepišča Prešnica na hrvaško železniško omrežje (Istra) in pomeni edino povezavo tega geografskega območja s preostalim delom Hrvaške. Ta proga omogoča tudi navezavo Istre na Italijo, kar bo postalo pomembnejše, ko bo Hrvaška postala polnopravna članica EU. S temi ukrepi bomo tudi na tem odseku zagotovili intereoperabilnost te mednarodne povezave.

Pri projektu GSM-R gre za uvedbo digitalnih radijskih povezav na V. in X. panevropskih koridorjih. Načrtovana je v obdobju 2007–2009, pri čemer se bo v letu 2007 začelo s pripravo dokumentacije. Pri tem pomeni uvedba GSM-R na V. koridorju posodobitev proge, ki je del 6. prioritete projekta. Uvedba GSM-R bo časovno sovpadala z uvedbo sistema ERTMS, za katerega že potekajo aktivnosti na evropski ravni v okviru izvedbe ERTMS na koridorju D (Valencia–Lyon–Torino–Benetke–Ljubljana–Budimpešta).

V okviru finančnega instrumenta TEN-T bodo za sofinanciranje navadno predlagane študije (npr. priprave projektne dokumentacije), kjer je omogočeno sofinanciranje projektov do 50 %. Prav tako je iz donacije Skupnosti na vseevropskem prometnem omrežju možno financiranje partnerskih projektov z drugimi državami članicami, kar v okviru financiranja iz skladov ni mogoče. Tako bo Slovenija skupaj z državami članicami na koridorju D npr. pripravila skupno vlogo za pridobivanje sredstev TEN-T za izvedbo projekta »Uvedba sistema ERTMS/ETCS na slovenskem železniškem omrežju«.

CILJI S KAZALNIKI

Tabela 17: Kazalniki RP železniška infrastruktura – KS

Kazalniki RP železniška infrastruktura – KS		Stanje (zadnji razpoložljivi podatek)	Cilj konec obdobja	Vir
Učinek				
1	Število projektov		5	CIS
2	Dolžina novozgrajenih žel. prog, ki se nahajajo na vseevropskih omrežjih - TEN (km)	1.227	Povečanje za 28	CIS
	Dolžina posodobljenih žel. prog, ki se nahajajo na vseevropskih omrežjih - TEN (km)		400	CIS
Rezultat				
3	Povečanje blagovnega prometa prepeljanega po železnici (v milijonov ton-km)	3.750	4.804	SURS

CIS: centralni informacijski sistem; MzP: Ministrstvo za promet; SURS: Statistični urad RS

V predvidenem ciljnem obdobju je predvidena izgradnja 28 km novih prog, in sicer gre za izgradnjo nove proge Divača-Koper. Na obstoječem omrežju 1.227 km bo posodobljenih 400 km železniških prog.

Cilji posameznih investicij so vsebinsko različni in se jih ne da kot povprečje opredeliti za rezultate, navedene v zgornji tabeli. Na splošni ravni so rezultati naložb opredeljeni kot:

- povečanje prevozne moči proge;
- povečanje stopnje varnosti prometa;
- učinkovitejše vodenje prometa;
- znižanje obratovalnih stroškov;
- uvedba interoperabilnosti.

RAZVOJNI KONTEKST

Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za področje železniške infrastrukture je pripravljen na podlagi naslednjih strateških dokumentov s področja prometa:

- Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije, ki jo je sprejel Državni zbor 3. 5. 2006;
- Nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture;

Vsi navedeni razvojni dokumenti s področja prometa so skladni s:

- Strategijo razvoja Slovenije, potrjeno s strani Vlade RS 23. 6. 2005;
- Strategijo prostorskega razvoja Slovenije (Ur. l. RS št. 76/2004);
- Strategija gospodarskega razvoja Slovenije 2001–2006;
- z osnutkom Državnega razvojnega programa 2007–2013, ki je v pripravi.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

S posameznimi železniškimi projekti, ki se bodo izvajali na železniškem omrežju TEN, je predvideno:

- na celotnem omrežju glavnih prog zagotoviti dopustno osno obremenitev kategorije najmanj D3 (225 kN/os in 72 kN/m);
- elektrificirati progo Pragersko – Hodoš – državna meja s potrebnimi posegi, upoštevajoč končno dvotirnost,
- gradnja nove železniške povezave Divača – Koper;

- usposobiti proge na raven, ki bo zagotavljala njihovo interoperabilnost skladno z določili Direktive EU 2001/16 in direktive EU 50/2004;
- povečati največje dovoljene progovne hitrosti na glavnih progah, ki sovpadajo s koridorjema V in X na 160 km/h, z dovoljenimi utemeljenimi odstopanji;
- nadaljnja posodobitev naprav SV na V. koridorju;
- modernizacija nivojskih prehodov in izvedba podhodov na postajah.

INDIKATIVNI SEZNAM VELIKIH PROJEKTOV

Predlog projektov na področju železniške infrastrukture za sofinanciranje iz Kohezijskega sklada (vključen DDV). Tabela 18 vsebuje pet projektov, ki so obravnavani kot prioritetni za sofinanciranje iz Kohezijskega sklada. Tabela 15 vsebuje rezervne projekte, če kateri izmed projektov v tabeli 19 še ne bi bil pripravljen za takojšnjo izvedbo.

Projekti, ki sodijo v definicijo 39. člena Uredbe 1083/2006, se bodo potrjevali na Evropski Komisiji in so v spodnjih tabelah osenčeni.

Tabela 18: Prioritetni projekti RP Železniška infrastruktura – KS

Št	Naziv projekta	Ocenjena vrednost celotne naložbe z DDV
		mio. EUR
1	Modernizacija obstoječe železniške proge Divača-Koper	105,64
2	Rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja proge Pragersko-Hodoš za 160 km/h	173,42
3	Modernizacija nivojskih prehodov in izvedba podhodov na postajah	240,69
4	Uvedba sistema GSM-R na slovenskem železniškem omrežju	72,36
5	Gradnja nove železniške povezave Divača-Koper*	799,43
Skupaj železniška infrastruktura		1.391,54

* Projekt bo končan po letu 2013.

Tabela 19: Indikativni seznam rezervnih projektov v RP Železniška infrastruktura – KS

Št	Naziv projekta	Ocenjena vrednost celotne naložbe z DDV
		mio. EUR
1	Uvedba sistema ETCS na slovenskem železniškem omrežju*	132
2	Nadgradnja proge Celje-Pragersko-Šentilj za 160 km/h	234,39
3	Uvedba daljinskega vodenja prometa na V. in X. koridorju	255
4	Gradnja drugega tira/Nova dvotirna proga Ljubljana-Jesenice/državna meja z Avstrijo	522
5	Gradnja drugega tira na progi Maribor-Šentilj/državna meja z Avstrijo	180,2
Skupaj železniška infrastruktura		1.323,59

* Projekt je predviden na X. koridorju.

3.1.5. Razvojna prioriteta Cestna in pomorska infrastruktura - KS

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Za zagotovitev ustrezne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva sta nujna ustrezna umestitev prometne infrastrukture v prostoru in njena kvaliteta, ki se kaže v kakovosti vzdrževanja, posodobitve in izgradnji dodatnih ali novih zmogljivosti. Ukrepi prometne politike na področju oskrbe gospodarstva se v prvi vrsti nanašajo na pospešeno posodabljanje prometne infrastrukture, notranjo prometno povezanost v državi in na povezanost v mednarodne prometne tokove, še posebej v trans-evropsko omrežje (TEN). Pri tem je treba upoštevati tudi terminale intermodalnega tovarnega prometa.

Z dograditvijo avtocest se bo omogočila odprava ozkih grl, povečala se bo pretočnost in varnost prometa, dogradilo pa se bo celotno slovensko avtocestno omrežje, ki bo omogočilo dobre povezave znotraj Slovenije in povezave z evropskim prostorom.

Posebno pozornost pri širitvi TEN omrežja imajo Pomorske avtoceste, katerih namen je intermodalna povezava transporta po različnih prometnih poteh, še posebej transporta po morju in celinskih plovniških poteh s transportom po železnicah in cestah. Klasično nakladanje in razkladanje ladijskih tovorov zahtevata preveč časa in stroškov, kar tudi vpliva na manjšo konkurenčnost omenjenih storitev v korist prevoza po cestah, katerega omrežje, če ni preobremenjeno, omogoča hitrejšo dostavo. Ob nadaljnji standardizaciji in avtomatizaciji ter boljši logistični organizaciji še posebej transporta zabojnikov je treba veliko število ladijskih prevozov na kratke razdalje (Short Sea Shipping) uporabiti za preusmeritev tovorov s preobremenjenih cest na morje tako, da se omogoči kombinirano izvajanje cestno – pomorskega transporta, kar lahko pripomore tudi k povečanju obsega in pocenitvi storitev »od vrat do vrat«, saj običajno železniški in pomorski promet samostojno takih storitev ne moreta nuditi. Republika Slovenija podpira nadaljnja prizadevanja EU za vzpostavitev sistema pomorskih avtocest, v katerem ima pristanišče Koper za države osrednjega dela EU kot centralna stična točka med pomorskimi avtocestami jadransko-jonskega in transportnimi potmi intermodalnega V. koridorja v okviru omrežja TEN-T pomembno vlogo.

CILJI S KAZALNIKI

Tabela 20: Kazalniki RP Cestna in pomorska infrastruktura - KS

Kazalniki RP Cestna in pomorska infrastruktura - KS		Stanje (zadnji razpoložljivi podatek)	Cilj konec obdobja	Vir
Učinek				
1	Število projektov		5	CIS
2	Dolžina novozgrajenih AC odsekov na vseevropskih omrežjih - TEN (km)	398	463	CIS
3	Dolžina novozgrajene operativne obale (m)	3358	5158	CIS
Rezultat				
4	Količina pretovora v Luki Koper (v mio. tonah)	13	20,5	MzP
5	Nizji časovni stroški na leto zaradi izvedenih investicij v AC (v mio. evrov)		36	MzP

CIS: centralni informacijski sistem; MzP: Ministrstvo za promet

Slovenija je v preteklih letih, glede na razpoložljiva sredstva, avtocestno omrežje gradila po odsekih. Zato so na glavnih tranzitnih smereh ostala ozka grla, ki bodo odpravljena z izgradnjo predlaganih odsekov, katerih skupna dolžina je 65 km.

Glavni cilj Slovenije je v čim krajšem času dokončati »avtocestni križ« v smereh obeh pomembnih koridorjev, ki prečita ozemlje Republike Slovenije – to sta V. vseevropski koridor v smeri Fernetiči (Italija)/Koper-Pince (Madžarska) in X. vseevropski ko-

ridor v smeri Karavanke (Avstrija)-Obrežje (Hrvaška) in Šentilj (Avstrija)-Gruškovje (Hrvaška). S tem bo omogočen hitrejši pretok tranzita prek Slovenije v smereh SZ-JV in JZ-SV. Zmanjšanje časovnih stroškov je ocenjeno na 36 mio. EUR.

Povečanje pretovora v koprskem pristanišču za 6 do 7 milijonov ton v obdobju 2007–2013 je mogoče zadovoljivo uresničiti le s pravočasno izgradnjo temeljnega dela pristaniške infrastrukture v javni lasti: nove operativne obale v skupni dolžini vsaj 1800 m. Z uresničevanjem projekta pomorskih avtocest v jadransko-jonski smeri se bo bistveno povečal pretovor zabojnikov in promet tovornjakov ter železniških vagonov z RO–RO trajekti. V ta namen bo izgrajena približno polovica novih operativnih obal, drugi del pa predstavljajo dograditve operativnih obal na že obstoječih terminalih v okviru I. in II. pomola koprskega pristanišča za pretovor generalnih tovorov, lesa, sipkih in tekočih tovorov, pri katerih se bo s preselitvijo privezov za tankerje iz II. pristaniškega bazena na čelo II. pomola bistveno izboljšala varnost pomorskega prometa v II. bazenu.

RAZVOJNI KONTEKST

Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za področje prometa je pripravljen na podlagi naslednjih strateških dokumentov s področja prometa:

- Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije, ki jo je sprejel Državni zbor 3. 5. 2006;
- Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Ur. l. RS, št. 50/04; ReNPJA);
- osnutka nacionalnega programa razvoja pomorstva.

Vsi navedeni razvojni dokumenti s področja prometa so skladni s:

- Strategijo razvoja Slovenije, potrjeno s strani Vlade RS 23. 6. 2005;
- Strategijo prostorskega razvoja Slovenije (Ur. l. RS št. 76/2004);
- Strategija gospodarskega razvoja Slovenije 2001–2006;
- z osnutkom Državnega razvojnega programa 2007–2013, ki je v pripravi.

PREDNOSTNE USMERITVE

Ukrepi prioritete Prometna infrastruktura v okviru Kohezijskega sklada se smiselno povezujejo v okviru dveh ***prednostnih usmeritev***, in sicer:

- področje cest;
- področje pomorstva.

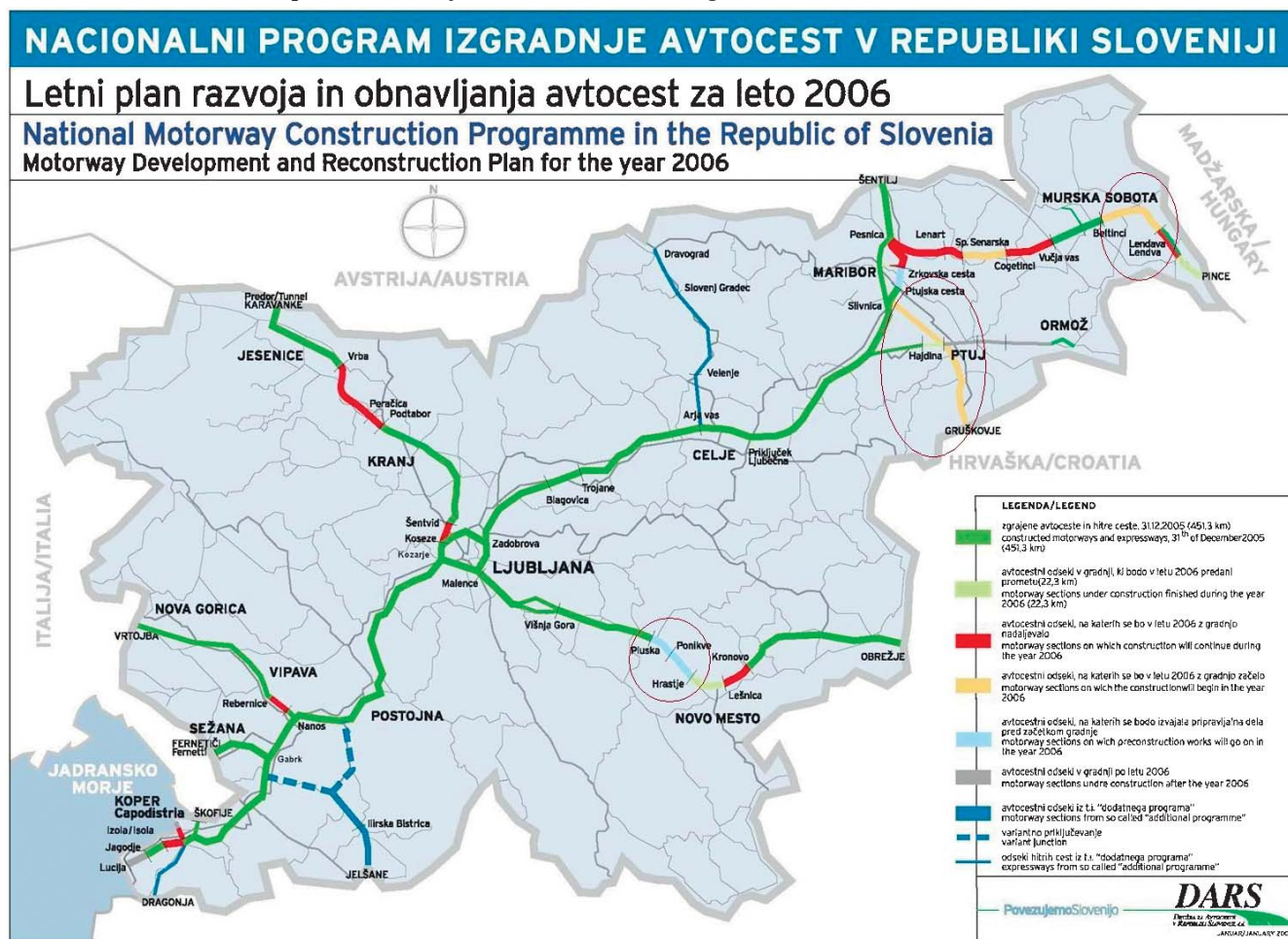
3.1.5.1. Področje cest

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Izgradnja predlaganih petih avtocestnih odsekov v skupni dolžini okoli 65 kilometrov, ki so sestavni del omrežja TEN, temelji na mednarodnih obveznostih RS do EU. Strateška usmeritev je dana v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, operativni cilji pa v Resoluciji o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Z dograditvijo teh delov avtocestnega omrežja bo (razen odseka med Postojno in Jelšanami) dokončano transevropsko omrežje, ki poteka po ozemlju Republike Slovenije, istočasno pa bo izpolnjen tudi nacionalni interes, ki temelji na naslednjih osnovnih načelih:

- omogočiti mora skladen in enakomeren regionalni in gospodarski razvoj vseh slovenskih regij ter tudi nadaljnji razvoj države v okviru njenega članstva v EU;
- omogočiti mora prepoznavnost RS v Evropi in svetu, predvsem s primernim upoštevanjem varstva in povečanjem dostopnosti do raznovrstne kulturne dediščine, ki temelji na pogojih njenega članstva v EU;
- omogočiti mora multiplikativnost njenih gospodarskih učinkov;
- prioritete izgradnje avtocestnega omrežja morajo temeljiti na kriterijih za določanje prioritete oziroma vrstnega reda gradnje tistih odsekov, ki še niso zgrajeni oziroma še niso v gradnji;
- zasnovana mora biti na ekonomsko in tehnično–tehnološko sprejemljivih rešitvah, ki so usklajene z makroekonomskimi zmoglostmi ter narodnogospodarskimi in varstvenimi interesi RS.

Slika 12: (Obkroženi) odseki predvideni za sofinanciranje iz Kohezijskega sklada



Projekti predlagani za sofinanciranje v okviru 2. razvojne prioritete bodo prispevali k skladnemu regionalnemu razvoju. Izgradnja manjkajočih odsekov na avtocestnem omrežju bo omogočilo učinkovitejši pretok ljudi, blaga in storitev, in sicer na območju Republike Slovenije, torej med samimi slovenskimi regijami ter najpomembnejšimi gospodarskimi središči v državi, in tudi v območju širšega evropskega prostora, saj je naša država zaradi svoje ozemeljske in populacijske majhnosti močno soodvisna od svojega okolja. Izboljšana notranja in zunanja povezanost države bosta pozitivno vplivali na njen nadaljnji policentrični razvoj, decentralizacijo in enakomernejši regionalni in gospodarski razvoj.

Iz vidika trajnostne mobilnosti bo dokončanje avtocestnega križa zmanjšalo zastoje v vseh smereh; zaradi zmanjšanja hitrosti in zastojev je predvideno zmanjšanje toplogrednih izpustov. Prometna varnost v Sloveniji predstavlja enega izmed ključnih problemov. Glede števila prometnih nezgod na enoto prevoženih kilometrov smo žal še vedno v evropskem vrhu, čeprav se je na tem področju stanje po letu 1999, ko je bil sprejet nov zakon o varnosti cestnega prometa, delno izboljšalo. Dograditev avtocestnega omrežja mora pomembno prispevati k izboljšanju in povečanju ravni prometne varnosti.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Za izgradnjo avtocestnih odsekov, navedenih v tabeli 18, je predvidena izvedba oddaje javnega naročila za gradnjo in nato gradnja 4-pasovne avtoceste. Predvidene aktivnosti v okviru projektov obsegajo tudi izgradnjo potrebnih priključkov, ukrepe za varovanje okolja, ohranjanje naravne in kulturne dediščine ter trajnostne rabe naravnih dobrin, ukrepe za varstvo pred hrupom in druge ukrepe, predpisane z Uredbo o državnem lokacijskem načrtu. Projektno tehnična dokumentacija je že izdelana.

INDIKATIVNI SEZNAM VELIKIH PROJEKTOV

Tabela 21 vsebuje štiri projekte, ki so obravnavani kot prioritetni za sofinanciranje iz Kohezijskega sklada. Tabela 22 vsebuje rezervni projekt v primeru, če kateri izmed projektov v tabeli 21 še ne bi bil še pripravljen za takojšnjo izvedbo.

Projekti, ki sodijo v definicijo 39. člena Uredbe 1083/2006, se bodo potrjevali na Evropski komisiji in so v spodnjih tabelah osenčeni.

Tabela 21: Indikativni seznam prioriternih projektov PU Cestna infrastruktura

Št.	Naziv projekta	Ocenjena vrednost celotne naložbe z DDV
		mio. EUR
1	Avtocesta A2; BIČ-HRASTJE: etapa Pluska-Ponikve	114,27
2	Avtocesta A2; BIČ-HRASTJE: etapa Ponikve-Hrastje	83,26
3	Avtocesta A5; BELTINCI-PINCE: Beltinci-Lendava	121,80
4	Avtocesta A4; SLIVNICA-GRUŠKOVJE: Slivnica-Draženci	316,77
	Skupaj avtoceste	636,10
	Skupaj cestna infrastruktura (KS)	636,10

Tabela 22: Indikativni seznam rezervnih projektov PU Cestna infrastruktura

Št.	Naziv projekta	Ocenjena vrednost celotne naložbe z DDV
		mio. EUR
1	Avtocesta A4; SLIVNICA-GRUŠKOVJE: Draženci-Gruškovje	206,8

V okviru PU je predvideno sofinanciranje iz Kohezijskega sklada v višini do 206,8 mio. EUR.

3.1.5.2. Področje pomorstva

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Pristanišče za mednarodni javni promet v Kopru (v nadaljevanju pristanišče Koper) je pomembno stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti s strateško zelo pomembno osrednjo geoprometno lego v najsevernejšem delu Jadranskega morja ob V. vseevropskem koridorju, kar izredno privlači pomembne mednarodne trgovske tokove in predstavlja konkurenčno prednost za izvoznike in uvoznike iz Slovenije ter izvajalce transportno logističnih storitev iz zalednih srednjeevropskih in ostalih držav EU ter sveta.

Razvoj pristaniških storitev za potrebe mednarodnega trgovanja je v pristanišču Koper odvisen od rasti blagovne menjave držav v gravitacijskem območju, mednarodne blagovne menjave s Slovenijo, atraktivnosti pristanišča na področju storitev, atraktivnosti celotne prometne poti čez Slovenijo ter od statusa tovarnega pristanišča Koper v sklopu pomorsko-pristaniške politike Unije. Zaradi neopredeljenega statusa na mednarodnem tržišču pristaniških storitev je treba dokončno opredeliti funkcijo koprskega pristanišča v mreži evropskih pomorskih poti in pristanišč ter urediti medsebojna razmerja med državo kot lastnico nepremične pristaniške infrastrukture in Luko Koper, d.d., kot zdajšnjo najemnico oziroma prihodnjega koncesionarja pristanišča. Slednje bo mogoče dokončno urediti šele po sprejetju novega zakona o pristaniščih, ki bo predvidoma vzpostavil javno pristaniško upravo kot neprofitnega upravljalca pristanišča in neodvisnega regulatorja dostopa do pristaniške

infrastrukture. Za uspešen in pravočasen razvoj pristanišča je treba prilagoditi tudi njegovo zdajšnje organizacijo evropskim pravno-ekonomskim razmeram s podelitvijo ustrezne koncesije v eni izhod oblik javno-zasebnega partnerstva.

V okviru prednostne usmeritve se predvideva predvsem gradnja operativnih obal v pristanišču Koper, ki vključuje gradnjo novih operativnih obal na Pomolu III in nadgradnjo obstoječih na Pomolu I in II kot temeljnih delov javne pristaniške infrastrukture. To je hkrati osnova za pravočasno povečevanje pristaniških prekladalnih kapacitet ob stalnem naraščanju pomorskega prometa v Severnem Jadranu. Vzporedno z dograjevanjem pomolov in terminalskih zmogljivosti bo potekal razvoj cestne in železniške povezave znotraj pristanišča. Za boljše izkoriščanje obal (ob upoštevanju novih velikosti ladij) bodo dograjeni in poglobljeni nekateri privezi.

Infrastrukturni posegi bodo usklajeni z razvojnimi projekti v širšem lokalnem in nacionalnem okolju. Treba bo pospešiti izvedbo projektov nacionalne infrastrukture, ki so ključnega pomena za prometno povezanost koprškega pristanišča z omrežjem TEN – T. V tem kontekstu je treba zagotoviti finančne vire za izgradnjo novih pristaniških zmogljivosti in ustrezne navezave (Srminska vpadnica) na avtocestno in železniško infrastrukturo (nova dvotirna proga Koper – Divača) v smeri V. in X. intermodalnega koridorja TEN.

Izgradnja novih operativnih obal v pristanišču Koper lahko, glede na njegovo izredno ugodno geografsko lego v neposredni bližini držav srednje Evrope, pomembno prispeva k spoštovanju načela trajnostne mobilnosti, saj bo omogočila nadaljnji razvoj prevozov »Short Sea Shipping« in vzpostavitev pomorskih avtocest med pristanišči v jadransko-jonski smeri in v smeri vzhodnega Sredozemlja, kar lahko pomembno prispeva k razbremenitvi kopenskih, cestno-železniških koridorjev, ki potekajo iz srednjevropskih držav proti jugovzhodu Evrope.

Novi metri operativnih obal v koprskem pristanišču bodo omogočili hitrejši razvoj rednih ladijskih potniških linij potniškega pomorskega prometa in vzpostavitev večjega števila ladijskih prevozov na kratke razdalje med jadranskimi pristanišči, kar bo ugodno vplivalo na skladnejši regionalni razvoj jadranskega območja.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

V okviru prednostne usmeritve bo omogočena gradnja novega multimodalnega terminala, podaljšanje operativnih obal, izgradnja tirov za manipulacijo, ranžirna grupa, direktna povezava z glavno železniško postajo in vzpostavitev ustreznih cestnih povezav. Omogočene bodo tudi širitve obstoječih terminalov, izgradnja novega trajektnega pomola za mednarodni potniški promet in tudi vrsta drugih naložb, povezanih s povečanjem učinkovitosti pristanišča, kot so npr. preureditev in dograditev manipulativnih površin, ureditev skladiščnih zmogljivosti, ekološka posodobitev evropskega energetskega terminala, poglobljanje pristaniških bazenov in podobno.

INDIKATIVNI SEZNAM VELIKIH PROJEKTOV

Prioritetni projekt s področja pomorske infrastrukture za sofinanciranje iz **Kohezijskega sklada** je:

Spodaj navedeni projekt sodi v definicijo 39. člena Uredbe 1083/2006 in se bo potrjeval na Evropski komisiji.

Tabela 23: Prioritetni projekt PU Pristaniška infrastruktura

Št	Naziv projekta	Ocenjena vrednost celotne naložbe z DDV
		mio. EUR
1	Razvoj pristaniške infrastrukture – gradnja operativnih obal	83,73
Skupaj pomorska infrastruktura		83,73

V okviru te PU je indikativno predvideno sofinanciranje iz Kohezijskega sklada v višini do 34,5 mio. EUR.

Projekt »Razvoj pristaniške infrastrukture – gradnja operativnih obal« se ne bo financiral v okviru Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007–2013.

3.1.6. Razvojna prioriteta prometna infrastruktura - ESRR

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Koncentracija gospodarskih dejavnosti in prebivalstva le na nekaterih območjih je v preteklosti, poleg različnih pogojev za življenje in delo, povzročila tudi neustrezno prometno povezanost med regijami. Manj razvite in v splošnem bolj obrobne slovenske regije imajo največkrat slabo navezavo na daljinske ceste mednarodnega pomena, predvsem pa je slaba medregijska prometna povezanost. Predlagani projekti v nadaljevanju tako predstavljajo prioriteto posameznega področja in njihova izvedba je potrebna predvsem za skladen regionalni, gospodarski in za sonaravni razvoj države.

Splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest je slabo in trenutne razmere kažejo, da je 42 % omrežja teh cest v slabem oz. zelo slabem stanju, ob tem pa se je povprečni letni dnevni promet na državnih cestah v obdobju 2001-2004 povečal za 2,6% letno. Opisano stanje je omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja območij Slovenije, ki ne ležijo na avtocestnem križu. Območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih transportnih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, četudi imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike. Iz tega sledi, da se bo z obnovo in dograditvijo državnih cest predvsem omogočila odprava ozkih grl ter povečala pretočnost in varnost prometa. Odprava ozkih grl bo imela direktne ekonomske učinke pri uporabnikih (znižanje stroškov transporta), posredno pa bo omogočila izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva (dostopnost povečuje tržni potencial za proizvodnjo in turizem) ter bo imela ugoden vpliv na regionalni razvoj.

V kontekstu spodbujanja regionalnega razvoja je treba razumeti tudi vzpostavitev potrebne letališke infrastrukture, ki ni pomembna samo za zagotavljanje dostopnosti, ampak lahko predstavlja potreben pogoj za vzpostavitev ekonomskih con in torej za hitrejšo rast. Razen na osrednjem ljubljanskem je letališka infrastruktura sicer v precej slabem stanju, kar še posebej velja za Aerodrom Maribor, ki je na meji zahtevanih tehničnih in tehnoloških zmogljivosti. Prav tako na področju letalstva pričakujemo, da se bo letalski promet v desetih letih v Sloveniji kvantitativno povzpел na današnjo stopnjo v Uniji, kar pomeni povečanje števila potnikov za štiri krat in podvojitev letalskih kapacitet v Uniji do leta 2015, česar posledica je potreba po povečanju kontrole zračnega prometa in s tem varnosti v zračnem promet.

Skladno s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije je, v povezavi z ekološko naravnano turistično ponudbo, načrtovan tudi razvoj omrežja kolesarskih poti, ki bo hkrati omogočil zdravo telesno gibanje prebivalstva. Kolo, kot prevozno sredstvo, se v pretežni meri uporablja za kratke poti na krajevni ravni ter tudi za daljša rekreativna in turistična potovanja. Zato je vzpostavitev mreže kolesarskih poti ključnega pomena za vzpodbujanje kolesarjenja, ne glede na to, ali gre za varčno in ekološko prevozno sredstvo ali za obliko rekreacije. Ne nazadnje služijo kolesarske poti tudi turističnim namenom. Z ustrežno mrežo glavnih kolesarskih poti bi v Sloveniji zagotovili kakovostne pogoje za prečenje Slovenije s kolesom, kar je namen nekaterih novejših predlogov snovanja evropskega kolesarskega omrežja.

Z razvojem javnega potniškega prometa se izboljšuje dostopnost z javnimi prometnimi sredstvi do središč regionalnega pomena. Sistem javnega potniškega prometa se razvija v kombinaciji med letalskimi, tirnimi, cestnimi in pomorskimi prevozi. Prednostno se razvija t. i. prometni sistem »vlak–bus« v povezavi s parkirišči in kolesarskimi potmi z namenom, da se omogoči sistem »parkiraj in bodi peljan«.

V splošnem bodo vsi predlagani projekti v okviru 3. razvojne prioritete, ki bo sofinancirana iz ESRR, največ doprinesli k večji mobilnosti prebivalstva z namenom povečanja konkurenčnosti na regionalni ravni, povezavi obrobni območij z osrednjo Slovenijo in k boljši oskrbi gospodarstva.

CILJI S KAZALNIKI

Cilji, ki jih želimo doseči z novogradnjo in posodobitvijo prometne infrastrukture, so naslednji:

Tabela 24: Kazalniki RP Prometna infrastruktura ESRR

Kazalniki RP Prometna infrastruktura - ESRR		Stanje (zadnji razpoložljivi podatek)	Cilj konec obdobja	Vir
Učinek				
1	Število projektov		10	CIS
2	Dolžina novozgrajenih cest (km)	5823*	povečanje za 20	CIS
	Dolžina posodobljenih cest (km)		130	CIS
3	Število novozgrajenih izvenmivojskih križanj		10	CIS
4	Dolžina novozgrajenih kolesarskih stez (km)	263*	povečanje za 68	CIS
	Dolžina posodobljenih kolesarskih stez (km)		37	
Rezultat				
5	Nižji časovni stroški na leto zaradi izvedenih investicij v AC (v mio. evrov)		47	MzP
6	Povečanje zmogljivosti kontrole zračnega prometa (v premikih na uro)	80	102	MzP

CIS: centralni informacijski sistem; SURS: statistični urad RS; MzP: Ministrstvo za promet; * se nanaša na dolžino obstoječe infrastrukture

Pri gradnji 3. razvojne osi bo pridobljenih novih 20 km ceste. Na 3.a in 4. razvojni osi bo posodobljenih za 130 km obstoječih cest. Pri slednjem gre za posodobitev obstoječih cestnih povezav, katere cilj je doseči kakovostnejši in hitrejši dostop do regionalnih središč, ki imajo slabo cestno povezavo. Z izgradnjo obvoznic mest bodo odpravljena ozka grla na cestnih povezavah, povečana pa bo varnost v urbanih središčih. 10 nivojskih križanj prometnic bo nadomeščenih z izvenmivojskimi križanji. Za varnejšo vožnjo kolesarjev bo na novo zgrajenih in posodobljenih 105 km kolesarskih stez.

Splošni cilj posodobitve letalske in letališke infrastrukture je povečati prepustne sposobnosti zračnega prostora Republike Slovenije, zmanjšati zamude v letalskem prometu in omogočiti čim bolj učinkovit letalski promet EU. Tako je zaradi predvidenih naložb v javno infrastrukturo na letališču Maribor glede na izhodiščne podatke v letu 2006 ocenjeno, da je mogoče povečanje števila premikov letal za 90%, s tem pa se bo lahko povečalo tudi število prepeljanih potnikov in povečala teža prepeljanega tovora. Kot posledica povečane zmogljivosti kontrole zračnega prometa z 80 na 102 premikov v eni uri bo omogočena večja varnost zračnega prometa.

Projekt enotna vozovnica bo s podpiranjem izboljšanja ponudbe javnega potniškega prometa in možnosti preproste proste izbire javnega prevoznega sredstva prispeval k zmanjševanju rabe osebnih vozil (s poudarkom na dnevni migraciji). Tako se bo po predvidevanjih zmanjšalo število potovanj z osebnim prevoznim sredstvom za približno 10%.

RAZVOJNI KONTEKST

Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za področje prometa je pripravljen na podlagi naslednjih strateških dokumentov s področja prometa:

- Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije, ki jo je sprejel Državni zbor 3. 5. 2006;
- osnutka nacionalnega programa razvoja in vzdrževanja državnih cest;
- osnutka nacionalnega programa razvoja civilnega letalstva.

Vsi navedeni razvojni dokumenti s področja prometa so skladni s:

- Strategijo razvoja Slovenije, potrjeno s strani Vlade RS 23. 6. 2005;
- Strategijo prostorskega razvoja Slovenije (Ur.l. RS št. 76/2004);
- Strategija gospodarskega razvoja Slovenije 2001–2006;
- z osnutkom Državnega razvojnega programa 2007–2013, ki je v pripravi.

PREDNOSTNE USMERITVE

Ukrepi prioritete Prometna infrastruktura v okviru Evropskega sklada za regionalni razvoj se smiselno povezujejo v okviru treh **prednostnih usmeritev**, in sicer:

- področje cest;
- področje javnega potniškega prometa;
- področje letalske in letališke infrastrukture.

3.1.6.1. Področje cest

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Glede na omejene finančne vire bo prednost dana t. i. razvojnim osem, ki z izgradnjo državnih cest odpirajo in povezujejo do zdaj težje dostopna oz. prehodna območja. Med njimi velja posebej poudariti »Tretjo razvojno os« in »Četrto razvojni osi«, ki bosta omogočili razvoj in razvojno integracijo virov šibkejših in obmejnih regij Koroške in jugovzhodne Slovenije (Bele krajine in Dolenjske) in Goriške (zgorjnjesoška) z območjem osrednje Slovenije ter zagotovil primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi. Zmogljivost in kakovost slovenskega državnega cestnega omrežja v smeri razvojnih osi je neustrezna glede na potrebe gospodarstva in prebivalstva. Prometne obremenitve so med 3.000 in 20.000 vozil povprečno dnevno, pri čemer so največje obremenitve ob večjih gospodarskih središčih (Velenje, Celje, Novo mesto, Škofja Loka itd.). Gre torej predvsem za prevoze na srednje in kratke razdalje, kjer ob razpršeni poselitvi potreb po tovrstnih prevozih ni mogoče pokrivati z drugimi, alternativnimi ukrepi na področju transportne (npr. razvoj železniškega prometa) ali kakšne druge (npr. telekomunikacijske) infrastrukture, ki bi omogočala zmanjšanje povpraševanja po prevozih oseb. Izgradnja nove prečne razvojne prometne osi in posodobitev obstoječih hkrati pomeni povezavo regionalnih središč v Avstriji, Italiji, Sloveniji in na Hrvaškem ter omogoča navezovanje tovrstnega in osebnega cestnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri. Izgradnja cestne povezave na razvojnih oseh je strateško utemeljena v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije kot povezava čezmejnega pomena in ima izrazito pozitiven vpliv z vidika povezovanja na omrežje TEN. Z njim se v severnem delu Koroška in Savinjsko-šaleška regija navezujeta na V. evropski prometni koridor, Goriška na X. evropski prometni koridor, na južnem delu pa je bistvena navezava Bele krajine na X. evropski prometni koridor. Izgradnja cestne povezave 3. razvojne osi je v svojem severnem delu, meja z Republiko Avstrijo – A1 (Šentilj-Koper), že uvrščena v dodatni program Nacionalnega programa izgradnje avtocest, katerega uresničitev je ustrezno utemeljena z Resolucijo o NPIA. Podobna argumentacija sicer velja tudi za četrto razvojno os, ki bo bistveno bolje povezala osrednjo Slovenijo prek Gorenjske in Goriške regije z Italijo.

Za izgradnjo in posodobitev cestnih povezav na razvojnih oseh govorijo številni razlogi:

- izboljšanje zmogljivosti na teh oseh z odpravo ozkih grl na obstoječi državni cestni mreži, kar bo imelo neposredne ekonomske učinke pri uporabnikih (znižanje stroškov transporta);
- posredno bo omogočeno izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva na teh območjih in torej ugoden vpliv na regionalni razvoj;
- omogočeno bo izkoriščanje potencialov prostora za poselitve, infrastrukturo, proizvodne in oskrbne dejavnosti, rekreacijo in turizem ter funkcionalno zaokrožanje naselij in območij drugih dejavnosti.

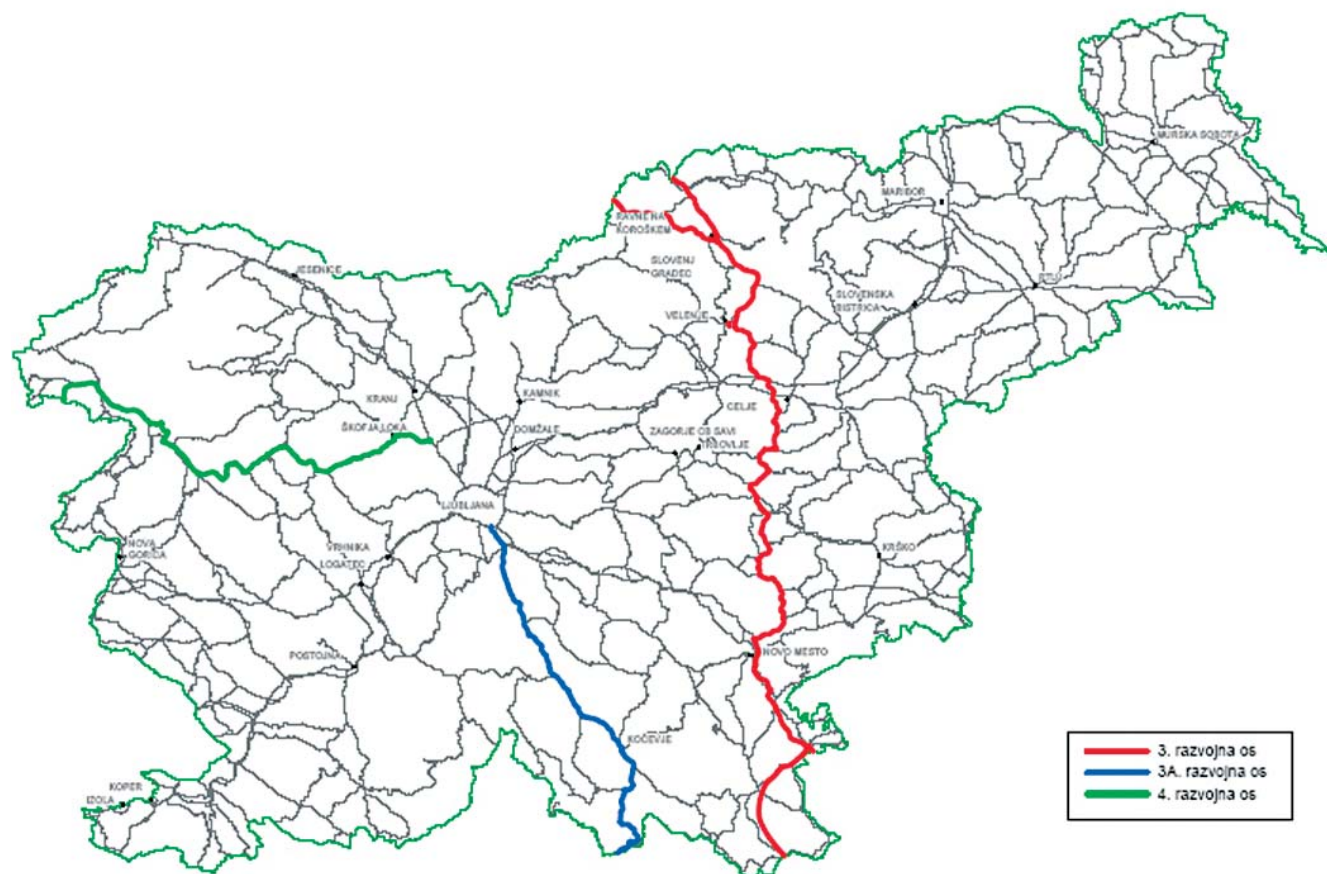
Sofinanciranje razvojnih osi bo prispevalo k regionalnemu razvoju in izboljšanju trenutnega stanja, ko so nekatere regije zaradi slabše prometne povezanosti izgubile razvojne potenciale. Zaradi odliva znanja in kadrov je rast večjih, prodornih podjetij in njihovo dolgoročno delovanje v perifernih regijah bolj izjema kot pravilo. Cestne povezave na 3. in 4. razvojnih oseh bodo namenjene notranjem regionalnem prometu in ne mednarodnemu tranzitu. Kot take bodo spodbudile družbenoekonomski razvoj perifernih regij in tudi čezmejno regionalno sodelovanje. Razvojne osi so vključene tudi v regionalne razvojne programe.

S podobnim namenom je v okvir te prednostne usmeritve vključen tudi razvoj državnega kolesarskega omrežja, ki je utemeljen v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Z izgradnjo kolesarskih poti se želi vplivati na spremembo izbire potovalnega sredstva, zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev, zmanjšati negativne vplive na okolje, zagotoviti povezavo z mednarodnim kolesarskim omrežjem in prispevati k razvoju turizma.

Izgradnja zunajnivojskih križanj glavnih in regionalnih cest z železniškimi progami je v celoti namenjena povečanju varnosti, hkrati pa bo omogočila povečanje potovalnih hitrosti cestnih in tudi železniških prometnih sredstev. Gre za nadomestitev obstoječih nivojskih križanj prometnic. Pogoji in usmeritve za izvedbo tega projekta so dani v Zakonu o varnosti železniškega prometa. Ker je projekt teritorialno razpršen na širše območje Slovenije, vsako izmed križanj predstavlja zaključeno celoto

oziroma projekt. Iz tehnoloških razlogov (odvijanje prometa) bo izvajanje projektov potekalo skozi vse finančno obdobje 2007-2013. Predvidena indikativna vrednost sofinanciranja EU pri projektu »Izgradnja zunajmivojskih križanj (10) glavnih in regionalnih cest z železniškimi progami« je približno 33,5 mio EUR.

Slika 13: 3., 3.a in 4. razvojna os



PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Predvidene so gradnje novih cestnih odsekov in kolesarskih poti, izgradnja zunajmivojskih križanj, rekonstrukcije cest, gradnja obvoznic in križišč, preplastitve cest in druge ureditve obstoječih cest in kolesarskih poti. Posamezni projekti in skupine projektov so na različni stopnji pripravljenosti, zato se bodo v okviru projektov izvajale vse potrebne in manjkajoče aktivnosti - umestitve v prostor, izdelava tehnične dokumentacije, izvedba razpisov za oddajo del, gradnja z vsemi potrebnimi ukrepi za varovanje okolja ter ohranjanje naravne in kulturne dediščine.

Sofinancirane bodo samo naložbe v regionalne in državne ceste, zato ni možnosti prekrivanja z aktivnostmi v okviru drugih operativnih programov, v primeru kolesarskih poti pa le tiste, ki so v pristojnosti državne ravni.

INDIKATIVNI SEZNAM VELIKIH PROJEKTOV

Tabela 25 vsebuje projekte, ki so obravnavani kot prioritetni za sofinanciranje iz ESRR. Tabela 26 vsebuje rezervni projekt, če kateri izmed projektov v tabeli 25 še ne bi bil pripravljen za takojšnjo izvedbo.

Projekti, ki sodijo v definicijo 39. člena Uredbe 1083/2006, se bodo potrjevali na Evropski komisiji in so v spodnjih tabelah osenčeni.

Tabela 25: Indikativni seznam prioritetenih projektov PU Cestna infrastruktura – ESRR

Št	Naziv projekta	Ocenjena vrednost celotne naložbe z DDV
		mio. EUR
1	Cestna povezava 3. razvojne osi: Avstrija do A1 Šentilj-Koper in A1 Šentilj-Koper do Novo mesto do Hrvaška *	1.380,40
	Skupaj 3. razvojna os	1.380,40
2	Posodobitev cestne povezave Jeprca–Zminec–Želin*	87,25
3	Posodobitev cestne povezave Želin–Peršeti–Kobarid–Robič	52,45
4	Posodobitev cestne povezave Ljubljana–Škofljica–Kočevje*	42,56
5	Izgradnja zunajnivojskih križanj (10) glavnih in regionalnih cest z železniškimi progami*	97,93
6	Gradnja cestne navezave turističnega območja Bled–Južna obvoznica Bled	25,97
	Skupaj ostale državne ceste	306,16
7	Izgradnja kolesarskih povezav*	22,51
	Skupaj kolesarske poti	22,51
Skupaj cestna infrastruktura (ESRR)		1.709,07

* Projekti se bodo izvajali tudi po 2013.

Tabela 26: Indikativni seznam rezervnih projektov PU Cestna infrastruktura – ESRR

Št	Naziv projekta	Ocenjena vrednost celotne naložbe z DDV
		mio. EUR
1	Posodobitev cestne povezave Šentjakob–Zidani most–Drnovo	220,84
2	Posodobitev cestne povezave Kranjska gora–Bovec, Hrušica–Rateče	14,68
Skupaj cestna infrastruktura (ESRR)		235,52

3.1.6.2. Področje javnega potniškega prometa

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Mesta so ključne lokacije za odpravo ovir gospodarske rasti in delovnih mest. Izrednega pomena je razvoj prometnih sistemov v večjih slovenskih mestih in na urbanih območjih, na katerih promet že presega zmogljivosti prometne infrastrukture, prostora in okolja. Dobro delujoč sistem javnega potniškega prometa tako zagotavlja doseganje kritične mase in razvoj regionalnih središč, saj sicer mesta ne morejo delovati v sinergiji z okoljskimi, ruralnimi območji. Zagotavljanje ustrezne mobilnosti, še posebej na regionalni ravni, predstavlja pomemben izziv, ki zahteva celovito rešitev na strani systemske urejenosti področja javnega potniškega prometa in seveda tudi ustrezne investicije, ki podpirajo realizacijo v širšem prostoru usklajenih konceptov.

Kot edega izmed pomembnih projektov na tem področju je mogoče izpostaviti izdelavo in aplikacijo enotne vozovnice, ki predstavlja enega izmed mehanizmov za vzpostavitev celovitega in integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji, ki bo zadovoljeval potrebe uporabnikov in jim zagotavljal pričakovano stopnjo mobilnosti. Zagotovljena bo poenostavitev uporabe javnega prevoza in cenovna dostopnost storitev javnega potniškega prometa. V organizacijo javnega potniškega prometa na primestnih območjih se bodo bistveno aktivneje vključile lokalne skupnosti, saj državni standardi oskrbe z javnim prometom ne zadoščajo potrebam prebivalcem. Povezane občine lahko skladno z Zakonom o prevozih v cestnem prometu organizirajo mestni promet, ki bo zagotavljal boljše storitve za prebivalce. Sistem javnega potniškega prometa mora biti bistveno enotnejši in mora spodbujati uporabnike k uporabi abonentskih (mesečnih) vozovnic. Sistem se mora preusmeriti k conskemu sistemu, kjer se uporabniki lahko vozijo znotraj določenih con, ne le na linijski relaciji. V okviru projekta bodo občine pripravile načrte nove organiziranosti javnega potniškega prometa, finančne analize in podlage za marketing javnega potniškega prometa.

OP ROPI je programski dokument, ki ne predstavlja vseh ukrepov na področju zmanjšanja učinkov prometa na okolje. Prometna politika se izvaja z nizom aktivnosti, ki potekajo zunaj okvira OP ROPI. Pripravljajo se področni programi (za področja cest, železnic, zračnega in morskega prometa), nekateri so že sprejeti (npr. program trajnostnega razvoja avtoprevoznitstva s pomembnimi okoljskimi implikacijami, program varnosti v cestnem prometu). V teku so aktivnosti, povezane z enim temeljnih ukrepov prometne politike – na ravni EU se v skladu z belo knjigo o prometu pripravlja ustrezna podlaga za internalizacijo eksternih stroškov. V Sloveniji potekajo različne medresorske aktivnosti – z MOP (oblikovanje pristopa in ukrepov na podlagi uresničitve načela integracije okolja v sektorske politike – t. i. Cardifski proces), MG (npr. intermodalna stičišča, inteligentni transportni sistemi, spodbujanje kolesarstva v povezavi s turizmom) MVZT (7. okvirni program) in z drugimi. Projekt enotne vozovnice bo potekal v skladu z Resolucijo o prometni politiki in bo neposredno posegel v enega najtežjih (tudi okoljskih) problemov javnega potniškega prometa.

Projekt kot celota je skladen z razvojnimi cilji Republike Slovenije (Strategija razvoja Slovenije, Resolucija o prometni politiki) v delu, ki se nanaša na zagotavljanje trajnostne mobilnosti kot podlage za doseganje gospodarskih, socialnih in okoljskih ciljev. Z izboljšano ponudbo javnega potniškega prometa bo zagotovljena osnovna mobilnost za vse skupine uporabnikov. Pogoj za doseganje konkurenčnosti, še posebej pa za zagotovitev multiplikacijskih učinkov v gospodarstvu in med prebivalstvom na bolj odmaknjenih področjih, bo uporabljena vrhunska informacijska povezanost v smislu enotne arhitekture inteligentnih transportnih sistemov.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Sofinanciranje dejavnosti, ki prispevajo k učinkovitejšemu javnemu potniškemu prometu v okvirih širših mestnih območij, in vzpostavitev sistema enotne vozovnice.

Projekt enotne vozovnice ni edini, je pa ključen projekt za ureditev prometa v mestih pa tudi med oddaljenimi kraji. MZP v okviru predlaganega projekta predvideva tudi pilotski projekt, s katerim bo ugotovljena učinkovitost ukrepov za povečanje optimalnega intermodelanega načina potniškega prevoza. Ena izmed podlag za pripravo navedenega pilotskega projekta bo tudi zelena knjiga o prometu v mestih, ki nastaja na ravni in Skupnosti, pri čemer sodeluje seveda tudi Republika Slovenija kot država članica.

3.1.6.3. Letalska in letališka infrastruktura

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Cilj prometne politike na področju letalske infrastrukture je povečati promet, zagotoviti maksimalno zanesljivost ter ustrezne pogoje za razvoj letalskega prometa in spremljajočih storitev. Nadzirati je treba pogoje prostega trga v letalskem prometu, ustvariti pogoje za naložbe v letalsko infrastrukturo in letalske storitve, uskladiti intermodalne načine prevoza in ohranjati specifičnost naravnih lepote in ekološkega ravnovesja, zlasti pa je potrebna:

- izgradnja novega centra za vodenje in kontrolo zračnega prometa z izgradnjo novega centra za vodenje in kontrolo zračnega prometa, vključno z novim kontrolnim stolpom na letališču Ljubljana ter modernizacijo sistemov in naprav za vodenje in kontrolo zračnega prometa;
- posodobitev infrastrukturnih objektov, naprav in sistemov navigacijskih služb zračnega prometa;
- glede na nenehno povečevanje zračnega prometa in s tem povezanimi organizacijskimi zahtevami ter tudi s sprejemom Evropske uredbe Enotno evropsko nebo (Single European Sky), ki narekuje postopno uvajanje novih naprav

- in sistemov za vodenje in kontrolo zračnega prometa, je izgradnja novega kontrolnega stolpa z območnim centrom upravičena, in sicer z vidika zagotavljanja varnega in učinkovitega nadzora zračnega prometa ter tudi primerne lokacije za samo umestitev v prostor;
- posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor.

Letalski potniški promet nenehno narašča; z odpiranjem Slovenije v širši evropski prostor in čedalje večji konkurenci letalskih prevoznikov znotraj Unije pa lahko pričakujemo nadaljevanje tega trenda. Pričakuje se pojav nizko cenovnih letalskih prevoznikov in padec cen zračnih prevozov, kar bo dodatno pripomoglo k večjemu številu potnikov.

Med najbolj problematičnimi v kategoriji mednarodnih letališč je vsekakor Aerodrom Maribor. V pristopni pogodbi Slovenije k EU je to letališče v okviru načrtov vseevropskega prometnega omrežja predvideno kot letališče regionalnega značaja. Žal pa je Aerodrom Maribor na meji tehničnih in tehnoloških zmogljivosti, oprema za sprejem in odpremo letal je zastarela in komaj uporabna ter sočasno lahko opremlja samo eno letalo, enako pa velja za vse ostale službe. V potniškem terminalu je prostora komaj za potnike enega AIRBUS 320 (150-160 potnikov). Komunalna infrastruktura je delno že neuporabna. Manjka letališka infrastruktura za letalske operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti za kategorijo II. Aerodroma Maribor ima sicer dobre razvojne možnosti, ki se kažejo v zapolnjevanju tržnih niš, ki jih za zdaj še ne pokrivajo okoliška konkurenčna letališča (tovorni in čarterski promet). Za tovrsten razvoj je bistvenega pomena sanacija zemeljske strani letališča in posodabljanje logistične opreme, saj v nasprotnem primeru niso dani pogoji za normalen razvoj letališke dejavnosti. Velik interes je tudi za ekonomske cone in logistični center ob letališču Maribor ter za čarterske lete, ki bi pokrival cca. 40 % slovenskih regij (Prekmurje, Štajerska, Koroška) in južni del Avstrije.

Zagotavljanje trajne mobilnosti v prometu pomeni vse bolj pomemben uravnotežen razvoj vseh prometnih podsistemov, njihovo inteligentno povezovanje in spreminjanje potovalnih navad. Da bi zagotovili res učinkovito mobilnost, je treba razvijati tudi prometne podsisteme, ki so bili v minulih letih deležni največjih vlaganj, v našem primeru letališča, ki bodo, povezani v transportne verige, doprinesli k večji učinkovitosti in trajnostni ureditvi mobilnosti v Sloveniji. Osnovni namen naložb v letališko infrastrukturo in v sisteme za nadzor zračnega prometa je izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa, povečanje prepustnosti zračnega prostora, povečanje oz. ohranjanje ravni varnosti v zračnem prometu, zadovoljitev obstoječih standardov in uskladitev z Evropsko regulativo Enotno evropsko nebo («Single European Sky»), doseganje večje varnosti ter s tem izboljšanje kakovosti življenja in zagotovitev večje mobilnosti ljudi, in sicer skladno z usmeritvami strategije razvoja in s povečanjem konkurenčne sposobnosti.

Splošni cilj posodobitve letališke infrastrukture na letališču Maribor je spodbujati gospodarski razvoj regije, pospešiti rast novih podjetij in ustvarjati nova delovna mesta za prebivalstvo regije; dosegli pa bi ga s pomočjo gradnje prometne infrastrukture, ki bi v navezavi z ekonomsko cono omogočila nadaljnji razvoj gospodarstva te regije.

Podravska regija je po številu prebivalcev druga največja statistična regija (na območju regije živi 16,1 % slovenskega prebivalstva). Po višini BDP na prebivalca je Podravska regija s 83 % državnega povprečja med najmanj razvitimi. Stopnja registrirane brezposelnosti, ki je že desetletje med najvišjimi v državi in ostaja taka kljub pozitivnim premikom v zadnjih letih, še vedno močno presega državno povprečje.

V bližini letališča se načrtuje sodobno kopensko logistično središče, ki bo tja privabilo tudi industrijo in druge spremljevalne programe (turizem, rekreacija). Lokacija središča je na stičišču transportnih poti (železnica, letališče, avtocesta) in v bližini mesta Maribor ter tako predstavlja skladen razvoj celotnega prometnega sistema in enakomeren razvoj vseh vej prometa. Hkrati se bo z naložbo v letališko infrastrukturo posledično povečala dostopnost celotne Podravske in tudi Koroške, Savinjske in Pomurske regije z vidika turističnih destinacij in tudi za gospodarstvo. Glede na dejstvo, da je primerna prometna infrastruktura eden izmed ključnih faktorjev v razvoju gospodarstva na splošno, bi te vrste naložba imela neposreden vpliv na razvoj gospodarskih dejavnosti na tem območju in v sosednjih regijah.

PREDVIDENE AKTIVNOSTI

Predvidene aktivnosti na področju letalskega prometa so predvsem: izgradnja novega centra za vodenje in kontrolo zračnega prometa ter kontrolnega stolpa na letališču Ljubljana; posodobitev kontrolnih stolpov na letališčih Maribor, Portorož in Cerklje ob Krki; vzpostavitev letalskega informacijskega omrežja; modernizacija, obnova in nadgradnja tehničnih sistemov za vodenje in kontrolo zračnega prometa in posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor.

Investicije v vzpostavitev predpisanih standardov na mednarodnih letališčih, med drugim: za letališče Maribor izdelava glavnega načrta za letališča in sprejem Državnega lokacijskega načrta (Master Development Plan); obnova in razširitev potniškega

terminala, ki bo zadovoljeval vse schengenske zahteve nadzora zunanje meje Evropske unije; izgradnja vozne steze; razširitev tovarnega terminala in posodobitev za potrebe prevoza nevarnega blaga; nadgradnja sistemov za letalske operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti; razširitev povezave z avtocestnim omrežjem; povečanje zmogljivosti za storitve zemeljske oskrbe zrakovplovov; razširitev letaliških ploščadi; izgradnja zmogljivosti za potrebe letalskih prevoznikov ter proizvodnih in vzdrževalnih organizacij.

Namen sofinanciranja v javno infrastrukturo letalskega prometa je skladno s cilji prometne politike povečati varnost v prometu, kapacitete letalske infrastrukture in omogočiti ustrezne pogoje za razvoj letalskega prometa in spremljajočih storitev. Javna letalska infrastruktura predstavlja generator gospodarskega in turističnega razvoja, ki bo omogočil večjo mobilnost ljudi in povečanje konkurenčne sposobnosti ter hitrejši gospodarski razvoj manj razvitih regij. Pri izvedbi projektov se bo preverila možnost javno-zasebnega partnerstva, kar pomeni, da se bo investiral le takšen obseg javnih sredstev, kot je nujno potreben za uspešno izvedbo projektov.

INDIKATIVNI SEZNAM VELIKIH PROJEKTOV

Predlagana projekta na področju letalske in letališke infrastrukture v okviru ESRR (vključen DDV) sta:

Tabela 27: Indikativna lista prioriternih projektov PU Letalska in letališka infrastruktura

Št	Naziv projekta	Ocenjena vrednost z DDV
		mio. EUR
1	Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor	17,00
2	Posodobitev sistemov kontrole zračnega prometa	52,00
Skupaj letalska in letališka infrastruktura (ESRR)		69,00

Projekt posodobitve sistemov kontrole zračnega prometa ne sodi v definicijo velikih projektov po členu 39 Uredbe 1083/2006.

3.2. Okolje

3.2.1. Dozdajšnje izkušnje

Razvojne usmeritve Republike Slovenije na področju okolja določata Nacionalni program varstva okolja, ki ga je sprejel Državni zbor 24. 11. 2005, in Strategija razvoja Slovenije. Na podlagi Nacionalnega programa varstva okolja je že sprejetih ali v pripravi vrsta operativnih programov¹¹ na posameznih področjih varstva okolja, ki služijo kot podlaga za razvojne usmeritve v tem operativnem programu.

Zaradi razdrobljenosti občin so se občine le stežka dogovorile za izvedbo skupnega projekta. Poleg tega je tudi razdrobljenost finančnih virov predstavljala veliko oviro pri usklajevanju projektov. Projekte bo zato morala jasneje usmerjati država in tako kar najbolj racionalno uporabiti javna finančna sredstva in sredstva okoljskih dajatev, skladno s principom onesnaževalec plača in principom povrnitve vseh okoljskih stroškov. Dozdajšnje izkušnje kažejo, da je smotrnejše vzpodbujati skupne projekte več lokalnih skupnosti, na podlagi katerih se lahko dolgoročno združujejo in razporejajo razpoložljiva sredstva na območju posameznega porečja v celotnem obdobju izvajanja operativnega programa.

Predvsem na področju ravnanja z odpadki je v Sloveniji še vedno prisotno nezaupanje lokalnih skupnosti v nove okoljske tehnologije, prav tako pa je še vedno zelo močan učinek NIMBY. Pri tehnološki posodobitvi regijskih centrov za ravnanje z odpadki bo zato temu področju potrebno posvetiti posebno pozornost, saj se Slovenija velikokrat sooča z referendumski proti

¹¹ Gre za nacionalne izvedbene dokumente, ki so v slovenskem pravnem redu poimenovani kot »operativni programi«, ki pa se torej ne nanašajo na programske dokumente, kot jih opredeljuje splošna uredba kohezijske politike.

gradnji odlagališč na podlagi slabih izkušenj bližnjih prebivalcev iz preteklosti. Zato menimo, da bodo dodatna sredstva Kohezijskega sklada pomagala tudi pri reševanju teh problemov.

Ko je bila v letu 2006 narejena analiza izpolnjevanja ciljev iz Operativnega programa odvajanja in čiščenja komunalnih odpadnih voda (2004), je bilo ugotovljeno, da so se občine raje odločale za gradnjo točkovnih objektov, kot so čistilne naprave, ob tem pa niso izgradile tudi nove kanalizacije, ker je postopek pridobivanja soglasij zelo dolg. Zaradi tega se ponekod soočamo z visokimi obratovnimi stroški, ker je trenutno priključenih na čistilno napravo premajhno število občanov. Navedene izkušnje bo treba upoštevati pri določanju prioritet in izboru projektov za novo finančno perspektivo.

Ko se je od leta 1970 Slovenija soočala z gradnjo novih objektov in naprav za ravnanje z odpadki ter čistilnih naprav, je skoraj v celoti zastalo področje oskrbe s pitno vodo, zato moramo temu področju zaradi zaostankov iz preteklosti nameniti posebno skrb.

Za zagotovitev poplavne varnosti je bilo v preteklosti na območju Slovenije izvedenih več zadrževalnikov voda (Drtiščica, Ledavsko jezero, Radmožanci, Bolehnečici, Klivnik, Mola), ki pozitivno vplivajo na življenje prebivalstva, okolje, gospodarstvo, turizem in na urbanizem, saj zagotavljajo poplavno varnost in režim rabe prostora. Viden je tudi učinek na uravnoveženosti vodnih količin. Umestitev objektov v prostor je bila izvedena v sodelovanju in s soglasjem lokalnih skupnosti in drugih nosilcev urejanja prostora. Za gradnjo objektov za varstvo pred poplavami so že sprejeti določeni izvedbeni dokumenti na porečjih Drave, Mure, Ljubljance, Savinje in Save.

V postopku sofinanciranja iz ISPA in Kohezijskega sklada je bila v Sloveniji javna uprava usposobljena za:

- pripravo programov in sodelovanje med različnimi sektorji za doseganje boljših učinkov;
- organizacijo izvajanja programov;
- spremljanje in evalvacijo programov in projektov;
- izbiro najbolj učinkovitih projektov;
- nadzor izvajanja projektov.

Pridobljene izkušnje in vsebine so bile prenesene tudi v naše podzakonske akte s področja naložb, kljub temu pa bo treba še precej naporov za čim bolj učinkovitejše sodelovanje med državno in lokalno ravnanje pri izvajanju naložb. Glede na lokalno pristojnost za pretežni del okoljskih naložb namreč kakovost tega sodelovanja ključno vpliva na kakovost projektov. Pri tem ne gre samo za tehnično-tehnološki vidik, ampak tudi za organizacijski vidik, kjer sta tudi časovna usklajenost in dobra medsebojna informiranost ključnega pomena za skupen uspeh.

Glede na to, da je večina projektov iz okvira programa ISPA (obdobje 2000–2004) in Kohezijskega sklada 2004–2006 še v izvajanju, je v danem trenutku težko navajati konkretne podatke o stopnji učinkovitosti in uspešnosti vlaganj v okoljske projekte, ne glede na to pa je njihov izrazito pozitiven vpliv na kakovost okolja in bivanja očiten.

V okviru programa ISPA so bili sicer sofinancirani naslednji projekti:

- Centralna čistilna naprava Celje;
- Kanalizacijski sistem in čistilna naprava Lendava;
- Čiščenje odpadnih voda in nadgradnja sistema oskrbe pitne vode v porečju Pake;
- Vodooskrba Trnovsko-Banjškega platoja;
- Čiščenje odpadnih voda v porečju Mislinje, v Slovenj Gradcu;
- Center za ravnanje z odpadki Dolenjska - I. faza;
- Čiščenje odpadnih voda v porečju Mislinje;
- Čiščenje odpadnih voda v spodnjem toku Save, v Brežicah, Krškem in v Sevnici;
- Center za ravnanje z odpadki Puconci;
- Tehnična pomoč za čiščenje odpadnih voda v srednjesavskem bazenu;
- Tehnična pomoč za izdelavo plana upravljanja v porečju Krke.

Skupna vrednost vseh zgoraj navedenih projektov, po podpisanih Finančnih memorandumih, znaša 81,6 mio. EUR, od česar znaša odobren delež EU sredstev 42,1 mio. EUR. Vsi navedeni ISPA projekti so 1. 05. 2004 postali kohezijski projekti.

Za sredstva Kohezijskega sklada je Evropska komisija potrdila šest projektov:

- Regionalni center za ravnanje z odpadki Celje;

- Zbiranje in čiščenje odpadnih voda v obalnem porečju (Koper, Izola, Piran);
- Regionalni center za ravnanje z odpadki Celje - II. faza;
- Zbiranje in čiščenje odpadnih voda ter oskrba s pitno vodo v občini Tržič;
- Celovito varovanje vodnih virov podtalnice Ptujskega polja - faza I;
- Čistilna naprava za odpadne vode in kanalizacijski sistem v povodju srednje Save - Trbovlje, Hrastnik;
- Hidravlične izboljšave kanalizacijskega sistema Ljubljana.

Skupna vrednost znaša 145,2 mio. EUR, od česar znaša odobren delež sredstev EU 88,4 mio. EUR.

3.2.2. Ključne usmeritve in cilji

Na osnovi splošnega cilja OP razvoja okoljske in prometne infrastrukture je opredeljena strategija področja varstva okolja, katere cilj je:

z izgradnjo in upravljanjem okoljske infrastrukture zagotoviti pogoje za trajnostni razvoj in kakovostno življenjsko okolje.

Ključne usmeritve Slovenije na področju okolja navaja Nacionalni program varstva okolja in se nanašajo na podnebne spremembe, naravo in na biotsko raznovrstnost, na upravljanje z vodami in varstvo voda, na rabo vode in urejanje voda, na varstvo zraka, ravnanje z odpadki in na industrijsko onesnaževanje.

Ključne usmeritve izhajajo iz evropske okoljske zakonodaje, ki je navedena v poglavju Skladnost z evropskimi in s slovenskimi razvojnimi dokumenti. Poleg tega ključne usmeritve izhajajo tudi iz dejstva, da se je Slovenija zavezala v času pristopa k izpolnjevanju zahtev okoljskega pravnega reda EU. Večino zahtev pravnega reda, ki izhajajo iz pravnega reda EU, mora Slovenija končati do konca programskega obdobja OP ROPI, kar bo izboljšalo stanje okolja, izboljšalo storitve javnih služb ter dobro vplivalo na zdravstveno stanje prebivalcev in omogočilo ohranitev ekosistemov ter bo vodilo k trajnostnemu razvoju Slovenije in v boljše življenje vsakega posameznika.

Na področju ravnanja z odpadki je ključna usmeritev v vzpostavitev infrastrukture za obdobje in sicer:

- pospešitev izvajanja posameznih faz ravnanja z odpadki;
- pospešitev izločanja večjih količin uporabnih frakcij iz komunalnih odpadkov;
- pospešitev gradnje zbirnih centrov za ločeno zbrane frakcije komunalnih in nevarnih komunalnih odpadkov;
- pospešitev gradnje objektov za predelavo odpadkov z različnimi zmogljivostmi;
- pospešitev gradnje objektov za energetske predelave oz. sežiganje odpadkov in muljev čistilnih naprav.

Ključna usmeritev na področju odvajanja in čiščenja komunalnih odpadnih vod je zmanjšanje onesnaževanja okolja zaradi neprečiščenih komunalnih odplak s komunalnim opremljanjem aglomeracij na območjih naselij ali delov naselij z obremenjenostjo:

- več kot 100.000 PE;
- več kot 15.000 PE;
- več kot 10.000 PE na občutljivih območjih;
- in večje od 2000 PE.

UWWD zahteva, da so vse aglomeracije, ki imajo obremenitve večje od 2.000 PE, do konca leta 2015 opremljene s kanalizacijo, ki se zaključi s čistilno napravo. V Sloveniji imamo 159 takih aglomeracij, na katerih bo treba zgraditi javno infrastrukturo s pomočjo sredstev iz Kohezijskega sklada. Pri tem morajo biti aglomeracije, večje od 15.000 PE, opremljene do leta 2010 (zbiranje in sekundarna obdelava), aglomeracije, večje od 10.000 PE, z odvajanjem na občutljivih območjih pa do konca leta 2008 (zbiranje in zahtevnejša obdelava). Aglomeracije, ki so večje od 100.000 PE, pa je treba komunalno opremiti do konca leta 2008.

Izboljšanje trenutnega stanja pri oskrbi s pitno vodo je predvideno z naslednjimi ključnimi ukrepi:

- izgradnja magistralnih vodovodnih sistemov na območjih, kjer se centralizirana rešitev izkaže za ekonomsko ustrezno;
- dolgoročna zagotovitev pitne vode v času podnebnih sprememb in izgradnja večnamenskih zadrževalnikov voda;

- dolgoročno varovanje obstoječih in potencialnih virov pitne vode z zmanjšanjem obremenjevanja virov na vodovarstvenih območjih in ukrepi bogatenja.

Program Zmanjševanja škodljivega delovanja voda temelji na Akcijskem programu skupnosti za varstvo pred poplavami, WFD in podnebnim spremembam ter izvedbi ukrepov za sonaravno upravljanje z vodami, ki upoštevajo problematiko celotnega prispevnega območja, in vsebuje naslednje ključne aktivnosti:

- gradnja protipoplavnih objektov;
- posodobitev objektov urejanja voda;
- zadrževanje prekomernih količin voda, hranjenje teh količin na območju nastanka in postopno odvajanje v vodni režim, ko to ne povzroča več škodljivega delovanja.

Zaradi načrtovanih ukrepov se bo poplavna varnost izboljšala in leta 2013 bo ogroženih le še 20 % urbanih površin. Možnost nevarnosti naravnih nesreč in njihovih posledic pa se bo do leta 2013 zmanjšala z zdajšnjih 50 % na 20 %.

3.2.3. Skladnost z evropskimi in slovenskimi razvojnimi dokumenti

Ker je na področju varstva okolja veliko direktiv, uredb in tematskih strategij in drugih dokumentov, ki vplivajo na vsebino tega programa in jih je Republika Slovenija vključila tudi v že sprejete nacionalne operativne programe jih v nadaljevanju le naštevamo.

ODPADKI:

Direktiva 2006/12/ES o odpadkih,
Direktiva 91/689/EGS o nevarnih odpadkih,
Direktiva 91/157/EGS o baterijah in akumulatorjih, ki vsebujejo nevarne snovi,
Direktiva 94/62/ES o embalaži in odpadni embalaži,
Direktiva 2002/96/ES o odpadni električni in elektronski opremi,
Direktiva 75/439/EGS o odstranjevanju odpadnih olj,
Direktiva 86/278/EGS o muljih čistilnih naprav,
Direktiva 99/31/ES o odlaganju odpadkov,
Direktiva 2000/76/ES o sežiganju odpadkov,
Uredba o pošiljanju odpadkov 2006/1013/EC.

VODE:

Direktiva sveta ES 2000/60/ES o določitvi ukrepanja skupnosti na področju politike do voda,
Direktiva Sveta ES 91/271/EGS o obdelavi komunalne odpadne vode,
Direktiva Sveta ES 98/83/ES o kakovosti vode, namenjene za prehrano ljudi, določa standarde kakovosti za vodo, ki je namenjena oskrbi prebivalstva s pitno vodo,
Direktiva Sveta ES 75/440/EGS o zahtevah glede kakovosti površinske vode za odvzem pitne vode v državah članicah EU, določa standarde kakovosti za površinsko vodo, ki je namenjena oskrbi prebivalstva s pitno vodo,
Direktiva Sveta ES 76/160/EGS o kakovosti kopalnih voda, določa standarde površinskih voda, kjer se ljudje običajno kopajo,
Direktiva sveta 80/778/EGS dopolnjena z določili Direktive sveta 98/83/ES.

PROGRAMI IN STRATEGIJE:

Strateške smernice Skupnosti,
Lizbonska strategija,
Tematska strategija o preprečevanju nastajanja in recikliranju odpadkov,
Tematska strategija o trajnostni rabi naravnih virov,
Zakon o ratifikaciji Kjotskega protokola k Okvirni konvenciji Združenih narodov o spremembi podnebja /MKPOKSP/ (Ur.l. RS-MP, št. 17/2002),
Akcijski program skupnosti za zmanjšanje nevarnosti pred poplavami,
Strategija razvoja Slovenije (Vlada RS, 23. junij 2005),
Nacionalni program reform za doseganje ciljev Lizbonske strategije, 2005,
Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012 (ReNPVO), Uradni list RS, št. 2/06,
Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007–2023 (2006),

Program varstva potrošnikov za leti 2006 in 2007,
Operativni program odstranjevanja odpadkov s ciljem zmanjšanja količin odloženih biorazgradljivih odpadkov za obdobje do konca leta 2008 (2004),
Operativni program ravnanja z ločeno zbranimi frakcijami komunalnih odpadkov za obdobje 2006–2009 (v pripravi),
Operativni program ravnanja z embalažo in odpadno embalažo za obdobje od 2002–2007 (2006),
Operativni program ravnanja z baterijami in akumulatorji za obdobje 2003–2006,
Operativni program ravnanja z odpadno električno in elektronsko opremo, 2006,
Operativni program odvajanja in čiščenja komunalne odpadne in padavinske vode, 2004,
Operativni program oskrbe s pitno vodo, 2006,
Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov do leta 2012,
Stanje okolja v Sloveniji 2002,
Operativni program ravnanja z odpadnimi olji,
Operativni program odstranjevanja polikloriranih bifenilov in polikloriranih terfenilov.

Tabela 28: Povezava med Strateškimi smernicami Skupnosti in Razvojnimi prioritetami OP ROPI za področje okolja

Strateške smernice Skupnosti	Področje strateških smernic	Razvojna prioriteta
Evropa kot privlačno mesto za investiranje in delo	Povečanje sinergije med varstvom okolja in rastjo	Ravnanje s komunalnimi odpadki
	Izboljšanje infrastrukture	Varstvo okolja – področje voda
		Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih voda
		Oskrba s pitno vodo
		Zmanjšanje škodljivega delovanja voda

Operativni program podpira in je usklajen s Strateškimi smernicami Skupnosti.

Tabela 29: Povezava med prednostnimi nalogami iz Nacionalnega programa reform za izvajanje lizbonske strategije v Sloveniji in Razvojnimi prioritetami OP ROPI za področje okolja

Prednostna razvojna naloga iz Nacionalnega programa reform za izvajanje Lizbonske strategije	Prednostni ukrepi iz Nacionalnega programa reform za izvajanje Lizbonske strategije	Razvojna prioriteta OP ROPI
UKREPI ZA DOSEGANJE TRAJNOSTNEGA RAZVOJA III. E. 2 Trajnostna uporaba virov (politika varstva okolja)	Izgradnja ustrezne javne infrastrukture za ravnanje s komunalnimi odpadki	Ravnanje s komunalnimi odpadki
	Izgradnja ustrezne javne infrastrukture na področju voda	Varstvo okolja – področje voda
		Ravnanje z odpadnimi vodami
		Oskrba s pitno vodo
		Zmanjšanje poplavne ogroženosti

Operativni program podpira in je usklajen z Nacionalnim programom reform za izvajanje Lizbonske strategije.

Tabela 30: Povezava med Strateškimi smernicami Skupnosti, Nacionalnim programom reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji in posameznimi razvojnimi prioritetami tega operativnega programa za področje okolja

Strateške smernice Skupnosti	Lizbonska strategija	OP razvoja okoljske in prometne infrastrukture
Evropa kot privlačno mesto za investiranje in delo	Nacionalni program reform za izvajanje Lizbonske strategije	Razvojna prioriteta OP ROPI
Povečanje sinergije med varstvom okolja in rastjo	UKREPI ZA DOSEGANJE TRAJNOSTNEGA RAZVOJA III. E. 2 Trajnostna uporaba virov (politika varstva okolja)	Varstvo okolja
Izboljšanje infrastrukture	Izgradnja ustrezne javne infrastrukture za ravnanje s komunalnimi odpadki	Ravnanje s komunalnimi odpadki
	Izgradnja ustrezne javne infrastrukture na področju voda	Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih voda
		Oskrba s pitno vodo
		Zmanjšanje škodljivega delovanja voda

Operativni program podpira in je usklajen s Strateškimi smernicami Skupnosti, z Lizbonsko strategijo in Nacionalnim programom reform za izvajanje Lizbonske strategije.

Tabela 31: Povezava med Strateškimi smernicami Skupnosti, evropsko okoljsko politiko in posameznimi razvojnimi prioritetami tega operativnega programa za področje okolja in nacionalnimi programi

Strateške smernice Skupnosti	Evropska okoljska politika	OP razvoja okoljske in prometne infrastrukture	Nacionalni programi
Evropa kot privlačno mesto za investiranje in delo		Razvojna prioriteta	Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih 2007–2023
Povečanje sinergije med varstvom okolja in rastjo	Tematske strategije, direktive	OP ROPI	Nacionalni program reform za doseganje ciljev Lizbonske strategije
Izboljšanje infrastrukture	Tematska strategija o preprečevanju nastajanja in recikliranju odpadkov Tematska strategija o trajnostni rabi naravnih virov Zakon o ratifikaciji Kjotskega protokola k Okvirni konvenciji Združenih narodov o spremembi podnebja /MKPOKSP/ (Ur. l. RS–MP, št. 17/2002) Akcijski program skupnosti za zmanjšanje nevarnosti pred poplavami	Varstvo okolja	Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012

	<p>Direktiva 2006/12/ES o odpadkih Direktiva 91/689/EGS o nevarnih odpadkih Direktiva 91/157/EGS o baterijah in akumulatorjih, ki vsebujejo nevarne snovi Direktiva 94/62/ES o embalaži in odpadni embalaži Direktiva 2002/96/ES o odpadni električni in elektronski opremi Direktiva 75/439/EGS o odstranjevanju odpadnih olj Direktiva 86/278/EGS o muljih čistilnih naprav Direktiva 99/31/ES o odlaganju odpadkov Direktiva 2000/76/ES o sežiganju odpadkov Uredba o prevozu odpadkov 2006/1013/EC</p>	<p>Ravnanje s komunalnimi odpadki</p>	<p>Operativni program odstranjevanja odpadkov s ciljem zmanjšanja količin odloženih biorazgradljivih odpadkov za obdobje do konca leta 2008 (2004) Operativni program ravnanja z ločeno zbranimi frakcijami komunalnih odpadkov za obdobje 2006–2009 (v pripravi) Operativni program ravnanja z embalažo in odpadno embalažo za obdobje od 2002–2007 (2006) Operativni program ravnanja z baterijami in akumulatorji za obdobje 2003–2006 Operativni program ravnanja z odpadno električno in elektronsko opremo, 2006 Operativni program ravnanja z odpadnimi olji (novelacija v teku) Operativni program odstranjevanja polikloriranih bifenilov in polikloriranih terfenilov (novelacija v teku)</p>
	<p>Direktiva sveta ES 2000/60/ES o določitvi ukrepanja skupnosti na področju politike do voda Direktiva Sveta ES 91/271/EGS o obdelavi komunalne odpadne vode Direktiva Sveta ES 76/160/EGS o kakovosti kopalnih voda, določa standarde površinskih voda, kjer se ljudje običajno kopajo</p>	<p>Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih voda</p>	<p>Operativni program odvajanja in čiščenja komunalne odpadne in padavinske vode, 2004–2017</p>
	<p>Direktiva Sveta ES 98/83/ES o kakovosti vode, namenjene za prehrano ljudi, določa standarde kakovosti za vodo, ki je namenjena oskrbi prebivalstva s pitno vodo</p>	<p>Oskrba s pitno vodo</p>	<p>Operativni program oskrbe s pitno vodo, 2006</p>
	<p>Akcijski program skupnosti za zmanjšanje nevarnosti pred poplavami</p>	<p>Zmanjšanje škodljivega delovanja voda</p>	

3.2.4. Razvojna prioriteta Ravnanje s komunalnimi odpadki

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Razvojna prioriteta na **področju ravnanja s komunalnimi odpadki** temelji na Operativnem programu odstranjevanja odpadkov s ciljem zmanjšanja količin biorazgradljivih odpadkov za obdobje do konca leta 2008, ki ga je sprejela Vlada RS v letu 2004, ter na Operativnem programu ravnanja z ločeno zbranimi frakcijami komunalnih odpadkov za obdobje 2007–2009 iz leta 2007 ter EU direktiv s področja ravnanja z odpadki. Vsi operativni programi na nacionalni ravni se bodo novelirali po njihovem preteku skladno z Zakonom o varstvu okolja in skladno z novimi direktivami na tem področju. Cilji bodo v novih programih predvidoma isti, mogoče bodo le tiste spremembe, ki jih bo zahtevala nova evropska zakonodaja. Ključna naloga Slovenije je vzpostavitev celotne infrastrukture za ravnanje z odpadki in popolna uskladitev s standardi EU na tem področju.

Program pomeni operacionalizacijo glavnih strateških ciljev na področju ravnanja z odpadki, tj. zmanjševanja nastajanja in nevarnostnega potenciala odpadkov na izvoru, povečanja snovne in energetske izrabe odpadkov, zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, odlaganje neaktivnih preostankov kot zadnje, najmanj zaželeno stopnjo ter vzpostavitev celovitega in učinkovitega sistema ravnanja z odpadki. Njegov glavni namen je izgradnja potrebne infrastrukture za njeno izvajanje, in sicer:

- izgradnja regijskih centrov za ravnanje z odpadki, v katerih se bo izvajalo predvsem ločevanje in sortiranje različnih vrst odpadkov, predobdelava odpadkov, odlaganje odpadkov, čiščenje izcednih voda iz odlagališča, zajem in izkoriščanje deponijskega plina, okoljski monitoring odlagališča ipd.;
- izgradnja večjega števila zbirnih centrov za ločeno zbiranje odpadkov;
- posodobitev obstoječih regijskih centrov z napravami za obdelavo odpadkov in napravami za monitoring stanja okolja in čiščenjem izcednih voda;
- ureditev ravnanja z blatom iz čistilnih naprav;
- ureditev in posodobitev odlagališča za nevarne odpadke in njegova sanacija;
- sanacija območij, onesnaženih z odpadnimi olji, težkimi kovinami, PCB in s pesticidi.

Učinkovitost sistema ravnanja z odpadki je med drugim značilno odvisna od objektov ter naprav za ravnanje z odpadki in njihovih omrežij. Operativni program je naravnano z opredelitvijo usmeritev in prioritet v izgradnjo sodobne in učinkovite infrastrukture. Tehnično-tehnološke in ekonomske značilnosti objektov in naprav za ravnanje z odpadki, še posebej za predelavo in odstranjevanje odpadkov, narekujejo za komunalne odpadke izgradnjo infrastrukture v obliki regijskih oziroma medobčinskih centrov za ravnanje z odpadki.

Za izvajanje drugih operativnih programov, kjer stroški ne bremenijo javnega sektorja, ampak proizvajalce (odpadna električna in elektronska oprema, embalaža, izrabljeni avtomobili, gradbeni odpadki, avtomobilske gume, tekstil), je treba zagotoviti učinkovito zbiranje odpadkov in njihovo razvrščanje tako, da je mogoče razviti nove proizvode in nove tehnologije. Zato je izvedba tega programa pomembna tudi za razvoj novih delovnih mest, izboljšanje stanja okolja, zagotovitev večje dostopnosti podpornim storitvam, novim proizvodom, narejenim iz sekundarnih surovin, in uporabi novih okoljskih tehnologij.

Za zadostitev osnovnim potrebam po ločenem zbiranju odpadkov smo ocenili, da je treba imeti v državi okoli 200 zbirnih centrov, kar predstavlja najmanj en zbirni center na občino, saj so nekatere občine v Sloveniji zelo majhne. Ugotovljamo, da je za dobo razvito ločevanje frakcij treba imeti razvit tudi sistem zbirnih centrov, ki je zdaj zelo šibek. V teh centrih bi s prinašalnim sistemom zagotovili ustrezno ločevanje električne in elektronske opreme, embalaže, papirja, gradbenih odpadkov, kovin, kosovnih odpadkov in nevarnih odpadkov iz gospodinjstva ter povečali snovno predelavo ali ponovno uporabo teh surovin. Trenutno je samo v Ljubljani razvit le en tak center. Tudi preostala večja mesta imajo vsaka po en tak zbirni center. Glede na veliko število občin (210) menimo, da je povečanje teh centrov nujen predpogoj za uspešno izvedbo okoljske politike na področju odpadkov.

Nacionalni program varstva okolja je problematiki odpadkov dal visoko in logično prioriteto stopnjo, saj je ravnanje z odpadki mogoče reševati le vzporedno z ravnanjem z odpadnimi vodami. V Resoluciji o Nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012 so bili za področje komunalnega sektorja zadani naslednji cilji: v postopke pred odstranjevanjem odpadkov usmeriti vsaj 55 % ali več od nastalih količin komunalnih odpadkov in jih (v neto iznosu) snovno izrabiti vsaj 42 % ali več; izločiti vse kuhinjske odpadke in jih biološko predelati; obdelati vse preostanke odpadkov tako, da vsebnost skupnega organskega ogljika (TOC) ne bo presegala 5 %; termično obdelati preostanke odpadkov, kjer mejne vrednosti 5 % TOC z drugimi postopki ni mogoče doseči, in tiste organske odpadke, pri katerih je taka obdelava nujna; zmanjšati količine odloženih biološko

razgradljivih odpadkov od 47 % v strukturi odloženih odpadkov na 16 % do leta 2013–2015 in zmanjšati potencial nastajanja emisij toplogrednih plinov za 1.162 kt CO₂ ekvivalentov do leta 2012. Istočasno naj bi nadaljevali začeto načrtovanje objektov za energetske predelave oziroma sežiganje odpadkov, s katerimi bi lahko v naslednjem petletnem obdobju učinkovito rešili problematiko odlagalnega prostora. Posebno pozornost bomo namenili tudi ravnanju z blatom čistilnih naprav, saj trenutno v Sloveniji nobena čistilna naprava nima dolgoročno rešenega tega problema.

Kot enega ključnih projektov se predvideva tudi sanacija obstoječega odlagališča nevarnih odpadkov. Poleg tega bo pozornost namenjena tudi aktivnostim za povečanje dinamike odstranjevanja PCB v obdobju 2007–2010, kar je skrajni rok za izpolnitev obvez Slovenije na tem področju. Naloga bo izvedena v okviru predpisov, vezanih na državne pomoči z ustreznim operativnim programom za celotno področje države, ki je trenutno še v pripravi. Izvedena bo tudi sanacija onesnaženih industrijskih območij zaradi odpadnih olj in pesticidov. Indikativno je predvideno sofinanciranje naslednjih aktivnosti:

- sanacija območij s kislim gudronom na območju Vzhodne kohezijske regije;
- sanacija območij z odloženimi pesticidi na področju Vzhodne kohezijske regije;
- sanacija območij z odloženim PCB in zemljino onesnaženo s PCB na območju Bele krajine;
- dekontaminacije industrijskih objektov s PCB in zamenjavo PCB z do okolja prijaznimi spojinami na območju celotne Slovenije;
- sanacija starih odlagališč, ki vsebujejo težke kovine na območju celotne Slovenije.

V okviru OP ROPI bodo na področju ravnanja z odpadki upravičeni do financiranja prioritetni projekti. Prioritetni projekti se bodo po področjih smiselno določali glede na število prebivalcev, celostno rešitev ravnanja z odpadki in z blatom določene regije ter glede na izgradnjo večjega števila zbirnih centrov, kar bo natančno opredeljeno v izvedbenih dokumentih.

Podobno velja za rešitev odloženih pesticidov, gudrona in PCB, kjer bodo v okviru izvedbenih dokumentov imeli prednost projekti celovitega reševanja problematike in dekontaminacija večjih industrijskih objektov s PCB oz. zamenjava PCB z do okolja prijaznejšimi snovmi.

Pri naložbah in sanaciji odpadnih olj (gudron) se bo, kolikor je mogoče, upoštevalo načelo Onesnaževalec plača, saj ima država uvedeno okoljsko dajatev za odpadna olja. Če gre za znanega onesnaževalca oziroma za lastništvo parcele, ki ni v javni lasti, se bodo taki projekti sofinancirali po pravilih, ki veljajo za državno pomoč.

CILJI S KAZALNIKI

Glavni cilji so tako:

- v postopke pred odstranjevanjem odpadkov usmeriti večje količine komunalnih odpadkov;
- predobdelati preostanke odpadkov in muljev iz čistilnih naprav za zmanjšanje vpliva na okolje skladno s predpisi;
- zmanjšati nevarnostni potencial zaradi starih bremen.

Tabela 32: Kazalniki za razvojno prioriteto Ravnanje s komunalnimi odpadki

Kazalniki RP Ravnanje s komunalnimi odpadki		Stanje (zadnji razpoložljivi podatek)	Cilj konec obdobja	Vir
Učinek				
1	Število sofinanciranih projektov izgradnje regionalnih centrov za ravnanje z odpadki		6	sistem javnih služb varstva okolja
Rezultat				
2	Zmanjšanje količin odloženih nenevarnih odpadkov (v tonah/leto)	845.000	550.000	Poročilo o stanju okolja
3	Povečanje količin ločeno zbranih frakcij (v tonah/leto)	205.000	500.000	Poročilo o stanju okolja

RAZVOJNI KONTEKST

Razvojne usmeritve Republike Slovenije na področju okolja določa Nacionalni program varstva okolja, ki ga je sprejel Državni zbor 24. 11. 2005, in Strategija razvoja Slovenije. Nacionalni program varstva okolja sledi usmeritvam, ki jih dajeta 6. Okoljski akcijski program EU in Lizbonska strategija. Poleg tega je namenjen tudi doseganju okoljskih ciljev tematskih strategij EU kot sta Tematska strategija o preprečevanju nastajanja in recikliranju odpadkov in Tematska strategija o trajnostni rabi naravnih virov ter direktiv na področju odpadkov:

Direktiva 2006/12/ES o odpadkih,
Direktiva 91/689/EGS o nevarnih odpadkih,
Direktiva 91/157/EGS o baterijah in akumulatorjih, ki vsebujejo nevarne snovi,
Direktiva 94/62/ES o embalaži in odpadni embalaži,
Direktiva 2002/96/ES o odpadni električni in elektronski opremi,
Direktiva 75/439/EGS o odstranjevanju odpadnih olj,
Direktiva 86/278/EGS o muljih čistilnih naprav,
Direktiva 99/31/ES o odlaganju odpadkov,
Direktiva 2000/76/ES o sežiganju odpadkov,
Uredba o pošiljanju odpadkov 2006/1013/EC.

Na podlagi Nacionalnega programa varstva okolja je na ravni države že sprejetih ali v pripravi vrsta operativnih programov na posameznih področjih varstva okolja, ki služijo kot podlaga za razvojne usmeritve v tem operativnem programu.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Ključne aktivnosti so tako usmerjene v:

- pripravo več kot 200 novih zbirnih centrov;
- izgradnjo regijskih centrov za ravnanje z odpadki;
- tehnološko dopolnitev obstoječih regijskih centrov z napravami za obdelavo odpadkov pred odstranjevanjem in monitoring ter čiščenje izcednih voda (odlagališča nenevarnih in nevarnih odpadkov);
- izgradnja enega do dveh objektov za energetska obdelavo oz. sežig preostanka odpadkov in blata čistilnih naprav;
- sanacija odlagališč odpadkov in starih bremen zaradi odpadnih olj, pesticidov in PCB.

INDIKATIVNI SEZNAM VELIKIH PROJEKTOV

Projekti, ki sodijo v definicijo 39. člena Uredbe 1083/2006, se bodo potrjevali na Evropski komisiji in so v spodnji tabeli osenčeni.

Št	Naziv projekta	Ocenjena vrednost celotne naložbe z DDV
		mio. EUR
1	Regijski center za ravnanje z odpadki Dolenjske – II. faza	12
2	Regijski center za ravnanje z odpadki Koroške (KOCEROD)	20
3	Regijski center za ravnanje z odpadki Ljubljana (RCERO)	144
4	Regijski center za ravnanje z odpadki Gorenjske	23
5	Regionalni center za ravnanje z odpadki – Istra, Kras	23
6	Regijski center za ravnanje z odpadki Notranjska	23
7	Regijski center za ravnanje z odpadki Štajerske regije (dva podprojekta)	40
8	Regijski center za ravnanje z odpadki Pomurje – II. faza	12
9	Regijski center za ravnanje z odpadki v Zasavju CEROC – II. faza	10
10	Termična obdelava odpadkov (dva podprojekta)	50
	SKUPAJ:	357

3.2.5. Razvojna prioriteta Varstvo okolja – področje voda

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Razvojne usmeritve Republike Slovenije na področju okolja določata predvsem Nacionalni program varstva okolja, ki ga je sprejel Državni zbor 24. 11. 2005, in Strategija razvoja Slovenije. Na podlagi Nacionalnega programa varstva okolja je že sprejetih ali v pripravi vrsta operativnih programov na posameznih področjih varstva okolja, ki služijo kot podlaga za razvojne usmeritve v tem operativnem programu. Analiza stanja kaže, da so v okviru razvojne prioritete Varstvo okolja – področje voda potrebne naložbe v razvoj okoljske infrastrukture na naslednjih področjih:

- Oskrba s pitno vodo,
- Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih vod,
- Zmanjševanje škodljivega delovanja voda.

Voda, kot naravni vir, je ena izmed dobrin, ki pogojuje obstoj in zdravo življenje ter tudi gospodarski razvoj. V Republiki Sloveniji neenakomerna razporejenost padavin in raznolikost odtočnih razmer pogojujeta različno razpoložljivost vode za rabo in sicer za oskrbo prebivalcev z vodo in tudi za druge rabe. Zakonodajata določa pogoje in način rabe vode, kakovostne parametre za uporabnost vode za različne vrste rabe, metodologijo za njeno varstvo in tudi izhodišča za določanja cene vode. Pri zagotavljanju oskrbe s pitno vodo se program osredinja na tisti del oskrbe, ki do zdaj ni bil vključen v program monitoringa pitne vode, ker so se prebivalci oskrbovali iz lastnih virov (8 % celotnega prebivalstva RS). Ključni cilj je tako vzpostavitev novih in obnova obstoječih infrastrukturnih objektov in naprav za zagotovitev redne in kakovostne oskrbe prebivalcev RS s pitno vodo.

Program odvajanja in čiščenja voda je program koordiniranih ukrepov države in občin za postopno doseganje ciljev varstva okolja pred obremenjevanjem zaradi nastajanja komunalne odpadne vode. Izgradnja infrastrukture za odvajanje in čiščenje odpadnih komunalnih voda predstavlja odpravo razlik zaradi vstopa v EU in zato mora Slovenija skladno s pridružitveno pogodbo izvesti vse zaostale investicije do leta 2015.

Zaradi naravnih karakteristik so obseg, pogostost poplav in škoda na območju Slovenije veliki. Poplave so kompleksen problem, saj povzročajo veliko gmotno škodo in človeške žrtve. Zmanjševanje škodljivega delovanja voda je prioritetan ukrep, ki bo dosežen na osnovi podrobnejšega načrta upravljanja voda za zmanjševanje škodljivega delovanja voda na povodju Donave, kjer so predvideni naslednji protipoplavni ukrepi: gradnja visokovodnih nasipov, rekonstrukcija visokovodnih nasipov in zidov, gradnja zadrževalnikov, ureditev strug in zagotovitev hidrološkega monitoringa.

Poleg tega investicije na področju varstva okolja – področje voda predstavljajo sistem integriranega upravljanja z vodami, skladno z direktivo WFD, ki vključuje več prehodnih obdobij. Ker bodo naložbe izvajane v različnih časovnih obdobjih, bodo vse strokovne podlage, ki se pripravljajo na osnovi te direktive že, pri projektiranju in načrtovanju naložbe smiselno vključene v program priprave. Poleg tega se bo ob načrtovanju potrebnih ukrepov in stroškov, ki so za to potrebni, preverjala tudi ekonomska cena za rabo vode. V fazi načrtovanja projektov bodo izvedene različne javne predstavitve, da se zagotovi sodelovanje javnosti in sodelovanje različnih sektorjev, skladno s postopki, ki jih podrobneje definirata zakon o vodah in tudi zakon o urejanju prostora. Za vse naložbe bo izvedena tudi strateška presoja vplivov na okolje.

CILJI S KAZALNIKI

Cilji razvojne prioritete Varstva okolja – področje voda so:

- izgraditev ustrezne infrastrukture za odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih voda, ki so v državnem programu opredeljena kot območja, ki morajo biti opremljena s kanalizacijo, skladno z evropskimi direktivami na področju odvajanja in čiščenja odpadnih voda, in s predpristopno pogodbo,
- zmanjšanje vpliva na okolje (voda, tla),
- zagotovitev ustrezne infrastrukture za oskrbo s pitno vodo,
- ohranitev naravnih virov in ekosistemov,
- izboljšanje kvalitete podzemne vode kot vira pitne vode,
- izboljšanje zdravstvenega stanja prebivalcev,
- izboljšanje javne oskrbe s pitno vodo,
- povečanje poplavne varnosti,
- naravno bogatenje podtalnice,
- preprečevanje erozije,

- večanje retencijskega prostora,
- zmanjšanje vpliva podnebnih sprememb.

Tabela 33: Kazalniki za razvojno prioriteto Varstvo okolja – področje voda

Kazalniki RP Varstvo okolja - področje voda		Stanje (zadnji razpoložljivi podatek)	Cilj konec obdobja	Vir
Učinek				
1	Dodatno prebivalstvo, ki bo deležno boljše in varnejše oskrbe s pitno vodo	1.840.000	povečanje za 150.000	MOP
2	Dodatno prebivalstvo, ki bo priključeno na javni kanalizacijski sistem	500.000	povečanje za 700.000	Monitoring pitne vode, MZ
3	Število projektov s področja preprečevanja tveganj		7	MOP
4	Število ljudi, ki bo imelo korist od ukrepov za preprečevanje škodljivega delovanja voda		30.000	MOP
Rezultat				
5	Število komunalno opravljenih aglomeracij (v %)	50 %	95 %	MOP
6	Zmanjšanje emisij v vode (v mio PE)	80	102	Poročilo o stanju okolja
7	Povečanje števila oseb, oskrbovanih iz vodovodnih sistemov			Monitoring pitne vode, MZ
8	Zmanjšanje poplavno ogroženih površin (ha)			MOP
9	Zmanjšanje števila prebivalcev, ki so občasno izpostavljeni kemijskemu ali mikrobiološkemu onesnaževanju pitne vode			Monitoring pitne vode, MZ
10	Zmanjšanje stalne izpostavljenosti neustrezni pitni vodi (pesticidi)			Monitoring pitne vode, MZ

MOP: Ministrstvo za okolje in prostor; MZ: Ministrstvo za zdravje

RAZVOJNI KONTEKST

Razvojne usmeritve Republike Slovenije na področju okolja določata Nacionalni program varstva okolja, ki ga je sprejel Državni zbor 24. 11. 2005, in Strategija razvoja Slovenije. Nacionalni program varstva okolja sledi usmeritvam, ki jih daje 6. Okoljski akcijski program EU in Lizbonska strategija. Poleg tega je namenjen tudi doseganju okoljskih ciljev iz Direktive sveta ES 2000/60/EC o določitvi ukrepanja skupnosti na področju politike do voda, Direktive Sveta ES 91/271/EGS o obdelavi komunalne odpadne vode, Direktive Sveta ES 98/83/ES o kakovosti vode, namenjene za prehrano ljudi, Direktive Sveta ES 75/440/EGS o zahtevah glede kakovosti površinske vode za odvzem pitne vode v državah članicah EU. Na podlagi Nacionalnega programa varstva okolja je na ravni države že sprejetih ali v pripravi vrsta operativnih programov na posameznih področjih varstva okolja, ki služijo kot podlaga za razvojne usmeritve v tem operativnem programu.

PREDNOSTNE USMERITVE

Ukrepi prioritete Varstvo okolja se smiselno povezujejo v okviru treh prednostnih usmeritev, in sicer:

- Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih vod,
- Oskrba s pitno vodo,
- Zmanjševanje škodljivega delovanja voda.

3.2.5.1. Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih vod

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Prednostna usmeritev Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih vod izhaja iz Operativnega programa odvajanja in čiščenja komunalne odpadne vode, ki ga je sprejela vlada RS v letu 2004. Operativni program odvajanja in čiščenja komunalne odpadne vode je program koordiniranih ukrepov države in občin za postopno doseganje ciljev varstva okolja pred obremenjevanjem zaradi nastajanja komunalne odpadne vode. Operativni program predstavlja odpravo razlik zaradi vstopa v EU, zato moramo v skladu s pridružitveno pogodbo izvesti vse zaostale naložbe do leta 2015. Na celotnem področju Slovenije je uvedena okoljska dajatev zaradi onesnaževanja okolja zaradi odpadnih komunalnih voda po načelu Onesnaževalec plača. Okoljska dajatev je prihodek proračuna RS in je tudi vir za sofinanciranje naložb s strani države, čeprav so sistemi za odvajanje in čiščenje komunalnih vod javna infrastruktura občin.

Direktiva 91/271/EEC (UWWWD) in predpristopna pogodba zahtevata, da so vse aglomeracije, ki imajo obremenitve večje od 2000 PE do konca leta 2015 opremljene s kanalizacijo, ki se zaključi s čistilno napravo. V Sloveniji imamo 159 takih aglomeracij na katerih bomo gradili javno infrastrukturo s pomočjo sredstev iz Kohezijskega sklada (vrednostna razmejitev se lahko na osnovi odločitve organa upravljanja v času izvajanja operativnega programa prilagaja). Celotna naložbena vrednost teh objektov znaša za izgradnjo kanalizacije 337 mio. EUR in izgradnjo čistilnih naprav 252 mio. EUR., kar je skupaj 589 mio. EUR z oceno stroškov ravnanja z blatom (za blato približno 40 mio. EUR). Pri tem morajo biti aglomeracije, večje od 15.000 PE, opremljene do leta 2010 (zbiranje in sekundarna obdelava), aglomeracije, večje od 10.000 PE, z odvajanjem na občutljivih območjih pa do konca leta 2008 (zbiranje in zahtevnejša obdelava). Aglomeracije, ki so večje od 100.000 PE, pa je potrebno komunalno opremiti do konca leta 2008.

Vsi ostali objekti, ki so manjši od 2.000 PE in ležijo na območjih Nature 2000, zavarovanih območjih ali območjih kopalnih rek, jezer ali drugih npr. turističnih območjih in katerih gostota poselitve (večja od 10 prebivalcev/ha in manjša od 20 prebivalcev/ha), se bodo sofinancirali iz Operativnega programa krepitev regionalnih razvojnih potencialov (kot zgoraj gre za indikativno razmejitev).

Ključni cilj so:

- izgraditev ustrezne infrastrukture za odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih voda, ki so v državnem programu opredeljena kot območja, ki morajo biti opremljena s kanalizacijo, skladno z evropskimi direktivami na področju odvajanja in čiščenja odpadnih voda, in s predpristopno pogodbo;
- zmanjšanje vpliva na okolje (voda, tla).

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Aktivnosti so vezane na izvedbo osnovne, prve in druge stopnje državnega Operativnega programa odvajanja in čiščenja komunalne odpadne vode, ki ga je sprejela Vlada RS v letu 2004 in zajema preko 159 aglomeracij po celotni Sloveniji. Glavne aktivnosti, ko se bodo sofinancirale, so vezane na izgradnjo novih kanalizacijskih omrežij in čistilnih naprav, skladno z direktivami EU in s predpristopno pogodbo.

Za področje odvajanja in čiščenja komunalnih odpadnih vod bo iz sredstev Kohezijskega sklada okvirno namenjenih 103 mio. EUR.

Za vse prednostne usmeritve velja, da se bo v okviru izvedbenih določil opredelila natančna razmejitev z aktivnostmi, ki bodo financirane v okviru OP krepitev regionalnih razvojnih potencialov.

INDIKATIVNI SEZNAM VELIKIH PROJEKTOV

Projekti, ki sodijo v definicijo 39. člena Uredbe 1083/2006, se bodo potrjevali na Evropski komisiji in so v spodnji tabeli osenčeni.



Št	Naziv projekta	Ocenjena vrednost celotne naložbe z DDV
		mio. EUR
1	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju zgornje Save in na območju Kranjskega in Sorskega polja	50
2	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju srednje Save	12
3	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju Sore	25
4	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju Krke	30
5	Odvajanje in čiščenje odpadne vode na območju Ptujkega polja	12
6	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju Drave	12
7	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju Dravinje	12
8	Odvajanje in čiščenje odpadne vode na območju Maribora	20
9	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v Šaleški dolini	12
10	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju Meže	12
11	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju Savinje	12
12	Odvajanje in čiščenje odpadne vode na območju Pomurja	10
13	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju Soče (ČN Nova Gorica)	10
14	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju Vipave	10
15	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju Idrijce	10
16	Odvajanje in čiščenje odpadne vode na območju vodonosnika Ljubljanskega polja (Ig in okolica)	20
17	Odvajanje in čiščenje odpadne vode v porečju Ljubljanice (območje Vrhniko, Logatca, Pivke)	20
18	Odvajanje in čiščenje odpadne vode na območju Domžale–Kamnik (CČN)	12
	SKUPAJ:	301

3.2.5.2. Oskrba s pitno vodo

Opis z utemeljitvijo

Pitna voda nastopa kot konkurenčna raba vsem preostalim rabam voda, med katerimi je treba še posebej izpostaviti rabo vode v kmetijstvu (namakanje). Zaradi registriranih podnebni sprememb bo potrebno ovrednotiti potrebe po sezonskem zadrževanju voda za pokrivanje potreb različnih rab voda. Sezonsko zadrževanje voda je komplementarno tudi z ukrepi, vezanimi na preprečevanje poplav. Povodja oz. porečja, ki izkazujejo neustrezno razporeditev odtočnega režima glede na potrebe po vodi, so: povodje Soče, porečje Save, porečje Krke, porečje Kolpe, porečje Savinje, porečje Ljubljanice. V ta sklop sodi tudi učinkovitejša raba vode iz že zgrajenih akumulacij ter dokončanje začetih naložb na akumulacijah (Medvedce). Bogatenje oziroma umetno napajanje vodonosnika za potrebe vodooskrbe zasleduje osnovni cilj nadzorovanja kakovosti vode, ki se steka na vodni vir. Ob onesnaženih ali močno ranljivih aluvialnih vodonosnikov, ki jih uporabljamo kot vodni vir za oskrbo s pitno vodo, onesnaževanje običajno nastopi nenapovedano, za sanacijo onesnaževanja pa potrebujemo običajno veliko časa, saj se

mora onesnaževalo počasi izprati iz vodonosnika ali razgraditi v njem. Z umetnim napajanjem z vodo nadzorovane kakovosti (običajno so za to ustrezni površinski vodotoki) se doseže ustrezna kakovost vode na viru z visoko stopnjo zanesljivosti; za tem pa imajo pristojni organi na voljo primerno daljše časovno obdobje, da z ustreznimi ukrepi sanirajo morebiti onesnaženi vodonosnik. Na območju Republike Slovenije se umetno bogatenje že izvaja (Vrbanski plato), potencialnih lokacij vodonosnikov, iz katerih se za že obstoječimi zajetji črpa onesnažena pitna voda, pa je še nekaj. Za navedena zajetja je predvidena sanacija zajetja tako, da se uredi umetno bogatenje območja zajetja.

V Republiki Sloveniji je bilo na dan 30. 06. 2004 1,997.004 prebivalcev (Vir: Ministrstvo za notranje zadeve, Statistični urad RS). V zbirki podatkov o sistemih za oskrbo s pitno vodo je bilo v letu 2004 vpisanih 977 oskrbovalnih območij, iz katerih se je oskrbovalo s pitno vodo 1,840.135 prebivalcev, kar pomeni 92 % prebivalcev Slovenije. Ti podatki povedo, da se je 156.869 prebivalcev oskrbovalo s slabšo pitno vodo in jih zato želimo priklopiti na javno vodovodno omrežje, ki ima določenega upravljalca, urejeno vzdrževanje in nadzor.

Ključni cilji so:

- zagotovitev ustrezne infrastrukture za oskrbo s pitno vodo,
- ohranitev naravnih virov in ekosistemov,
- izboljšanje kvalitete podzemne vode kot vira pitne vode,
- izboljšanje zdravstvenega stanja prebivalcev,
- izboljšanje javne oskrbe s pitno vodo.

Prednostne naloge je opredelil tudi Operativni program oskrbe s pitno vodo, ki ga je sprejela Vlada Republike Slovenije v letu 2006. V tem nacionalnem operativnem programu ločimo naloge oskrbe s pitno vodo državnega in občinskega pomena. Naloge državnega pomena bomo sofinancirali iz Kohezijskega sklada, medtem ko želimo naloge občinskega pomena sofinancirati iz Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov.

Med naloge državnega pomena uvrščamo (indikativna razmejitev):

- izgradnja ustrezne infrastrukture za oskrbo s pitno vodo,
- zagotovitev rezervnih vodnih virov za večje vodovodne sisteme, ki oskrbujejo najmanj 50.000 prebivalcev,
- izgradnja večnamenskih zadrževalnikov,
- aktivna zaščita podtalnice oz. odprava posledic nekdanjih ekoloških nesreč z mogočimi vplivi na več kot 10.000 prebivalcev.

Med naloge občinskega pomena uvrščamo (indikativna razmejitev):

- zagotovitev rezervnih vodnih virov za ostale manjše vodovodne sisteme (49.000–10.000 prebivalcev),
- zmanjšanje vodnih izgub na velikih sistemih (če je izguba večja od 30 %),
- posodobitev vodovodnih sistemov nad 10.000 prebivalcev.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Ključne aktivnosti so:

- povezovanje vodovodnih sistemov na večje skupne vodne vire;
- zagotovitev rezervnih vodnih virov na večjih vodovodnih sistemih (predvidoma tistih, ki oskrbujejo več kot 50.000 prebivalcev in povezave);
- sanacija nezadostnih vodnih virov (količina – zlasti obala), zadrževanje voda ter rehabilitacija magistralnih vodovodov;
- aktivna zaščita zajetij pitne vode pred onesnaženimi vodami.

Za področje oskrbe s pitno vodo bo iz sredstev Kohezijskega sklada okvirno namenjeno 148 mio. EUR.

INDIKATIVNI SEZNAM VELIKIH PROJEKTOV

Projekti, ki sodijo v definicijo 39. člena Uredbe 1083/2006, se bodo potrjevali na Evropski komisiji in so v spodnji tabeli osenčeni.

Št	Naziv projekta	Ocenjena vrednost celotne naložbe z DDV
		mio. EUR
1	Varovanje vodnega vira Mrzlek	20
2	Oskrba s pitno vodo Bele krajine	25
3	Oskrba s pitno vodo Obale in Krasa	40
4	Oskrba s pitno vodo Pomurja	30
5	Oskrba s pitno vodo Suhe krajine	20
6	Oskrba s pitno vodo na območju Sodražica–Ribnica–Kočevje	15
7	Oskrba s pitno vodo v porečju Sotle	12
8	Oskrba s pitno vodo v Šaleški dolini	12
9	Oskrba s pitno vodo v porečju Ljubljani	12
10	Oskrba s pitno vodo v porečju Sore	20
11	Oskrba s pitno vodo v porečju Drave in Dravinje	30
12	Oskrba s pitno vodo v porečju Meže (Črna na Koroškem)	12
13	Oskrba s pitno vodo na območju Domžale–Kamnik	12
14	Oskrba s pitno vodo na območju zgornje Save	12
15	Oskrba s pitno vodo na območju Haloz	2
16	Oskrba s pitno vodo na območju SV Slovenije	25
17	Hidravlična izboljšava vodovodnega sistema na Obali	10
18	Hidravlična izboljšava vodovodnega sistema na območju osrednje Dolenjske in Posavja	25
	SKUPAJ:	334

3.2.5.3. Zmanjšanje škodljivega delovanja voda

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Poplave so naravni pojav, ki ga v celoti ni mogoče preprečiti, je pa mogoče potencialno gmotno škodo in človeške žrtve zmanjšati. V ta namen je treba izvajati ukrepe, gradbene in negradbene, ki prispevajo k zmanjšanju škode, ki bi nastala ob poplavih, predvsem v povezavi z zdravjem prebivalstva, okoljem in gospodarskimi dejavnostmi. Nacionalni program upravljanja z vodami, ki določa politiko upravljanja z vodami, zajema tudi programe, operativne programe in načrte za doseganje teh ciljev, določa roke za njihovo pripravo in izvedbo ter vire financiranja. Predvideva pripravo treh sklopov ukrepov: gradnjo infrastrukture za varstvo pred poplavi na prioritetnih območjih, kartiranje poplavnih območij, program izboljšanja napovedovanja poplavnih dogodkov in vzpostavitev ustreznega hidrološkega monitoringa. Prvi Načrt upravljanja z vodami vodnega območja Donave in vodnega območja Jadranskih rek z morjem bo vseboval tudi podrobnejši načrt ukrepov za zmanjševanje ogroženosti pred poplavi in bo vseboval podrobnejšo določitev ukrepov, potrebnih za doseganje ciljev na porečjih in povodjih. Ministrstvo za okolje in prostor vodi postopke za državne lokacijske načrte za zagotovitev poplavne varnosti na porečju

Savinje in porečju Ljubljanice. Uredba za porečje Savinje bo sprejeta v letu 2009, za porečje Ljubljanice pa v letu 2008. Uredba o državnem lokacijskem načrtu za sanacijo in izgradnjo visokovodnih nasipov ob reki Muri od Dokležovja do Kučnice je sprejeta in objavljena v Ur. l. RS, št. 73/04. Uredba o državnem lokacijskem načrtu za sanacijo in izgradnjo visokovodnih nasipov ob reki Muri od Cvena do Vučje vasi pa je objavljena v Ur. l. RS, št. 79/04. Načrt upravljanja z vodami vodnega območja Donave bo sprejet v skladu z predvidenimi roki v Direktivi WFD (predvidoma do 2009).

Ključni cilji so:

- povečanje poplavne varnosti,
- naravno bogatenje podtalnice,
- ohranjanje ekosistemov,
- preprečevanje erozije,
- večanje retencijskega prostora,
- zmanjšanje vpliva podnebnih sprememb.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Podrobnejši načrt upravljanja voda za zmanjševanje škodljivega delovanja voda na porečju Donave in Jadranskih rek obravnava porečja, kjer so pomembna poplavno ogrožena območja in na katerih se bodo izvajale aktivnosti in ukrepi za zmanjševanje ogroženosti pred poplavami.

Aktivnosti in ukrepi bodo obsegali oceno ogroženosti pomembnih poplavnih območij in celovit predlog ukrepov. V predlogu gradbenih ukrepov bodo obravnavane predvsem ureditve neposeljenih poplavnih območij za občasno zadrževanje voda (kontrolirane poplave na območjih, kjer ni pričakovati večje materialne škode) ter izgradnjo objektov vodne infrastrukture za varstvo pred poplavami obstoječih urbanih območij, območij, ki predstavljajo v pogojih poplav potencialno nevarnost za okolje, in pomembnih obstoječih območij gospodarskih dejavnosti. V Sloveniji je trenutno prek 300.000 ha poplavljenih površin in pričakujemo, da bomo izpostavljenost poplavam v območjih urbanih naselij zmanjšali za polovico.

Modernizacija sistema za spremljanje stanja vodnega okolja v Sloveniji je potrebna za povečanje sposobnosti celostnega proučevanja in spremljanja dejavnikov v vodnem krogu z različnih vidikov. Pomemben je predvsem vidik uravnoteženega prostorskega načrtovanja (boljše upravljanje z vodami) in izgradnje reprezentativnih mrež, ki bodo osnovane na konceptu ocenjevanja stanja vodnih teles. Tako se bodo lahko zagotavljali ključni podatki za izhodišča programov in projektov zaščite vodnih virov, zaščite pred naravnimi nesrečami ter učinkovite in trajnostne rabe naravnih virov in energije.

Porečje Mure: Obstoječi visokovodni nasipi ob reki Muri so bili zgrajeni pred 30–40 leti ob upoštevanju takratnih pretočnih višin visokih vod. Današnje stanje nasipov ne zagotavlja več ustrezne poplavne varnosti. Po končani izgradnji bodo nasipi zagotavljali veliko večjo zaščito pred poplavami vseh naseljenih območij, z vso, predvsem pa cestno infrastrukturo. Izvajala se bo sanacija visokovodnih nasipov, ki bo predvsem obsegala ureditve visokovodnih nasipov z vsemi objekti in ureditvami, robnega prostora gozdnih, kmetijskih, poseljenih površin in drugih kontaktnih območij, obstoječih vodotokov in jarkov, prestavitve in ureditve komunalnih, energetskih in preostalih infrastrukturnih objektov in naprav, prestavitve in ureditve cest in poti, ukrepe za varovanje okolja, ohranjanje narave in kulturne dediščine ter trajnostne rabe naravnih dobrin.

Porečje Ljubljanice: Jugozahodni del Ljubljane je mogoče zavarovati pred poplavami le z izvedbo dolgoročnih ukrepov, to je z gradnjo sistema zadrževanja visokih vod s kombinacijo dopolnilnih vodnogospodarskih sistemov in ukrepov. Predvidena je gradnja zadrževalnikov, ureditev povečanja pretočnosti Malega grabna od Bokalškega jezua do izliva v Ljubljanico in razbremenjevanje presežkov visokih vod Gradaščice na Barje. Gradnja zadrževalnikov je predvidena tudi na nekaterih drugih območjih Mestne občine Ljubljana.

Porečje Savinje: Za zagotavljanje poplavne varnosti na širšem območju Savinjske doline je predvidenih več ukrepov, ki pa so odvisni tudi od razpoložljivega prostora oz. obstoječe in novopredvidene pozidave, in sicer:

- kontrolirano zadrževanje poplavnega vala z izgradnjo večjega števila zadrževalnikov,
- nadvišanje obstoječih nasipov ob Savinji ter stabilizacija nivelete,
- vzpostavitev prelivnih odprtih ne že obstoječa poplavna območja,
- izgradnja varovalnih nasipov za zaščito urbanih območij,
- sanacija že obstoječih visokovodnih nasipov in obrežnih zavarovanj Savinje,
- vodomerne postaje in upravljanje.

Porečje Save: Ob gradnji posameznih hidroelektrarn se bodo izvajali ukrepi, ki bodo zagotavljali poplavno varnost (visokovodni nasipi, zavarovanje in urejanje brežin, ureditev izlivnih območij pritokov Save, na nekaterih pritokih se gorvodno uredijo zadrževalniki plavin) vse infrastrukture in naselij ob Savi.

Porečje Drave in Dravinje: Projekt poplavne varnosti je izjemnega pomena za sonaravno urejanje kmetijskih zemljišč ob porečju obeh rek. Z ureditvijo vodnogospodarskih režimov ob obeh rekah bo bistveno izboljšana poplavna varnost naselji ob porečju obeh rek, zlasti območje Dupleka in na območjih v spodnjem toku Dravinje. Z ureditvami poplavne varnosti bo sočasno urejeno tudi odvajanje in čiščenje odpadnih voda na porečju obeh rek, kar bo v celoti zadostilo kriterije celovitega urejanja porečja, kar je temeljni cilj vodne direktive.

Za področje zmanjševanje škodljivega delovanja voda bo iz sredstev Kohezijskega sklada okvirno namenjeno 74 mio. EUR.

INDIKATIVNI SEZNAM VELIKIH PROJEKTOV

Projekti, ki sodijo v definicijo 39. člena Uredbe 1083/2006 se bodo potrjevali na Evropski komisiji in so v spodnji tabeli osenčeni.

Št	Naziv projekta	Ocenjena vrednost celotne naložbe z DDV
		mio. EUR
1	Zagotovitev poplavne varnosti na porečju Savinje	60
2	Zagotovitev poplavne varnosti na porečju Ljubljanice	15
3	Zagotovitev poplavne varnosti na porečju Save	30
4	Zagotovitev poplavne varnosti Drave in Dravinje	20
5	Rekonstrukcija visokovodnih nasipov ob Muri	35
6	Nadgradnja sistema za spremljanje in analiziranje stanja vodnega okolja v Sloveniji	25
	SKUPAJ:	185

3.3. Trajnostna raba energije

3.3.1. Dozdajšnje izkušnje

Cilje glede trajnostne rabe energije si je Slovenija zadala s sprejetjem Resolucije o nacionalnem energetskega programu, po katerem so za obdobje do leta 2010 na področju URE in OVE podani cilji glede povečanja energetske učinkovitosti, povečanja obsega sproizvodnje toplote in električne energije ter povečanja proizvodnje toplote in električne energije iz obnovljivih virov in deleža biogoriv v gorivih v prometu.

Državne programe za spodbujanje učinkovite rabe in obnovljivih virov energije izvaja Ministrstvo za okolje neposredno oziroma preko Ekološkega sklada. Državni programi obsegajo poleg finančnih spodbud za investicije v učinkovito rabo energije (gospodinjstva, javni in storitveni sektor, industrija) in naložb v do okolja prijazno proizvodnjo energije (obnovljivi viri energije, kogeneracijski sistemi) tudi energetske svetovanje ter ozaveščanje, informiranje in usposabljanje porabnikov energije in drugih ciljnih skupin.

Zaradi omejenih sredstev iz državnega proračuna je obseg izvajanja teh programov znatno pod potrebno ravni. V letu 2005 na primer je bilo za finančne spodbude za naložbe dodeljenih okoli 500 mio. SIT oz. 2,1 mio. EUR nepovratnih sredstev in odobrenih okoli 1 milijardo SIT oz. 4,2 mio. EUR ugodnih kreditov. Doseženo je bilo zmanjšanje emisij CO₂ za okoli 26.000 ton. V primerjavi s povprečnimi letnimi cilji, ki izhajajo iz Nacionalnega energetskega programa, je bila dosežena samo

8-odstotna uresničitev. Za doseganje teh ciljev so torej potrebna znatno večja sredstva, katerih del bo zagotovljen s sredstvi razvojne prioritete Trajnostna energija iz Kohezijskega sklada.

Državne intervencije na področju URE in OVE so potrebne zaradi neučinkovitega delovanja trga, ki sam zase ne more zagotoviti, da bi spremembe nastale dovolj hitro. Namen razvojnih programov je odpravljanje številnih ovir. Delež stroškov za energijo v stroških podjetja in ustanove je pogosto sorazmerno nizek in vlaganja v URE in OVE zato niso prioriteta. Naložbe v nekatere energetske tehnologije, npr. v obnovo ovoja stavbe in v OVE, imajo dolg vračilni rok in zato niso atraktivne. Tu gre tudi za pomanjkanje informiranosti o stroških in razpoložljivosti tehnologij, pomanjkanje usposobljenosti pri ponudnikih energetskih storitev, nedostopnost ustreznih finančnih instrumentov in za podobno.

3.3.2. Ključne usmeritve in cilji

Na osnovi splošnega cilja OP razvoja okoljske in prometne infrastrukture je opredeljena strategija področja Trajnostne rabe energije, katere cilj je:

z učinkovito rabo energije in s proizvodnjo energije iz obnovljivih virov zagotoviti zanesljivost oskrbe z energijo, s tem pa podpreti gospodarski razvoj in zmanjšati negativne vplive na okolje.

Razvojna prioriteta Trajnostna raba energije temelji na dejavnostih, ki so zapisane v Operativnem programu znižanja emisij toplogrednih plinov in podrobneje opredeljene v Nacionalnem energetskem programu (NEP). Področje URE in OVE dobiva še večji pomen z veljavnostjo Kjotskega protokola s februarjem 2005, saj bi bilo mogoče s programi URE in OVE do kjotskega obdobja 2008–2012 uresničiti od 40 % do 50 % potrebnega celotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov. NEP na področju učinkovite rabe energije in obnovljivih virov energije podaja sledeče cilje:

- povečanje energetske učinkovitost v vseh sektorjih rabe energije v obdobju 2004–2010 za 10 %, posebej v javnem sektorju za 15 %;
- podvojitev deleža električne energije iz sistemov soprodukcije toplote in električne energije do leta 2010;
- povečanje deleža obnovljivih virov energije v primarni energetski bilanci v obdobju 2001–2010 z 8,8 % na 12,0 %;
- ta cilj med drugim vključuje povečanje deleža obnovljivih virov pri oskrbi s toploto z 22 % v letu 2002 na 25 % v letu 2010.

Izvedba razvojne prioritete Trajnostna raba energije bo pomembno prispevala k uresnitvi cilja iz direktive o učinkovitosti rabe končne energije, po kateri morajo države članice v obdobju 2008–2016 doseči kumulativni prihranek končne energije v višini 9 %. Razvojna prioriteta bo prav tako dala pomemben prispevek k doseganju ciljev glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in povečanja deleža obnovljivih virov v bilanci primarne energije, ki jih je sprejel Evropski svet v marcu 2007. Ti cilji predvidevajo pogojno 30 % zmanjšanje emisij do leta 2020 in pričakovano še bolj zahtevano zmanjšanje emisij za 60–80 % do leta 2050.

Ugotavlja se velik neizkoriščen potencial za URE (stavbe) in OVE (biomasa, sonce) oziroma potencial zmanjšanja emisij TGP, izboljšanje lokalne kakovosti zraka, povečanje energetske in ekonomske učinkovitosti. Skrb vzbujajoča je predvsem visoka rast porabe električne energije ter visoka in rastoča odvisnost od uvoza energije.

Razvojna prioriteta Trajnostna raba energije predstavlja tako ključni vzvod za zmanjševanja emisij toplogrednih plinov in zniževanja rabe energije v Sloveniji. Dozdajšnje aktivnosti niso dosegle želenega učinka, zato je cilj izvedbe razvojne prioritete zajeti vsa področja, ki potrebujejo strateško usmerjeno delovanje. Razvojna prioriteta se nanaša na povečanje energetske učinkovitosti v industriji, storitvenem in javnem sektorju, prometu ter na znatno povečanje obsega okolju prijazne proizvodnje energije iz obnovljivih virov energije in iz sistemov soprodukcije toplote in električne energije (kogeneracije).

Razvojne naloge so usmerjene v odpravljanje ovir, ki preprečujejo dvig energetske učinkovitosti in večje izrabe obnovljivih virov energije. Glavna področja dejavnosti so:

- spodbujanje investiranja v URE,
- spodbujanje investiranja v OVE,
- informiranje, ozaveščanje in usposabljanje porabnikov energije, investitorjev in drugih ciljnih skupin,
- spodbujanje izvajanja svetovalnih storitev.

Z izvedbo razvojne prioritete Trajnostna raba energije bomo nadomestili nakup goriv iz tujine z naložbami in storitvami ter z uporabo domačih energetskih virov. Z razvojno prioriteto Trajnostna raba energije se bodo dosegli sledeči cilji: povečanje zanesljivosti oskrbe z energijo, varovanje okolja s poudarkom na zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, znižanje stroškov za energijo in s tem povečanje konkurenčnosti gospodarstva (predvsem energetsko intenzivnih panog), znižanje obremenitev javnih financ in večja kupna moč prebivalstva, tehnološki razvoj na področju gradbenih in drugih materialov, stavbnega pohištva, inštalacij (ogrevanje, prezračevanje, klimatizacija), poligeneracije, informacijskih tehnologij, dvig konkurenčnosti na segmentu, kjer imamo znanje in tradicijo, odpiranje novih delovnih mest, pospeševanje regionalnega razvoja, izboljšanje bivalnega udobja in delovnih pogojev državljanek in državljanov ter znižanje stroškov za zdravstvo itd.

Izvedba razvojne prioritete Trajnostna raba energije bo prispevala k izpolnjevanju zahtev direktive o energetski učinkovitosti in energetskih storitvah glede doseganja prihrankov končne energije v obdobju 2008–2016, prispevala pa bo tudi pomemben delež k izpolnjevanju obveznosti Slovenije pri zmanjšanju emisij toplogrednih plinov v skladu s Kjotskim protokolom.

Z razpoložljivimi sredstvi razvojne prioritete Trajnostna raba energije bodo do konca programskega obdobja doseženi naslednji kvantificirani cilji:

Tabela 34: Kazalniki RP Trajnostna raba energije

Kazalniki RP Trajnostna raba energije		Stanje (zadnji razpoložljivi podatek)	Cilj konec obdobja	Vir
Vpliv				
1	Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (CO ₂ ekv. v tisoč ton)	20.284**	zmanjšanje za 660*	MOP
2	Prihranek končne energije (v GWh)	46.000**	zmanjšanje za 621	MOP
3	Povečanje proizvedene energije iz obnovljivih virov (v GWh)	8.978**	povečanje za 510	MOP

MOP: Ministrstvo za okolje in prostor; *zmanjšanje se nanaša na obseg emisij, ki bi nastale brez ukrepov razvojne prioritete; **se nanaša na obseg emisij, porabe oz. proizvodnje glede na zadnji razpoložljiv podatek.

Z uresničitvijo razvojne prioritete Trajnostna raba energije bomo na področju učinkovite rabe energije dosegli 2,6-odstotni prihranek energije (0,37 % letno) glede na referenčno porabo končne energije v skladu z direktivo o učinkovitosti rabe končne energije in energetskih storitvah, na področju obnovljivih virov energije pa 46,1 % cilja glede povečanja proizvodnje energije iz obnovljivih virov iz Nacionalnega energetskega programa.

Razvojna prioriteta Trajnostna raba energije bo opazno prispevala k zmanjšanju emisij onesnaževalcev zraka, ki so povezani s proizvodnjo in rabo energije in tako prispevala k doseganju standardov EU na področju kakovosti zraka, kakor tudi prispevala k izboljšanju javnega zdravja.

3.3.3. Skladnost z evropskimi in slovenskimi razvojnimi dokumenti

Ker je na področju trajnostne energije veliko direktiv, uredb in tematskih strategij in drugih dokumentov, ki vplivajo na vsebino tega programa in jih je Republika Slovenija vključila tudi v že sprejete nacionalne programe, jih v nadaljevanju le naštevamo.

1. Zelena knjiga o evropski strategiji za trajnostno, konkurenčno in varno energijo, KOM(2006) 106 končno, Bruselj, 8. 3. 2006.
2. Zelena knjiga o energetski učinkovitosti, KOM(2005) 265 končno, Bruselj, 22. 6. 2005.
3. Akcijski načrt za biomaso, KOM(2005) 628 končno, Bruselj, 7. 12. 2005.
4. Direktiva 2006/32/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. aprila 2006 o učinkovitosti rabe končne energije in

- energetskih storitvah ter razveljavitvi Direktive Sveta 93/76/EGS.
5. Direktiva 2002/91/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 2002 o energetski učinkovitosti stavb.
 6. Direktiva 2004/8/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o spodbujanju sproizvodnje, ki temelji na rabi koristne toplote na notranjem trgu z energijo in o spremembi Direktive 92/42/EGS.
 7. Direktiva 2001/77/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. septembra 2001 o spodbujanju proizvodnje električne energije iz obnovljivih virov energije na notranjem trgu z električno energijo.
 8. Operativni program zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, julij 2003.
 9. Resolucija o Nacionalnem energetskem programu (ReNEP), Uradni list RS, št. 57/04.
 10. Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012 (Uradni list RS, št. 2/06).
 11. Zakon o ratifikaciji Kjotskega protokola k Okvirni konvenciji Združenih narodov o spremembi podnebja / MKPOKSP/ (Ur. l. RS – MP, št. 17/2002).
 12. Strategija razvoja Slovenije (Vlada RS, 23. junij 2005).
 13. Nacionalni program reform za doseganje ciljev Lizbonske strategije, 2005.

Tabela 35: Povezava med Strateškimi smernicami Skupnosti in razvojno prioriteto Trajnostna raba energije

Strateške smernice Skupnosti	Področje strateških smernic	Razvojna prioriteta
Evropa in njene regije kot privlačno mesto za naložbe in delo	Povečanje sinergije med varstvom okolja in gospodarsko rastjo: promocija investicij, ki prispevajo h kjotski zavezi EU	Trajnostna raba energije:
	Intenzivna raba tradicionalnih energetskih virov v Evropi: podpora projektov za izboljšanje energetske učinkovitosti; podpora razvoja tehnologij za izkoriščanje obnovljivih virov energije	Energetska sanacija in trajnostna gradnja stavb
		Učinkovita raba električne energije
		Inovativni sistemi lokalne energetske oskrbe
		Demonstracijski projekti, informiranje in energetske svetovanje

Opomba: Vsa področja razvojne prioritete Trajnostna energija so v skladu z obema področjema strateških smernic

Tabela 36: Povezava med prednostnimi nalogami iz Programa reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji in razvojno prioriteto Trajnostna raba energije

Prednostna razvojna naloga	Prednostni ukrepi	Razvojna prioriteta
UKREPI ZA DOSEGANJE TRAJNOSTNEGA RAZVOJA III. E. 2 Trajnostna uporaba virov (politika varstva okolja)	1/ Izvajanje Operativnega programa zmanjševanja emisij toplogrednih plinov	Trajnostna raba energije:
		Energetska sanacija in trajnostna gradnja stavb
		Učinkovita raba električne energije
		Inovativni sistemi lokalne energetske oskrbe
		Demonstracijski projekti, informiranje in energetske svetovanje

Kot »lizbonski« program, kot jih opredeljuje člen 9.3 Uredbe sveta o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu, je bila upoštevana razvojna prioriteta »Trajnostna raba energije« v celoti, saj se nanaša na kode 39–43.

Razvojna prioriteta Trajnostna raba energije je skladna s Strategijo razvoja Slovenije, s strateškimi dokumenti EU na področju energije, varstva okolja, kohezijske politike, z lizbonskimi usmeritvami za rast in delovna mesta ter z zahtevami direktiv za področje energetske učinkovitosti in spodbujanje uporabe obnovljivih virov energije.

S svojimi cilji predstavlja razvojna prioriteta Trajnostna raba energije uresničevanje Strategije RS na več razvojnih prioritetah, in sicer na:

- peti razvojni prioriteti: zmanjšanje prispevka k spreminjanju podnebja, uveljavljanje trajnostne rabe naravnih virov in zmanjševanje energetske intenzivnosti, povečanje energetske učinkovitosti in uporabe obnovljivih virov energije, spodbujanje do okolja ustrezne in sonaravne podjetniške in potrošniške prakse, spodbujanje razvoja in uporabe okoljskih tehnologij, skladnejši regionalni razvoj s finančnimi spodbudami občinam za razvoj lokalnega gospodarstva, ustvarjanje primernih delovnih in socialnih pogojev itd.;
- prvi razvojni prioriteti: spodbujanje tehnološkega razvoja na področjih, kjer imamo konkurenčne prednosti, spodbujanje naložb in strateških projektov, ki pozitivno učinkujejo na regionalni in mednarodni ravni, zmanjševanje energetske intenzivnosti slovenskega gospodarstva;
- drugi razvojni prioriteti: prioriteto usmerjati raziskovalno razvojne-dejavnosti v tehnološka področja, kjer lahko raziskovalni potencial povežemo z gospodarskimi dejavnostmi program bo ta prizadevanja posredno podpiral.

3.3.4. Prednostne usmeritve

V okviru RP Trajnostna raba energije se bodo izvajali programi za spodbujanje naložb za povečanje energetske učinkovitosti in večjo uporabo obnovljivih virov energije. Glavna področja spodbujanja bodo:

- energetska sanacija in trajnostna gradnja stavb: energetska učinkovita sanacija obstoječih stavb v javnem sektorju, gradnja nizkoenergijskih in pasivnih stavb v javnem sektorju, uporaba sodobnih tehnologij za ogrevanje, prezračevanje in klimatizacijo stavb ter okolju prijaznih decentraliziranih sistemov za energetska oskrbo s poudarkom na obnovljivih virih energije in kogeneraciji;
- učinkovita raba električne energije: izvedba ukrepov v industriji, javnem in storitvenem sektorju;
- inovativni sistemi za lokalno energetska oskrbo: večji individualni sistemi ter daljinski in skupinski sistemi za proizvodnjo toplote in električne energije s poudarkom na obnovljivih virih energije in kogeneraciji;
- demonstracijski in vzorčni projekti ter programi energetskega svetovanja, informiranja in usposabljanja porabnikov energije, potencialnih investitorjev, ponudnikov energetske storitve ter drugih ciljnih skupin.

V okviru RP Trajnostna raba energije so predvidene naložbe manjših vrednosti, katere bodo izvedene na podlagi javnih razpisov. V okviru te RP predvidoma ne bodo vključeni projekti, ki sodijo v definicijo 39. člena Uredbe 1083/2006.

3.3.4.1. Energetska sanacija in trajnostna gradnja stavb

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Energetska sanacija stavb in njihova trajnostna gradnja zajemata različne vidike izboljševanja karakteristik stavb in njenih integriranih sistemov z namenom zmanjšanja rabe energije ter povečanja uporabe obnovljivih virov energije v stavbah v javnem sektorju. Predvidena je energetska sanacija stavb državne in lokalne uprave, osnovnih in srednjih šol ter fakultet, bolnišnic itd. Iz sredstev razvojne prioritete Trajnostna raba energije se ne bodo sofinancirala energetska sanacija in trajnostna gradnja stanovanjskih stavb.

Energetska sanacija stavb v javnem sektorju zajema naložbe v izboljšanje toplotne izolacije pri obstoječih starejših stavbah, ki nimajo ustrezne toplotne zaščite. Novogradnja nizkoenergijskih stavb zajema naložbe v novogradnjo stavb, ki dosegajo nadpovprečne stopnje toplotne zaščite stavbe, in sicer za najmanj 40 % boljše, kot jih določa standard. Novogradnja pasivnih stavb pa zajema naložbe v novogradnjo stavb, ki dokazano dosegajo stopnje toplotne zaščite stavbe, ki odgovarjajo zahtevam za opredelitev stavbe kot pasivne stavbe. Pri izboljšanju sistemov za ogrevanje je mišljena zamenjava neustreznih kotlovskih kapacitet z napravami z visokim izkoristkom, spodbujanje nakupa kotlov na lesno biomaso in optimizacija ogrevalnih sistemov. Spodbujanje uporabe solarnih sistemov je namenjeno povečanju uporabe obnovljivih virov energije za ogrevanje stavb in sanitarno toplo vodo v različnih sektorjih porabe energije. Toplotne črpalke za centralno ogrevanje prostorov predstavljajo energetska

učinkovit in do okolja prijazen način ogrevanja. Toplota, ki jo iz okolice črpajo toplotne črpalke, je v različne snovi akumulirana sončna energija, zato predstavlja obnovljivi vir energije. Izkoriščanje sončne energije za proizvodnjo električne energije je vedno bolj aktualno tudi v Sloveniji, v letu 2005 je trg sončnih elektrarn zaživel, vendar je ta razvoj potrebno dodatno pospešiti.

Vgradnja mikrosistemov za sočasno proizvodnjo toplote in električne energije v stavbah, ki v primerjavi z ločeno proizvodnjo dosega večje izkoristke, omogoča znatne prihranke primarne energije, zaradi velike proizvodnje električne energije na mestu porabe pa tudi manjše izgube pri distribuciji.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Področje energetske sanacije in trajnostne gradnje stavb v javnem sektorju vključuje okvirno:

- energetska sanacija stavb (toplotna izolacija fasad, toplotna izolacija podstrešja, zamenjava oken),
- novogradnjo nizkoenergijskih stavb,
- gradnjo pasivnih stavb,
- sanacijo sistemov za ogrevanje (vgradnja kondenzacijskih in modularnih kotlov, vgradnja kotlov na lesno biomaso, vgradnja termostatskih ventilov, regulacija in hidravlično uravnoteženje ogrevalnih sistemov, merjenje in obračun stroškov za energijo po dejanski porabi, zamenjava toplotnih podpostaj v sistemih daljinskega ogrevanja),
- vgradnjo solarnih sistemov za ogrevanje,
- vgradnjo toplotnih črpalk za ogrevanje in pripravo sanitarne tople vode,
- postavitev fotovoltaičnih sistemov za pridobivanje električne energije iz sonca,
- postavitev sistemov soproizvodnje električne energije in toplote.

3.3.4.2. Učinkovita raba električne energije

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Rast končne rabe električne energije v Sloveniji presega vsa pričakovanja (nad 4 % letno v zadnjih letih). Največja rast je v industriji, sledijo pa storitvene dejavnosti in gospodinjstva, kar resno ogroža dolgoročno zanesljivost oskrbe z energijo v Sloveniji. Zato se povečuje okoljsko manj primerna proizvodnja iz premoga ter uvoz električne energije. Povečevanje energetske neučinkovite proizvodnje električne energije povečuje obremenitve okolja ter otežuje izpolnjevanje Kjotskega protokola in drugih okoljskih obvez Slovenije.

Razloge gre iskati v prepočasnem (oziroma v premajhnem obsegu) izvajanja ukrepov učinkovite rabe energije, ukrepov za usmerjanje porabe električne energije (demand side management), neustrezni cenovni politiki in v evropskem merilu visoki energetska intenzivnosti gospodarstva, povezani s strukturo gospodarstva, ki se le počasi spreminja v prid energetskega manj intenzivnih panog.

Prednostna usmeritev učinkovite rabe električne energije zajema različne aktivnosti za znižanje rabe električne energije v vsej industriji (predelovalne dejavnosti) in drugi široki rabi. Cilj programa je v umiritvi trendov rasti rabe električne energije, ki v Sloveniji krepko presega pričakovane rasti in ne omogočajo trajnostnega razvoja gospodarstva in družbe.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Prednostna usmeritev učinkovite rabe električne energije okvirno obsega aktivnosti za zmanjšanje porabe električne energije v:

- industriji (ciljne tehnologije: energetska učinkoviti elektromotorji, frekvenčni pretvorniki za regulacijo vrtljajev motorjev, energetska učinkovite črpalke in ventilatorji ter sistemi za pripravo komprimiranega zraka, varčna razsvetljava),
- široki rabi (energetska učinkoviti sistemi za prezračevanje in klimatizacijo ter razsvetljava),
- javni razsvetljavi (vgradnja varčnih sijalk in regulatorjev osvetljevanja).

3.3.4.3. Inovativni ukrepi za lokalno energetska oskrbo

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Prednostna usmeritev inovativnih sistemov za lokalno energetska oskrbo obsega naložbe v sodobne sisteme za oskrbo z energijo, s katerimi se bo zagotovilo znatno izboljšanje izkoristka pretvorbe energije fosilnih goriv oziroma povečanje izrabe ob-

novljivih virov energije za proizvodnjo električne energije in toplote. Prednostna usmeritev je usmerjena v večje individualne ter lokalne in regionalne energetske sisteme.

Ključne ciljne skupine so: gospodarske družbe, samostojni podjetniki posamezniki in lokalne samoupravne skupnosti.

Razmejitev s Programom razvoja podeželja bo temeljila na vrsti in lokaciji prejemnika ter velikosti projekta, saj bodo iz naslova 3. osi Programa za razvoj podeželja za izvedbo naložb za pridobivanje energije iz obnovljivih virov do finančnih spodbud upravičena mikropodjetja v manjših naseljih, velikost projekta pa naj ne bi presegala 480.000 EUR, pri čemer se vrednost lahko v soglasju med obema organoma upravljanja spreminja.

Program je namenjen spodbujanju inovativnih sistemov, zasnovan je predvsem na visoko učinkovitih tehnologijah pretvorbe energije, izkoriščanju obnovljivih virov energije in na razvoju omrežij daljinskega ogrevanja.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Prednostna usmeritev se okvirno usmerja v naslednja tehnološka področja:

- daljinski sistemi za ogrevanje na lesno biomaso, vključno s sistemi soproizvodnje toplote in električne energije z uporabo lesne biomase;
- sodobni kotli in sistemi soproizvodnje toplote in električne energije na lesno biomaso in zemeljski plin;
- sistemi za proizvodnjo toplote in električne energije na biopljin;
- pridobivanje električne energije in toplote iz geotermalne energije.

Sofinancirani projekti bodo imeli tako značaj javne infrastrukture kot državnih pomoči.

3.3.4.4. Demonstracijski projekti, informiranje in svetovanje

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Poleg spodbujanja naložb v učinkovito rabo in obnovljive vire energije je smiselno povečati tudi dejavnosti za dvig ozaveščenosti, informiranosti in usposobljenosti porabnikov energije, potencialnih investitorjev, ponudnikov energetskih storitev in drugih ciljnih skupin kakor tudi obseg energetskega svetovanja, kajti le na ta način bomo lahko dosegli ustrezno kvaliteto priprave in dinamiko povečevanja naložb v URE in OVE.

V tem okviru se bodo izvedli demonstracijski in vzorčni projekti, promovirali projekti dobre prakse, izvajale aktivnosti za dvig ozaveščenosti in informiranosti porabnikov energije in drugih ciljnih skupin ter spodbujalo izvajanje svetovalnih storitev. Glavnina finančnih sredstev bo namenjena izvedbi demonstracijskih in vzorčnih projektov, predvsem v javnem sektorju.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Okvirno so predvidene so sledeče dejavnosti:

- izvedba demonstracijskih projektov in vzorčnih projektov (nizkoenergijske in pasivne stavbe, inovativni sistemi za proizvodnjo toplote in električne energije itd.) s poudarkom na javnem sektorju;
- programi ozaveščanja, informiranja in usposabljanja;
- energetska svetovalna mreža za občane;
- program spodbujanja energetskih pregledov;
- program spodbujanja lokalnih in regionalnih energetskih konceptov;
- podpora lokalnim skupnostim pri izvajanju projektov na osnovi pogodbenega znižanja stroškov za energijo (third party financing).

3.4. Tehnična pomoč

OPIS Z UTEMELJITVIJO

Namen tehnične pomoči je zagotoviti učinkovito izvajanje operativnega programa, razvojnih prioritet, prednostnih usmeritev in operacij. Z aktivnostmi, ki se bodo izvajale v okviru tehnične pomoči, se bodo povečali prepoznavnost programa in njegovih

sestavnih delov, kakovost njihove izvedbe, njihovo spremljanje in nadzor nad njihovim izvajanjem ter zagotovilo njihovo večjo usklajenost med partnerji. V okviru tehnične pomoči se bo spodbujalo pripravo projektnih predlogov, izvajalo različne študije in vrednotenja ter aktivnosti informiranja in obveščanja javnosti za podporo projektnim aktivnostim ter zagotavljalo ustrezno kadrovska podpora za izvedbo aktivnosti.

CILJI

Glavni cilji, ki se bodo uresničili v okviru tehnične pomoči, so:

- zagotoviti nemoteno in dobro izvedbo ter spremljanje programa s pripravo in izbiro projektov, izvedbo študij in vrednotenij, strokovnih ocen, poročil in ustrezno administrativno usposobljenostjo upravičencev;
- zagotoviti usklajenost in razpoznavnost programa/razvojnih prioritet/prednostnih usmeritev/operacij med partnerji, splošno in strokovno javnostjo;
- zagotoviti informacijsko podprto vodenje, spremljanje in poročanje o programu.

RAZVOJNI KONTEKST

Aktivnosti tehnične pomoči podpirajo razvojne prioritete, določene v NSRO, in razvojne prioritete/prednostne usmeritve in operacije, določene v OP ROPI.

PREDVIDENE DEJAVNOSTI

Programi tehnične pomoči bodo vključevali zlasti naslednje aktivnosti:

- aktivnosti za pripravo in izbiro operacij;
- študije za izvedbo razvojnih prioritet/prednostnih usmeritev/operacij operativnega programa, prednostno na področju okolja, prometa in energije;
- vrednotenja/poročila/strokovne ocene;
- ukrepe, namenjene partnerjem, upravičencem, splošni in strokovni javnosti, vključno z aktivnostmi informiranja in obveščanja javnosti, ukrepe usklajevanja in spodbujanja sodelovanja med partnerji ter ukrepe za dvigovanje okoljske osveščenosti;
- aktivnosti za vzpostavitev, nadgradnjo in povezovanje informacijskih sistemov za vodenje, spremljanje, vrednotenje, poročanje in nadzor izvajanja operacij/prednostnih usmeritev/razvojnih prioritet;
- podporne aktivnosti pri izvajanju operativnega programa in aktivnosti za dvig administrativne usposobljenosti njegovih upravičencev (dodatne zaposlitve, usposabljanja, izmenjava izkušenj, delovanje nadzornega odbora idr.).

V okviru tehnične pomoči OP ROPI se bodo poleg navedenih aktivnosti financirale tudi aktivnosti horizontalnega značaja, ki se nanašajo na vsebine najmanj dveh operativnih programov in vključujejo tudi vsebine OP ROPI, še zlasti pa:

- delovanje nadzornega odbora za OP ROPI in OP RR;
- podporne aktivnosti pri izvajanju operativnega programa in aktivnosti za dvig administrativne usposobljenosti organa upravljanja, organa za potrjevanje in revizijskega organa (dodatne zaposlitve, usposabljanja, izmenjava izkušenj idr.);
- aktivnosti obveščanja javnosti;
- aktivnosti za vzpostavitev, nadgradnjo in povezovanje informacijskih sistemov za vodenje, spremljanje, vrednotenje, poročanje in nadzor izvajanja operacij/prednostnih usmeritev/razvojnih prioritet;
- aktivnosti študij in vrednotenij.

Poleg vsebin OP ROPI in horizontalnih vsebin se bodo v okviru tehnične pomoči OP ROPI financirale tudi vsebine, ki se nanašajo na aktivnosti končevanja Enotnega programskega dokumenta za obdobje 2004–2006.

UPRAVIČENCI OZ. CILJNE SKUPINE

Upravičenci za projekte tehnične pomoči v okviru OP ROPI so:

- pravne osebe javnega prava, vključene v izvajanje operativnega programa (na primer: ministrstva, vladne službe, javne agencije, javni zavodi, javni skladi, subjekti spodbujanja razvoja na regionalni ravni, pokrajine, občine, zbornice, univerze),
- pravne osebe zasebnega prava, ki so upravičenci programa (na primer: nevladne organizacije, invalidska podjetja, gospodarske družbe, ki izvajajo izobraževalno dejavnost, subjekti spodbujanja razvoja na regionalni ravni, združenja malih in srednje velikih podjetij), katerih projekti tehnične pomoči so izbrani s postopki oddaje javnih naročil.

Pri izvedbi vseh aktivnosti tehnične pomoči v okviru OP ROPI bodo upoštewane omejitve, definirane v 46. členu Uredbe Sveta (ES) št. 1083/2006.

4. DOPOLNJEVANJE UKREPOV

4.1. Razmejitev z razvojem podeželja

Podlago oz referenčni okvir za pripravo Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2007–2013 (PRP) predstavlja Nacionalni strateški načrt razvoja podeželja (NSNRP). NSNRP opredeljuje prednostne naloge na področju politike razvoja podeželja. Prednostne naloge so zasnovane skladno s prednostnimi nalogami Skupnosti na področju politike razvoja podeželja. NSNRP je pripravljen za obdobje 2007–2013 in se bo, če posamezne prednostne naloge ne opredeljujejo drugače, izvajal na celotnem območju Republike Slovenije.

NSNRP si v okviru prednostnih nalog prizadeva za krepitev večnamenske vloge kmetijstva v Sloveniji. Posebej izpostavlja potrebo po prestrukturiranju kmetijstva in živilskopredelovalne industrije ter po kreptvi konkurenčnosti celotne agroživilske verige. NSNRP gradi na načelih trajnostnega gospodarjenja z obnovljivimi naravnimi viri in posebno pozornost namenja vzdrževanju kulturne krajine, varovanju okolja in ohranjanju poseljenosti podeželja ter njegove identitete. NSNRP kaže tudi večnamensko vlogo gozdov, ki slovenski krajini dajejo poseben pečat in so pomemben tvorec okolja ter vir biotske raznovrstnosti. Prednostne naloge NSNRP bodo prispevale tudi k ekonomski in socialni kreptvi podeželja ter uveljavljale nove pristope k povečanju zaposlenosti na podeželju in to ne zgolj s primarno kmetijsko dejavnostjo.

Ravnovesje med tremi ključnimi področji ukrepanja: konkurenčnostjo, okoljem ter diverzifikacijo gospodarskih dejavnosti in kakovostjo življenja na podeželju, bo Slovenija dosegla s ciljno in premišljeno razporeditvijo sredstev med področji ukrepanja. Nacionalne prednostne naloge, ki jih je Slovenija opredelila na podlagi analize stanja, potencialov in specifičnih potreb, bodo prispevale k učinkovitemu doseganju skupnih ciljev EU, določenih v Sklepu Sveta o strateških smernicah Skupnosti za razvoj podeželja, ciljev Lizbonske strategije in Göteborga. Poleg nacionalnih prioritet v okviru strategije razvoja podeželja je prioriteta Slovenije tudi ohranjanje gozdov, ki pa bo vodena preko instrumentov nacionalne politike. Slovensko gozdarstvo temelji na preventivnih aktivnostih, ki omogočajo trajnostno rabo in upravljanje z gozdovi, s čimer pomembno prispeva k uresničevanju ciljev gozdarske strategije EU.

Uresničevanje politike razvoja podeželja bo Slovenija izvajala z ukrepi po 4 prednostnih oseh NSNRP. V nadaljevanju so indikativno predstavljene 4 osi NSNRP z okvirno določitvijo oz. razmejitvijo vsebin s kohezijsko politiko, pri čemer se bosta organ upravljanja kohezijske politike in razvoja podeželja redno in sproti usklajevala o natančnih določbah izvedbenih dokumentov, ki bodo preprečavale tveganje dvojnega financiranja:

Os 1: IZBOLJŠANJE KONKURENČNOSTI KMETIJSKEGA IN GOZDARSKEGA SEKTORJA

Politika razvoja podeželja bo podpirala predvsem prestrukturiranje kmetijstva, živilskopredelovalne industrije in gozdarstva z izvajanjem aktivnosti po štirih prednostnih nalogah:

- dvig ravni usposobljenosti in krepitev človeškega potenciala (aktivnosti na tem področju bodo sledile ciljem: zvišanje usposobljenosti za delo v kmetijstvu in gozdarstvu, spodbujanje prenosa kmetij na mlajšo generacijo, pospešiti strukturne spremembe na kmetijskih gospodarstvih in izboljšati starostno strukturo nosilcev kmetij);
- posodabljanje in prestrukturiranje kmetijstva in gozdarstva ter spodbujanje inovativnosti (aktivnosti na tem področju bodo sledile ciljem: tehnološko prilagajanje kmetijstva standardom skupnosti, strukturne izboljšave, potrebne za dvig učinkovitosti v kmetijstvu ter izboljšanje dohodkovnega položaja primarnih kmetijskih proizvajalcev);
- dvig kakovosti v pridelavi in predelavi kmetijskih, živilskih in gozdarskih proizvodov (aktivnosti na tem področju bodo sledile ciljem: krepitev učinkovitosti, inovativnosti, izboljšanje kakovosti ter večja skrb za okolje v pridelavi, predelavi in trženju kmetijskih, živilskih in gozdarskih proizvodov – aktivnosti bodo delovale v smeri spodbujanja povezovanja vzdolž prehranske verige, pri pridelavi hrane in pridobivanju energentov iz obnovljivih virov energije ter sodelovanja v shemah kakovosti hrane);
- prehodni ukrepi – podpore za ustanavljanje in delovanje skupin proizvajalcev.

Razmejitev v okviru prednostne naloge posodabljanje in prestrukturiranje kmetijstva na področju izboljšanja in razvoja infrastrukture temelji na upravičencih. V okviru programa razvoja podeželja so to namreč kmetijska gospodarstva, medtem ko le-ta v okviru OP ROPI niso upravičeni. V okviru prednostne naloge ekonomsko učinkovitejše gospodarjenje z gozdovi se lahko financira gozdne ceste in zasebne poti na privatnih zemljiščih, ki se v okviru ESRR ne financirajo. ESRR podporo namenja kategoriji lokalnih cest, ki so javna infrastruktura. V okviru iste prednostne naloge se prav tako sofinancira naložbe usmerjene v proizvodnjo in uporabo lesne biomase, medtem ko se v okviru operativnega programa okoljske in prometne infrastrukture

zagotavljajo spodbude za izgradnjo sistemov za učinkovito uporabo lesne biomase – pri tem je ključno, da v okviru OP ROPI kmetje niso upravičenci. Iz navedenega nedvoumno izhaja, da do podvajanja med programoma na osnovi opredeljenih razmejitev in dogovora med organoma upravljanja ne more priti.

Os 2: IZBOLJŠANJE OKOLJA IN PODEŽELJA

Politika razvoja podeželja bo v pričujočem vsebinskem sklopu podpirala predvsem:

- a) ohranjanje kmetijstva v območjih z neugodnimi naravnimi danostmi za kmetovanje (aktivnosti na tem področju bodo sledile cilju: ohranjanje kmetovanja na območjih, na katerih zaradi neugodnih naravnih danosti (goratosti, nadmorske višine, nagiba, poplavljanja, plazovitosti in močnega vetra) uporaba splošno uveljavljenih tehnologij ni mogoča – v teh območjih je pridelava ekstenzivna in ne omogoča pridelkov, ki bi bili količinsko primerljivi z nižinskimi območji, pa tudi ekonomičnost pridelave je v takšnih območjih bistveno nižja ter zaradi navedenih omejitev nastajajo dodatni stroški, ki jih ukrepi tega sklopa izravnavajo; posredni cilj je vzdrževanje podeželske krajine in poseljenosti območij, ki so podvržena opuščanju);
- b) izvajanje okolju prijaznih kmetijskih praks (aktivnosti na tem področju bodo sledile cilju: ohranjanje in izboljšanje stanja naravnih virov: tal, vode in zraka).

Ukrepi 2. osi se izvajajo v obliki neposrednih plačil (gre za plačila na upravičeno enoto – površina, žival ... – kot kompenzacija višjih stroškov) in se zato ne prekrivajo z aktivnostmi kohezijske politike, kjer takšne aktivnosti niso upravičene.

Os 3: KAKOVOST ŽIVLJENJA NA PODEŽELJU IN DIVERZIFIKACIJA PODEŽELSKEGA GOSPODARSTVA

Politika razvoja podeželja bo podpirala dvig kakovosti bivanja in diverzifikacije na podeželju predvsem z izvajanjem ukrepov po dveh prednostnih nalogah:

- a) ukrepi za diverzifikacijo podeželskega gospodarstva (aktivnosti na tem področju bodo sledile cilju: aktiviranje podjetniških potencialov na podeželju, in sicer z diverzifikacijo kmetij v nekmetijske dejavnosti in tudi s spodbujanjem ustanavljanja in razvoja mikropodjetij na podeželju; spodbude bodo osredotočene v razvoj podjetništva, ki temelji na inovativnih programih izkoriščanja konkurenčnih prednosti podeželja v obliki naložb, delovanja in svetovanj);
- b) izboljšanje kakovosti življenja na podeželju (aktivnosti na tem področju bodo sledile ciljem: oživitev vaških jeder, obnova in izgradnja večnamenskih objektov, uporaba lokalnih informacijsko-komunikacijskih tehnologij, turistične in preostale infrastrukture, omogočanje opravljanja raznih storitev, obnova kulturne in naravne dediščine – spodbude bodo namenjene predvsem obnovi in izgradnji skupnih javnih objektov in prostorov z namenom izboljšati družbene, kulturne in druge aktivnosti v vasi; poseben poudarek bo dan tudi ohranitvi in obnovi kulturnih spomenikov značilnih za podeželje; z namenom spodbujanja turizma se bodo ohranjale naravne vrednote, uredile razne tematske poti in ostala potrebna infrastruktura; storitve bodo namenjene predvsem za zmanjševanje razlik med urbanim in ruralnim prostorom ter za kakovostnejše življenje na podeželju).

Edino sorodno področje v okviru 3. osi PRP so podpore mikropodjetjem pri proizvodnji električne energije in daljinskemu ogrevanju, pri katerih bo razmejitev temeljila na mejni vrednosti projektov. Ta je indikativno opredeljena v višini 480.000 EUR (OP ROPI financira projekte nad to vrednostjo), pri čemer se vrednost lahko v soglasju med obema organoma upravljanja med izvajanjem operativnega programa spreminja. Pri drugih namenih do prekrivanja med operativnim programom in PRP ne more priti.

Os 4: LEADER – GRADNJA LOKALNIH ZMOGLJIVOSTI ZA ZAPOSLOVANJE IN DIVERZIFIKACIJO

Četrta prednostna os NSNRP je namenjena krepitvi načel subsidiarnosti v razvoju podeželja. V okviru osi LEADER se bo politika razvoja podeželja osredotočila na naslednje prednostne naloge:

- a) pridobitev strokovnih znanj in spodbujanje povečanja samoiniciativnosti prebivalcev podeželja (aktivnosti na tem področju bodo sledile cilju: vključevanje civilne družbe in zainteresirane javnosti v načrtovanje gospodarskega, socialnega in okoljskega razvoja na lokalni ravni, ki ga bodo izvajale za ta namen usposobljene organizacije in posamezniki – aktivnosti te prednostne naloge bodo usmerjene v permanentno usposabljanje in spodbujanje samoiniciativnosti lokalnega prebivalstva);
- b) delovanje lokalnih akcijskih skupin (LAS) na podeželskih območjih (aktivnosti na tem področju bodo sledile cilju: zagotovitev partnerstev med subjekti javnega in zasebnega prava z upoštevanjem pristopa od spodaj navzgor pri izdelavi in izvedbi lokalnih razvojnih strategij);
- c) izvajanje lokalnih razvojnih strategij (aktivnosti na tem področju bodo sledile cilju: Samostojno odločanje v okviru LAS pri izboru in izvedbi projektov in aktivnosti, ki izhajajo iz lokalnih razvojnih strategij).

V primeru 4. osi PRP je podpora namenjena ustanavljanju in delovanju LAS izključno po pogojih PRP ter se nanaša na manjše projekte, ki se ne morejo prekrivati z vsebinami OP ROPI. V okviru OP ROPI gre namreč za izgradnjo infrastrukture, ki je bodisi v pristojnosti državnih institucij (železnice, avtoceste, državne in regionalne ceste, kolesarske poti) oz. občin na področju okolja, pri čemer pa gre za naložbe večjih dimenzij, ki jih ni mogoče financirati v okviru LAS. Ob izvajanju projektov, ki se nanašajo na področje trajnostne energije bo veljala enaka razmejitev kot za 3. os, to je na osnovi velikosti projekta.

4.2. Razmejitev z razvojem ribištva

Slovenija bo v okviru prednostnih nalog Evropskega sklada za ribištvo zasledovala naslednje ključne cilje in strategijo razvoja ribištva v Sloveniji:

- zagotavljanje trajnostnega in konkurenčnega ribištva,
- posodabljanje in širjenje ribogojstva,
- posodabljanje in širjenje predelave,
- promocija rib, ribiških proizvodov in ribiškega sektorja,
- zagotavljanje primernih pogojev za delo in varnost ribičev z vzpostavitvijo ustrezne infrastrukture, ureditev ribiških pristanišč, mest iztovarjanja,
- spodbujanje razvoja obalnih ribiških območij in doseganje dolgotrajne blaginje z diverzifikacijo aktivnosti in povezavo ribištva s turizmom, kulturno dediščino in s tradicijo.

V okviru Operativnega programa za razvoj ribištva 2007–2013 se bo izvajalo 11 ukrepov na 4 prednostnih oseh in ukrep tehnične pomoči:

- 1. os – Trajnostna raba ribolovnih virov s ciljem zagotavljanja trajnostnega in konkurenčnega ribištva vključuje razrez plovil in njihovo prerazporeditev za dejavnosti, ki niso ribiške, naložbe v ribiška plovila in opremo. Ukrepi dopolnjujejo cilje ukrepov 1. osi PRP. Ukrepi in aktivnosti ter ciljna skupina upravičencev te osi do OP za razvoj ribištva niso upravičeni do podpor v okviru 1. osi PRP, zato posebna razmejitev ni potrebna.
- 2. os – Ribogojstvo, predelava in trženje s cilji posodabljanja in širjenja ribogojstva, posodabljanja in širjenja predelave, promocije rib, ribiških proizvodov in ribiškega sektorja. Aktivnosti in upravičenci, registrirani za dejavnost ribogojstva in/ali predelave in trženja rib, vključno s kmeti, ki imajo registrirano dopolnilno dejavnost ribogojstva, so upravičeni do podpor za naložbe v ribogojstvo, ki so gospodarske narave, samo v okviru ukrepov OP za razvoj ribištva ter niso upravičeni do podpor v okviru ukrepov 1. osi PRP. Podpore v povezavi z operacijami za izboljšanje in varovanje okolja (varovanje naravnih habitatov) pa so upravičene do podpor v okviru ukrepov PRP.
- 3. os – Kratkoročni ukrepi skupnega interesa s ciljem zagotavljanja primernih pogojev za delo in varnost ribičev z vzpostavitvijo ustrezne infrastrukture, ureditvijo ribiških pristanišč, mest iztovarjanja. Aktivnosti v okviru ukrepov te osi se ne prekrivajo z ukrepi PRP.
- 4. os – Razvoj ribiških območij s ciljem spodbujanja razvoja obalnih ribiških območij in doseganje dolgotrajne blaginje z diverzifikacijo aktivnosti in povezavo ribištva s turizmom, kulturno dediščino in tradicijo. Za izvajanje ukrepov 4. osi bo predvidoma izbrana ena obalna akcijska skupina (OAS). V kolikor bi se območje in partnerji v okviru OAS prekrivali z območjem in partnerji LAS 4. osi PRP, ter bi bil za izvajanje lokalnih strategij tako za razvoj obalnega območja kot za razvoj podeželja izbran isti izvajalec, bodo aktivnosti in financiranje po pripadajočih lokalnih strategijah transparentno razmejeni.
- Spremljajoči ukrep *tehnična pomoč* OP za razvoj ribištva je namenjena administrativni podpori izvajanja ukrepov operativnega programa za razvoj ribištva in se ne prekriva z ukrepom tehnične pomoči PRP.

Sorodno področje financiranja z OP ROPI je edino področje ureditev in posodobitev pristanišč. Pri tem se v okviru Operativnega programa razvoja ribištva sofinancira ureditev obstoječih ribiških pristanišč v treh obalnih občinah (Izola, Koper, Piran), ki se v okviru OP ROPI ne financirajo. V okviru OP ROPI gre za zagotavljanje pristaniških storitev za potrebe mednarodnega trgovanja ter za zagotavljanje pristaniških storitev za mednarodni javni promet.

V vsakem primeru se bosta organ upravljanja kohezijske politike in ribiške politike redno in sproti usklajevala o natančnih določbah izvedbenih dokumentov, ki bodo preprečevale tveganje dvojnega financiranja.

4.3. Evropsko teritorialno sodelovanje

Predvidene vsebine OP ROPI se dopolnjujejo tudi s ciljem 3 kohezijske politike, to je z Evropskim teritorialnim sodelovanjem. V tem okviru Slovenija sodeluje v treh sklopih programov, in sicer:

a) Čezmejni operativni programi:

- čezmejno sodelovanje z Avstrijo,
- čezmejno sodelovanje z Italijo,
- čezmejno sodelovanje z Madžarsko.
- čezmejno sodelovanje s Hrvaško,
- čezmejno sodelovanje v Jadranski pobudi.

b) Transnacionalni operativni programi:

- Alpski prostor (Alpine space),
- Jugovzhodna Evropa (South East),
- Vzhodnocentralna Evropa (Central East),
- Mediteran.

c) Medregionalni operativni programi:

- medregionalni Tematski program,
- medregionalni Interact program,
- medregionalni program ESPON,
- medregionalni program URBACT.

V okviru prve skupine, torej čezmejnega sodelovanja, so za OP ROPI pomembni predvsem projekti, ki se nanašajo na načrtovanje razvoja v čezmejnem prostoru in tudi naložbe v izgradnjo infrastrukture čezmejnega pomena. Prav tako sta lahko pomembna prenos izkušenj in skupen razvoj konceptov razvoja, kar je lahko še posebej relevantno v okviru trajnostne rabe energije.

Transnacionalni programi se nanašajo na reševanje skupnih izzivov in izkoriščanje priložnosti v okviru širših makroregij. Tukaj so na področju prometa izjemnega pomena projekti, ki iščejo optimalne prometne tokove v širšem evropskem prostoru, in tudi iskanje inovativnih rešitev za zmanjševanje negativnih vplivov na okolje.

Medregionalni programi so namenjeni predvsem izmenjavi izkušenj in pripravi strokovnih podlag, kjer so za OP ROPI še posebej relevantne študije v okviru programa ESPON. Izpostaviti velja tudi sprejeto pobudo »Regije za gospodarsko spremembo« (Regions for economic change), ki je namenjena odkrivanju najboljše prakse pri gospodarski posodobitvi v povezavi s projekti, ki jasno prispevajo k agendi Unije za delovna mesta in rast, in njenem razširjanju na vse regije, da bi se spodbujala njihova regionalna rast in manjšale gospodarske razlike. Pobuda bo imela pomembno vlogo pri doseganju kohezijskih ciljev v državah članicah in sicer s poudarjanjem pomena tako skupnih razvojnih smernic na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ter tudi mreženja, s čimer se spodbuja prenos idej in dobrih praks, kar se bo s pridom uporabilo tudi pri izvajanju tega operativnega programa.

5. FINANČNI NAČRT

Finančna tabela se nanaša na sredstva kohezijske politike, h katerim bo potrebno zagotoviti ustrezna sredstva soudeležbe Republike Slovenije. Pri tem bo Slovenija, kjer bo to relevantno in utemeljeno, financiranje predvidenih aktivnosti v NSRO dopolnjevala s sredstvi mednarodnih finančnih institucij, še posebej Evropske investicijske banke.

5.1. Finančni načrt pravic porabe po letih

Referenčna številka operativnega programa (CCI številka): CCI 2007SI161PO002

Tabela 37: Pravice porabe po letih glede na vir financiranja (v evrih, tekoče cene)

	Strukturni skladi (ESRR ali ESS) (1)	Kohezijski sklad (2)	Skupaj (3) = (1) + (2)
2007			
V regijah brez predhodne podpore	12.024.435		12.024.435
V regijah s predhodno podporo			0
Skupaj 2007	12.024.435	91.503.092	103.527.527
2008			
V regijah brez predhodne podpore	18.034.488		18.034.488
V regijah s predhodno podporo			0
Skupaj 2008	18.034.488	125.243.793	143.278.281
2009			
V regijah brez predhodne podpore	26.470.366		26.470.366
V regijah s predhodno podporo			0
Skupaj 2009	26.470.366	160.705.309	187.175.675
2010			
V regijah brez predhodne podpore	32.249.421		32.249.421
V regijah s predhodno podporo			0
Skupaj 2010	32.249.421	197.951.134	230.200.555
2011			
V regijah brez predhodne podpore	41.828.910		41.828.910
V regijah s predhodno podporo			0
Skupaj 2011	41.828.910	237.046.773	278.875.683
2012			
V regijah brez predhodne podpore	45.488.086		45.488.086
V regijah s predhodno podporo			0
Skupaj 2012	45.488.086	278.059.808	323.547.894

2013			
V regijah brez predhodne podpore	47.934.180		47.934.180
V regijah s predhodno podporo			0
Skupaj 2013	47.934.180	321.059.949	368.994.129
Skupaj v regijah brez predhodne podpore (2007–2013)	224.029.886		224.029.886
Skupaj v regijah s predhodno podporo (2007–2013)			0
Skupaj 2007–2013	224.029.886	1.411.569.858	1.635.599.744

5.2. Viri financiranja po razvojnih prioritetah

Referenčna številka operativnega programa (CCI številka): CCI 2007SI161PO002

Tabela 38: Viri financiranja po razvojnih prioritetah (v evrih, tekoče cene)

	Sredstva EU (a)	Nacionalna udeležba (b)=(c)+(d)	Okvirna finančna razdelitev nacionalne udeležbe		Skupno financiranje (e)=(a)+(b)	Stopnja sofinan- ciranja (f)=(a)/(e)	Za informacijo	
			Nacionalni javni viri (c)	Nacio- nalni zasebni viri (d)			Prispevek EIB	Ostali viri
1. Železniška infrastruktura (KS - javni)	449.567.581	79.335.456	79.335.456	0	528.903.037	0,85	0	0
2. Cestna in pomorska infrastruktura (KS - javni)	241.370.738	42.594.837	42.594.837	0	283.965.575	0,85	0	0
3. Prometna infrastruktura (ESRR - javni)	224.029.886	39.534.686	39.534.686	0	263.564.572	0,85	0	0
4. Ravnanje s komunalnimi odpadki (KS - javni)	205.568.426	36.276.782	36.276.782	0	241.845.208	0,85	0	0
5. Varstvo okolja - področje vode (KS - javni)	325.483.339	57.438.237	57.438.237	0	382.921.576	0,85	0	0
6. Trajnostna energija (KS - javni)	159.886.553	28.215.275	28.215.275	0	188.101.828	0,85	0	0
7. Tehnična pomoč (KS - javni)	29.693.221	5.239.981	5.239.981	0	34.933.202	0,85	0	0
SKUPAJ	1.635.599.744	288.635.254	288.635.254	0	1.924.234.998	0,85	0	0

6. IZVEDBENE DOLOČBE

6.1 Določitev izvedbene strukture in odgovornih institucij

Izkušnje iz obdobja 2004–2006

Obdobje 2004–2006 je bilo za Republiko Slovenijo prvo programsko obdobje polne vključenosti v kohezijsko politiko. Na podlagi izkušenj, pridobljenih med izvajanjem predpristopnih instrumentov, se je Republika Slovenija odločila ohraniti centralizirano institucionalno ureditev upravljanja strukturnih skladov in Kohezijskega sklada. To je pomenilo, da je imela Slovenija en organ upravljanja, in sicer Službo Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko, ki je tudi koordinirala pripravo EPD in en plačilni organ v okviru Ministrstva za finance.

Organ upravljanja strukturnih skladov in Kohezijskega sklada je bil ustanovljen s sklepom Vlade Republike Slovenije (Ur. l. RS, št. 115/02) decembra 2002 v okviru Službe Vlade RS za strukturno politiko in regionalni razvoj (v nadaljevanju: SVRP), ki je opredelil pravno podlago in določil odgovornosti SVRP znotraj Vlade RS. Temeljne odgovornosti SVRP so bile na eni strani celovito upravljanje strukturnih skladov in Kohezijskega sklada ter na drugi strani usklajevanje dejavnosti za uspešen regionalni razvoj.

Skladno s sklepom vlade je bilo področje strukturne politike v SVRP odgovorno za pripravo programskih dokumentov za kohezijsko politiko EU ter je delovalo kot organ upravljanja strukturnih skladov in Kohezijskega sklada. Vladno službo je vodil minister brez resorja, ki je izvrševal pravice in dolžnosti direktorja službe. Imenovanje ministra brez resorja je dalo politični poudarek gospodarskemu razvoju in strukturni politiki, saj je minister neposredno odgovoren predsedniku vlade.

Z Odlokom o ustanovitvi in delovnih področjih Službe Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko (Ur. l. RS, št. 7/05) je bila ustanovljena Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko (v nadaljevanju: SVLR). Z dnem uveljavitve odloka so prešla vsa pooblastila in naloge Službe Vlade Republike Slovenije za strukturno politiko in regionalni razvoj, določene z Zakonom o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (Ur. l. RS, št. 60/99 in 56/03), s podzakonskimi predpisi, sprejetimi na njegovi podlagi, in z odločbami Evropske komisije s področja evropske kohezijske politike, na novoustanovljeno Službo Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko.

Na področju evropske kohezijske politike 2004–2006 organ upravljanja:

- vodi priprave in usklajevanje programskih dokumentov z Evropsko unijo, na podlagi katerih lahko Republika Slovenija prejema kohezijska sredstva iz evropskega proračuna;
- opravlja naloge splošnega upravljanja za potrebe evropskih strukturnih skladov in Kohezijskega sklada, ki izhajajo iz veljavnega pravnega reda EU s področja kohezijske politike;
- usklajuje, določa, spremlja in vrednoti delovanje ministrstev, vladnih služb ter drugih organov in služb, vključenih v izvajanje evropske kohezijske politike, ter o tem poroča vladi in opravlja druge naloge s področja evropske kohezijske politike;
- zagotavlja pogoje za vzpostavitev, vzdrževanje in delovanje informacijskega sistema za spremljanje in vrednotenje državnega razvojnega programa in enotnega programskega dokumenta.

Pri izvajanju EPD ter Referenčnega okvira za Kohezijski sklad se je pokazalo, da je obstoječ sistem, ki temelji na centralnem koordinativnem telesu na eni strani in na močni vlogi ministrstev, pristojnih za posamezna vsebinska področja na drugi strani, ustrezen in učinkovit pristop.

Na strani strukturnih skladov je bila v začetku obdobja predvidena koordinacija na dveh ravneh, ki je temeljila na funkciji organa upravljanja, in treh posredniških teles. Izkušnje so pokazale, da navedeni sistem ni bil najbolj učinkovit, saj je zmanjševal preglednost in povzročal prekomeren obseg koordinacije. Na seji Vlade RS 22. decembra 2005 so bile sprejete spremembe in dopolnitve EPD, ki so bile potrjene na Nadzornem odboru EPD za programsko obdobje 2004–2006 dne 16. decembra 2005, s čimer so bile sprejete podlage za integracijo posredniških teles za Evropski sklad za regionalni razvoj in za Evropski socialni sklad v organ upravljanja.

Na podlagi pozitivnih izkušenj s spremembami sistema Republika Slovenija v novem programskem obdobju ohranja centraliziran sistem upravljanja, poleg tega pa uvaja dodatne poenostavitve sistema. Potrebne so nekatere prilagoditve dozdajšnjega

sistema upravljanja in kontrol novim uredbam sveta EU oz. izvedbenim uredbam, ki veljajo za programsko obdobje 2007–2013. Po drugi strani je treba pri opredeljevanju sistema upoštevati še nekatere dozdajšnje izkušnje. Prva je vsekakor pomen jasnih in pravočasnih navodil, kar predstavlja predpogoj, da se operacije v vseh podrobnostih izvajajo skladno z operativnim programom in predpisanimi pravili. Prav tako so izjemnega pomena jasno opredeljeni postopki ter naloge in pristojnosti posameznih organov ter v njihovem okviru tudi posameznih organizacijskih enot in uslužbencev. Dodatno pozornost je v naslednjem razvoju sistemov izvedbe potrebno posvetiti tudi informacijskemu sistemu za spremljanje.

Izvedbena struktura za strukturne in Kohezijski sklad – obdobje 2007–2013

Pri določanju pristojnosti in odgovornosti udeležencev, vključenih v izvajanje, so upoštevana pravila EU in zakonodaja Republike Slovenije. Med najpomembnejšimi predpisi v Republiki Sloveniji so: zakon, ki ureja izvrševanje proračuna; zakon, ki opredeljuje temeljna pravila za upravljanje in nadzor javnih financ, ki veljajo tudi za sredstva EU; zakon, ki ureja državno upravo, zakon, ki ureja delovanje vlade, in zakon, ki ureja nadzor državnih pomoči.

Izvedbene določbe

Za popolno izpolnjevanje zahtev pravnega reda Evropske unije ter v interesu oblikovanja ustreznega in učinkovitega sistema za izvajanje strukturnih skladov in Kohezijskega sklada EU je potrebna jasna razmejitev nalog in določitev medsebojnih razmerij med vpletenimi institucijami, kot je opredeljena v nadaljevanju:

- Organ upravljanja: Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko (notranje organizacijske enote, opredeljene v aktu o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest v SVLR);
- Organ za potrjevanje: Ministrstvo za finance, Nacionalni sklad;
- Revizijski organ: Ministrstvo za finance – Urad RS za nadzor proračuna.

Pri opredelitvi in uporabi sistema izvedbe v Sloveniji bodo v celoti upoštevane določbe 58. do 62. člena Uredbe Sveta (ES) št. 1083/2006 z dne 11. julija 2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1260/1999 (UL L, št. 210 z dne 31. 07. 2006, str. 25)(v nadaljnjem besedilu: splošna uredba).

Pristojnosti in medsebojna razmerja institucij, vključenih v črpanje sredstev strukturnih skladov in Kohezijskega sklada EU, z namenom zagotavljanja optimalnega koriščenja sredstev evropske kohezijske politike v Republiki Sloveniji, bodo podrobneje določene s posebnim predpisom. Pri tem bodo upoštevana načela kot jih opredeljuje 58. člen splošne uredbe, še posebej načelo delitve funkcij med posameznimi organi in znotraj njih. Tako bo v primerih, ko bodo organ upravljanja, posredniška telesa, organ za potrjevanje ali revizijski organ delovali tudi v funkciji upravičencev ali drugih nezdržljivih funkcij, zagotovljena njihova ustrežna delitev.

Organ upravljanja za strukturne sklade in Kohezijski sklad EU (OU)

Funkcijo organa upravljanja, skladno s točko a prvega odstavka 59. člena splošne uredbe za oba strukturna sklada in Kohezijski sklad opravlja Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Vodja organa upravljanja je predstojnik vladne službe oz. z njegove strani pooblaščen oseba. V okviru službe pa delujejo notranje organizacijske enote, ki upravljajo funkcijo organa upravljanja. Jasno ločitev vloge organa upravljanja od drugih vlog Službe Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko ter opredelitve odnosov med njima, skupaj z razmejitvijo nalog, pristojnosti in odgovornosti, se določi z internim aktom službe.

Organ upravljanja, skladno s 60. členom splošne uredbe, nosi splošno odgovornost za učinkovito in pravilno upravljanje in izvajanje operativnih programov in je v tem okviru tudi dolžen vzpostaviti sistem izvedbe, kot ga predvidevajo določbe splošne ter izvedbene uredbe. Organ upravljanja je v tem okviru neposredno oz. po potrebi s prenosom določenih nalog na posredniško telo ali posredniška telesa (skladno z drugim odstavkom 59. člena splošne uredbe) odgovoren predvsem za:

1. skladnost sofinanciranih dejavnosti z določili operativnega programa in drugih veljavnih pravil EU in Republike Slovenije;
2. vzpostavitev sistema administrativnih kontrol in kontrol na kraju samem, vključno s poročanjem o nepravilnostih;
3. vzpostavitev sistema spremljanja in vrednotenja, hkrati pa je dolžen zagotoviti vse potrebne informacije drugim vključenim institucijam v sistemu izvajanja, še posebej organu za potrjevanje in revizijskemu organu;

4. vzpostavitev sistema obveščanja javnosti skladno z 69. členom splošne uredbe;
5. ustanovitev in vodenje nadzornega odbora, ki je lahko skupen za več operativnih programov; zanj zagotovi administrativno-tehnične storitve;
6. zagotavljanje organu za potrjevanje, da je sistem preverjanj vzpostavljen in deluje, da so prijavljeni izdatki realni, da so proizvodi ali storitve dobavljene skladno z odločitvijo o potrditvi, da o zahtevki za povračilo upravičenca pravilni in da so operacije ter izdatki v skladu s pravili Evropske unije in pravili Republike Slovenije.

Kontrole po 13. členu Uredbe 1828/2006/ES izvajata organ upravljanja ali posredniško telo, kadar jih nanj prenese organ upravljanja.

Posredniško telo (npr. resorno ministrstvo) izvaja naloge, ki so mu bile prenesene s strani organa upravljanja s sklepom organa upravljanja. Med prenesenimi nalogami, ki jih na posredniška telesa lahko prenese organ upravljanja s sklepom, so zlasti:

- izvajanje administrativnih kontrol in priprave zahtevkov za povračilo;
- izvedba postopkov za izbor operacij in njihova potrditev;
- pri neposrednem potrjevanju operacij preverjanje administrativne, tehnične, finančne in vsebinske ustreznosti operacije;
- redno spremljanje operacij in poročanje organu upravljanja in organu za potrjevanje o realizaciji njihovega izvajanja.

Podrobnejši opis nalog organa upravljanja in morebiten prenos določenih nalog na druge organe se opredelita s posebnim predpisom. V tem okviru bodo med drugim posebej določeni tudi postopki za izvrševanje načela navzkrižnega financiranja (flexibility rule), ki se bo izvrševal na ravni posamezne razvojne prioritete. Navedena možnost financiranja bo omogočena le v primerih, kjer bo šlo za neposredno navezavo na vsebino projekta in kjer bo to financiranje predstavljalo pogoj za uspešno izvedbo projekta. Za koordinacijo, izvedbo in za spremljanje tega določila bo prav tako skrbel organ upravljanja.

Organ za potrjevanje

Kot organ za potrjevanje za Evropski sklad za regionalni razvoj, Evropski socialni sklad in Kohezijski sklad se skladno s točko b prvega odstavka 59. člena Uredbe Sveta (ES) št. 1083/2006 določi Ministrstvo za finance, Nacionalni sklad.

Organ za potrjevanje je skladno z 61. členom Uredbe Sveta (ES) št. 1083/2006 odgovoren zlasti za:

- prejemanje plačil iz naslova prispevka Skupnosti s strani Evropske komisije in vodenje obrestnega podračuna za posamezni sklad ter evidence o vseh transakcijah;
- potrjevanje izjave o izdatkih in zahtevkov za plačila ter njihovo posredovanje Evropski komisiji;
- izvrševanje povračil iz naslova prispevka Skupnosti na podlagi posameznega zahtevka za povračilo v državni proračun;
- zagotavljanje za namen izdajanja potrdil, da je od organa za upravljanje prejel dovolj informacij o izvajanju postopkov in preverjanju glede izdatkov, ki so vsebovani na izkazih o izdatkih;
- izvrševanje administrativnega preverjanja na podlagi vsakega posameznega zahtevka za povračilo v državni proračun pred izvršitvijo povračila iz predhodne alineje;
- izvrševanje preverjanja na kraju samem pri organu upravljanja oz. posredniškem telesu in če je potrebno, pri upravičencu;
- upoštevanje rezultatov vseh revizij, ki jih je izvedel revizijski organ oz. so bile izvedene v njegovi pristojnosti;
- vzdrževanje računovodskih evidenc izdatkov, predloženih Evropski komisiji, v računalniški obliki;
- izdajanje zahtevkov za vračilo pristojnim ministrstvom;
- vodenje evidence o zahtevanih ter izvršenih vračilih in pripravljanje letne izjave o zahtevanih vračilih, ki jo predloži revizijskemu organu;
- upoštevanje vračil pri potrjevanju izdatkov in pripravi zahtevka za plačilo;
- sestavo in predložitev napovedi zahtevkov za plačilo sredstev kohezijske politike za tekoče in naslednje leto.

Revizijski organ

Funkcijo revizijskega organa skladno s točko c prvega odstavka 59. člena splošne uredbe bo opravljal Urad RS za nadzor proračuna (UNP), in sicer za oba strukturna sklada ter za Kohezijski sklad. UNP je organ v sestavi Ministrstva za finance, ki opravlja nalogo usklajevanja notranjega nadzora javnih financ (sistem NNJF) in neodvisnega nadzora vseh skladov EU; pooblaščen je za koordinacijo boja proti goljufijam (izvaja funkcije AFCOS).

Naloge revizijskega organa, ki so opredeljene v 62. členu Uredbe 1083/2006/ES ter v 16.–18. členu Uredbe 1828/2006/ES, so zlasti:

- zagotavljanje izvedbe revizij, s katerimi se preveri učinkovitost sistema upravljanja in nadzora;
- zagotavljanje, da se revizije projektov izvajajo na podlagi ustreznega vzorca, da se preverijo prijavljeni izdatki;
- priprava in posredovanje revizijske strategije Evropski komisiji najkasneje v devetih mesecih od potrditve operativnega programa;
- posredovanje letnega poročila o nadzoru Evropski komisiji;
- izdaja mnenja na podlagi nadzora in revizij o učinkovitosti delovanja sistema upravljanja in nadzora;
- sporočanje informacij o vseh pomembnih ugotovitvah glede sistema poslovanja in notranjega nadzora vseh udeležencev v postopkih izvajanja kohezijske politike organu upravljanja, organu za potrjevanje in revidiranim udeležencem;
- priprava in posredovanje zaključne izjave in kadar je to potrebno, izjave o delni zaključitvi.

Revizije se bodo izvajale na osnovi mednarodnih revizijskih standardov.

Revizijski organ je odgovoren za pripravo poročila in mnenja o skladnosti vzpostavitve sistemov upravljanja in nadzora operativnih programov, kot je določeno z drugim, tretjim in četrtem odstavkom 71. člena Uredbe (ES) 1083/2006.

Podrobnejša razdelava nalog revizijskega organa bo opredeljena s posebnim predpisom.

Nezdružljivost funkcij

Pri delitvi nalog bo upoštevano načelo nezdružljivosti funkcij med posameznimi udeleženci in znotraj posameznih udeležencev, kar je še posebej pomembno za delitev kontrolne funkcije od funkcije izvajanja.

Načelo nezdružljivosti funkcij bo upoštevano pri opredeljevanju nalog in medsebojnih razmerij med udeleženci, ki sodelujejo pri izvajanju kohezijske politike. Če ima udeleženec več vlog, se mora ločenost zagotavljati z delitvijo na več notranjih organizacijskih enot ali delitvijo del in nalog med posameznimi uslužbenci.

Ločenost funkcij organa za potrjevanje in revizijskega organa je zagotovljena s tem, da sta kot organa sicer istega ministrstva organizacijsko ločena in pristojna za različne naloge, ki jih opravljata neodvisno in samostojno. Notranja organizacija in opredelitev nalog Ministrstva za finance in organov v sestavi Ministrstva za finance sta podrobno določeni z Aktom o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest. Revizijski organ, torej Urad RS za nadzor proračuna, deluje kot neodvisen organ v sestavi Ministrstva za finance. Organi v sestavi skladno z nacionalno zakonodajo, ki ureja organizacijo in delovanje državne uprave sicer sodijo v notranjo organizacijo ministrstva v širšem pomenu, vendar imajo elemente samostojnosti. Ustanovijo se predvsem za opravljanje specializiranih strokovnih nalog ter nalog inšpekcijskega in drugega nadzora, kadar je treba zagotoviti večjo stopnjo strokovne samostojnosti pri opravljanju nalog.

6.2 Spremljanje in vrednotenje

Nadzorni odbor in načelo partnerstva

Za usmerjanje in nadziranje izvajanja bo pristojen skupen nadzorni odbor za Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture ter Operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov, ki ga ustanovi Vlada Republike Slovenije. Člane nadzornega odbora na predlog udeležencev in partnerjev imenuje Vlada Republike Slovenije, vodi pa ga predstavnik organa upravljanja. Nadzorni odbor spremlja učinkovitost in uspešnost izvajanja operativnega programa in sprejema usmeritve za njegovo izvajanje. Podrobno se pristojnosti uredijo s posebnim aktom.

Nadzorni odbor je sestavljen, upoštevajoč načelo partnerstva. V njem so med drugim zastopani socialni partnerji, predstavniki regij ter nevladnih organizacij, v nadzornem odboru pa lahko sodelujejo tudi predstavniki ključnih razvojnih deležnikov, na katere se nanašata operativna programa. Na lastno pobudo ali na pobudo nadzornega odbora predstavnik Evropske komisije sodeluje pri delu organa v svetovalni vlogi. Pri sestavi in delovanju nadzornega odbora bo dan poseben poudarek področjem enakosti med moškimi in ženskami, nediskriminaciji ter področju trajnostnega razvoja in varovanju okolja. Navedenim področjem bodo nadzorni odbor, resorna ministrstva ter organ upravljanja posvečala posebno pozornost tudi v fazi izvedbe,

torej pri opredeljevanju konkretnih aktivnosti ter pri spremljanju in vrednotenju. To pomeni, da bodo morale biti podprte aktivnosti skladne z zgornjimi načeli, pri tem pa bodo posebej identificirane tiste operacije, ki so posebnega pomena za posamezno dimenzijo. V tem primeru bo pridobljeno soglasje pristojnih ministrstev, pri čemer se bo poleg EU in nacionalnih strateških usmeritev, upoštevalo tudi priporočila iz celovite presoje vplivov na okolje.

Načelo partnerstva se bo upoštevalo v fazi izvedbe ter pri spremljanju in vrednotenju. V okviru aktivnosti nadzornega odbora se organ upravljanja in socialni partnerji dogovorijo o konkretnih načinih oz. oblikah sodelovanja na način, ki bo po eni strani omogočal pobudo, spremljanje in obveščenost socialnih partnerjev, po drugi pa ne bo pomenil podaljševanja postopkov izvajanja.

Spremljanje

Osnova za dodeljevanje sredstev je operativni program (OP), ki mora biti skladno z 9. členom Splošne uredbe, konsistenten z nacionalnim strateškim referenčnim okvirjem (NSRO), koordiniran z ostalimi skladi (npr. EKSRP, ESR, itd.), s sredstvi Evropske investicijske banke in preostalimi obstoječimi finančnimi instrumenti. Spremljanje pomeni dejansko primerjavo načrtovanega, ki je običajno definirano na višjih ravneh razvojnih programov (OP, NSRO) in doseženega, kar se v večini primerov zbira na nižjih ravneh (projekt). Pomembno je, da se sistem spremljanja že v fazi priprave operativnih programov načrtuje tako, da bodo procesi izvajanja programov zagotavljali zbiranje in hranjenje takih podatkov, ki jih s pomočjo informacijskega sistema lahko v agregirani obliki na višjih ravneh primerjamo z načrtovanimi, s čimer zagotovimo uspešno spremljanje OP in NSRO.

Spremljanje in poročanje, ki je opisano v 66. členu splošne uredbe ter upoštevajoč določbe 58. in 60. člena se bo sicer izvajalo v okviru **centralnega informacijskega sistema** pri organu upravljanja, ki bo v povezavi z računovodskim sistemom Ministrstva za finance zagotavljal tekoče podatke o izplačilih iz proračuna in bo povezan s kontrolnim informacijskim sistemom organa za potrjevanje. Za zagotovitev jasne organiziranosti in delovanja informacijskega sistema bo organ upravljanja za potrebe spremljanja pripravil posebna navodila, ki bodo temeljila na naslednjih izhodiščih: razvoj, koordinacijo, navodila in usmeritve ter usposabljanja za delovanje informacijskega sistema zagotavlja organ upravljanja. Le-ta tesno sodeluje s posredniškimi telesi oz. z njihove strani pooblaščenimi organizacijami na način, da se zagotovi najpreprostejši procesni vidik zagotavljanja podatkov, hkrati pa se na vsebinski strani zagotovijo vsi potrebni podatki. Vnos podatkov se navadno oz. takoj ko bo to mogoče, zagotavlja pri posredniških telesih oz. z njihove strani pooblaščenih organizacij. Za agente, ki imajo ločen informacijski sistem (IS) za implementacijo programov, bo praviloma zagotovljena elektronska povezava njihovih IS s centralnim informacijskim sistemom. Za uspešno delovanje povezanih informacijskih sistemov se opredeli jasna medsebojna podatkovna in procesna povezava. Proces povezav, katerega bo predpisal organ upravljanja, bo zagotavljal vnos in spremembe podatkov samo v izvornem sistemu, to je sistemu, ki je odgovoren za podatke.

Gre torej za centraliziran informacijski sistem, ki deluje na lokaciji OU. Dostop uporabnikov je urejen neposredno (internet, terminalske strežnik) in posredno preko ločenih informacijskih sistemov nekaterih agentov in temelji na naslednjih izhodiščih:

- neposredni dostop bo temeljil na vnosu vseh podatkov o načrtovanju projekta s strani posredniških teles in podatkov o poročanju v obliki zahtevka za izplačilo (izplačila, računi, opravljene naloge, ipd.) s strani upravičencev. Proces potrjevanja zahtevkov za izplačilo se bo odvijal neposredno s sodelovanjem različnih odgovornih oseb posredniškega telesa (npr. skrbnik pogodbe, finančna služba, kontrolna enota oz. oddelek za izplačila). Obstoječa povezava z IS Ministrstva za finance bo omogočila neposreden prenos podatkov za izpis odredbe za izplačilo iz proračuna. Načelno bo dostop omogočen neznanim uporabnikom v fazi prijave na razpis, medtem ko bodo za izbrane projekte (proces izbora projektov poteka v okviru posebnega modula) dobili dostop znani uporabniki z dodeljenim certifikatom.
- Posredni dostop do centralnega informacijskega sistema bo zasnovan pri tistih agentih, ki že izvajajo programe skozi svoje informacijske sisteme. Za povezovanje centralnega informacijskega sistema z IS posameznih agentov se bodo pripravili posebni standardi, ki bodo zainteresiranim omogočili pripravo ustreznih struktur podatkov za prenos v centralni informacijski sistem. Trenutno je projekt, ki povezuje IS ZRSZ z IS OU, v drugi fazi, kar pomeni, da bomo v kratkem lahko izvedli testni prenos podatkov.

Razen sprotnega finančnega spremljanja omogoča centralni informacijski sistem tudi sprotno fizično spremljanje, ki temelji na izkušnjah programskega obdobja 2004–2006, saj Smernice organa upravljanja za spremljanje izvajanja Enotnega programskega dokumenta (2004–2006) na projektni ravni vsebujejo poseben obrazec za vnos fizičnih ciljev. Informacijski sistem bo torej zagotavljal spremljanje ciljev in kazalnikov na ravni operativnega programa in razvojnih prioritet in bo torej tako omogočal kvantitativno in kvalitativno spremljanje napredka operativnega programa. Osnova je obstoječi nabor kazalnikov

v centralnem informacijskem sistemu, ki še pred fazo implementacije omogoča dopolnjevanje in usklajevanje s postavljenimi kvantificiranimi cilji. Zbrani podatki se bodo uporabljali za redno poročanje nadzornemu odboru, predstavljal pa bo tudi ključen pripomoček za spremljanje napredka organu upravljanja in drugih v izvajanju operativnega programa vključenih institucij. V okviru informacijskega sistema se bosta spremljala upoštevanje načela enakosti možnosti in vpliv na trajnostni razvoj s poudarkom na okoljski dimenziji.

Razvoj in delovanje informacijskega sistema se financirata iz naslova tehnične pomoči.

Vrednotenje

Vrednotenje sofinanciranih dejavnosti predstavlja obvezen element, ki ga določa splošna uredba v členih od 47. do 49. Namen vrednotenja je izboljšati kakovost, učinkovitost in konsistentnost programov glede na okolje, kjer se izvajajo, ter glede na okvire trajnostnega razvoja. Operativni program bo predmet predhodnega, tekočih in končnega vrednotenja. Medtem ko je za končno vrednotenje operativnih programov, ki se izvede do 31. 12. 2015, odgovorna Evropska komisija, so za predhodno vrednotenje in tekoča vrednotenja odgovorne države članice.

Organizacija in struktura odgovornosti na področju vrednotenja bo temeljila na preprosti hierarhični logiki zaradi čim večje preglednosti in preprostosti. Organizacija je predstavljena od zgoraj navzdol, torej od nadzornega odbora do ministrstev.

Nadzorni odbor predstavlja telo, ki je glede na svojo generalno nadzorno funkcijo zadolženo za kakovostno izvedena vrednotenja, na podlagi katerih lahko sprejema morebitne odločitve o prilagoditvah programov. S tem namenom bo redno seznanjen s predvidenimi aktivnostmi, prav tako pa bo podajal vsebinske usmeritve, torej prioriteta področja, kjer bodo člani nadzornega odbora predvideli, da nimajo zadostnih podlag za odločanje.

Organ upravljanja je odgovoren za izvedbo in koordinacijo vrednotenja. Odgovoren je za ustanovitev in koordinacijo interdisciplinarnih usmerjevalnih skupin, ki jo sestavljajo predstavniki organa upravljanja, ministrstev ter drugih organov državne uprave, ki spremljajo doseganje ciljev lizbonskega procesa na nacionalni ravni. Vloga OU v dialogu s to skupino je predvsem zagotavljanje administrativno-tehnične (vzpostavitev administrativnega okvira, zagotavljanje kakovosti in uporabnosti ugotovitev in posredovanje le-teh Nadzornemu odboru in EK), podatkovne (posredovanje finančnih in fizičnih podatkov o implementaciji NSRO in OP-jev iz informacijskega sistema spremljanja) in finančne (zagotavljanje sredstev za izvajanje iz naslova tehnične pomoči) podpore za čim večjo učinkovitost sistema vrednotenja.

Ministrstva in drugi udeleženci bodo nosilci bolj specializiranih vrednotenja, vendar pa bo za zagotavljanje sinergijskih učinkov teh izsledkov na nacionalni in evropski ravni pomembno vključevanje njihovih predstavnikov v usmerjevalno skupino. Z namenom zagotovitve dobre koordinacije na področju vrednotenja organ upravljanja pripravi načrt vrednotenja, kjer so opredeljeni nosilci in njihova odgovornost za izvedbo posameznih vrednotenja. Načrt vrednotenja bo zaradi učinkovitejše koordinacije vrednotenja skupen za OP ROPI in OP RR.

Izvajanje operativnega programa bo predmet tekočih vrednotenja predvsem na dejavnostih, ki bodo bistveno odstopale od zastavljenih ciljev. Po potrebi bodo izvedena posamezna vsebinska vrednotenja, katerih namen je ugotoviti utemeljenost, učinkovitost, uspešnost in učinke izvajanja programov, vrednotenje izvajalskega in upravljalškega sistema, preverjanje doseganja horizontalnih ciljev ter vrednotenje ukrepov informiranja in obveščanja. Vrednotenja bodo prispevala priporočila za učinkovitejše izvajanje programov. V navedenem vsebinskem okviru bo posebna pozornost posvečena naslednjima področjema:

- a) uresničevanju horizontalne teme »Trajnostni razvoj s poudarkom na okoljski dimenziji«;
- b) ugotavljanju neto učinkov pri doseganju cilja ustvarjanja delovnih mest, upoštevajoč med drugim metodologijo iz dokumenta »Working document no'6: Measuring structural funds on employment effect«.

Finančna sredstva za izvedbo vrednotenja bodo zagotovljena iz sredstev tehnične pomoči.

6.3 Finančni tokovi

Prispevek iz skladov se na ravni operativnega programa določi glede na upravičene javne izdatke. Pristojna resorna ministrstva zagotavljajo, da upravičenci – kar se da hitro – in v celoti prejmejo znesek javnega prispevka.

Neposredni in posredni uporabniki državnega in/ali občinskih proračunov so zadolženi, da izkažejo upravičene javne izdatke. Pristojna resorna ministrstva v sodelovanju z organom upravljanja na osnovi izkazanih upravičenih javnih izdatkov pripravijo zahtevek za povračilo sredstev iz strukturnega oz. Kohezijskega sklada in ga predložijo organu za potrjevanje, ki izvrši povračilo sredstev posameznega strukturnega oz. Kohezijskega sklada v državni proračun.

Organ za potrjevanje na podlagi potrjenih zahtevkov za povračilo sredstev strukturnih oz. Kohezijskega sklada pripravi in potrdi izjave o izdatkih in zahtevke za plačila ter jih posreduje Komisiji.

Organ za potrjevanje je pristojen za prejemanje plačil Komisije kot je opredeljeno v 76. in 77. členu Uredbe Sveta (ES) št. 1083/2006. V ta namen organ za potrjevanje za sredstva posameznega strukturnega oz. Kohezijskega sklada v okviru enotnega zakladniškega računa države pri Banki Slovenije vodi podračune za vsak program in sklad posebej. Poleg nakazil sredstev s strani Evropske komisije se na posebne račune pripisujejo tudi obresti in morebitna vračila sredstev.

Ministrstvo za finance – Nacionalni sklad – je za sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj za Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013 odprlo ločen podračun v okviru Enotnega zakladniškega računa države pri Banki Slovenije, IBAN, št. SI56011006000021169.

Ministrstvo za finance – Nacionalni sklad – je za sredstva Kohezijskega sklada za Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013 odprlo ločen podračun v okviru Enotnega zakladniškega računa države pri Banki Slovenije, IBAN, št. SI56011006000021072.

Uporaba evra

V Republiki Sloveniji je od 1. 1. 2007 evro sprejet kot nacionalna valuta.

6.4 Informiranje in obveščanje javnosti

Organ upravljanja je odgovoren za pripravo komunikacijskega načrta, ki bo skupen za vse tri operativne programe, ki so financirani iz sredstev kohezijske politike. V nadaljevanju so podana izhodišča, ki bodo kot podlaga služila pripravi komunikacijskega načrta.

Strategija informiranja in obveščanja javnosti

Cilji informiranja in obveščanja javnosti so:

- predstavitev operativnih programov in vseh udeležencev pri njihovem izvajanju z vidika njihovega prispevka k pomembnim socialnim in ekonomskim koristim za državo;
- opredelitev ukrepov informiranja in obveščanja javnosti s komunikacijskimi sredstvi glede na različne ravni znotraj operativnih programov;
- spodbujanje vključevanja potencialnih upravičencev do evropskih sredstev;
- krepitev partnerstva na nacionalni, regionalni in lokalni ravni;
- seznanjanje splošne javnosti o prispevku EU.

Za doseganje zastavljenih ciljev/smernic informiranja in obveščanja javnosti se uporabi integriran pristop vseh načrtovanih aktivnosti s pomočjo naslednjih usmeritev:

1. Identifikacija različnih ravni znotraj operativnih programov

Za različne ravni znotraj operativnih programov se bodo uporabljala določena komunikacijska sredstva za informiranje in obveščanje javnosti, s čimer bosta operativnim programom zagotovljena verodostojnost ter lažji in uspešnejši stik komuniciranja s ključnimi partnerji.

2. Enoten, jasen in enostaven pristop

Za prepoznavnost operativnih programov bo razvita skupna identiteta z jasnim prepoznavnim sloganom. Oblikovanje ustreznega slogana je pomemben dejavnik, s katerim bomo predstavljali operativne programe in bo služil kot osnova za vse nadaljnje aktivnosti informiranja in obveščanja javnosti. Skupaj s sloganom bo oblikovana tudi temu primerna celostna grafična podoba oziroma razvoj skupne identitete, ki se bo po izgledu, branju in občutku dopolnjevala in bo tako delovala kot celota. Vse aktivnosti informiranja in obveščanja javnosti morajo biti dosledne in do uporabnika prijazne.

3. Ozaveščanje o EU-skladih

Podoba strukturnih skladov in Kohezijskega sklada EU se gradi na pozitiven način z izpostavljanjem prednosti, ki jih imajo za Slovenijo, s spodbujanjem ciljnih skupin k podpori vizije strukturnih skladov in Kohezijskega sklada EU. Tako je mogoče doseči ozaveščanje ljudi o obstoju možnosti porabe evropskih sredstev in tudi obveščanje posameznikov in podjetij o koristih evropskih sredstev za vsak sklad posebej. Za tovrstno usposabljanje ciljnih skupin bodo organizirani različne delavnice, seminarji in promocijske aktivnosti.

4. Spodbujanje udeležbe

K udeležbi se bo skupaj s partnerji spodbujalo vse ciljne skupine in jih obveščalo o možnostih sofinanciranja iz strukturnih skladov in Kohezijskega sklada EU. Ciljne skupine se bodo seznanjale s primeri dobrih praks informiranja in obveščanja, ki bodo tako spodbujale načrtovanje projektov za črpanje iz strukturnih skladov in Kohezijskega sklada EU.

5. Transparentnost

V okviru tega ukrepa se bomo trudili za čim lažji dostop javnosti do informacij, povezanih s strukturnimi skladi in Kohezijskim skladom EU. Javnost bomo redno obveščali s pomočjo medijev o izvajanju operativnih programov. Vsaj enkrat letno bomo pripravili večjo konferenco z novinarji, kjer bomo predstavili dosežke operativnih programov in uspešnih projektov. Letno bomo objavljali tudi seznam upravičencev skupaj s projekti in višinami javnih sredstev, ki so bila uporabljena za vse operativne programe.

Izvajanje in spremljanje komunikacijskega načrta

Organ upravljanja poroča nadzornemu odboru o komunikacijskem načrtu in napredku izvajanja načrta, izvedenih ukrepih za informiranje in obveščanje javnosti ter uporabljenih komunikacijskih sredstvih na podlagi primerov.

Letna poročila bodo vsebovala primere ukrepov za informiranje in obveščanje javnosti o operativnem programu, ki se uresničujejo pri izvajanju komunikacijskega načrta, ureditev v okviru ukrepov za informiranje in obveščanje javnosti ter vsebino glavnih sprememb komunikacijskega načrta. V letno poročilo 2010 in končno poročilo bomo poleg informacij o izvajanju komunikacijskega načrta vključili tudi vrednotenje ukrepov za informiranje in obveščanje javnosti v smislu prepoznavnosti operativnih programov in ozaveščenosti glede njih ter vloge Skupnosti.

6.5 Opredelitev postopkov med Evropsko komisijo in državo članico o izmenjavi podatkov v računalniški obliki

Evropska komisija je za programsko obdobje 2007–2013 vzpostavila nov informacijski sistem (SFC 2007) za zbiranje podatkov o izvajanju programov v državah članicah. Sistem je vsaki državi dostopen preko svetovnega spleta. Podpira tako elektronsko izmenjavo podatkov med komisijo in državo članico o programih, ki se financirajo iz strukturnih skladov in Kohezijskega sklada, pa tudi ročni vnos podatkov preko spletne aplikacije. Vsekakor je cilj novega informacijskega sistema zagotoviti brezpapirno izmenjavo podatkov med Evropsko komisijo in državo članico na osnovi zahtev uredb za obdobje 2007–2013 znotraj informacijskega sistema Evropske komisije, ki je skupen za vse sklade. Slovenija bo do preklica uporabljala možnost vnosa tako strukturiranih in tudi nestrukturiranih (dokumentov) podatkov preko spletne aplikacije informacijskega sistema SFC 2007.

Za zagotavljanje pravilnosti podatkov so v referenčnem sistemu vzpostavljene podatkovne in procesne kontrole, ki se bodo v času izvajanja operativnega programa tudi ustrezno nadgrajevale.

Izmenjava podatkov med Evropsko komisijo in državo članico bo zajemala naslednje vsebinske sklope:

- izvedba nacionalnega strateškega referenčnega okvirja,
- programiranje,
- letno in zaključno poročanje,
- zahtevki za plačila in napovedi plačil,
- revizija,
- vrednotenje.

Dostop do SFC-baze bo določen skladno s pristojnostmi posameznih institucij skladno z določili posebnega predpisa, koordinacijo pa bo izvajal organ upravljanja.

6.6 Skladnost s pravili konkurence in javnih naročil

Slovenija bo zagotovila, da bodo sredstva operativnega programa dodeljena skladno s procesnimi in materialnimi pravili državnih pomoči, veljavnimi ob dodeljevanju sredstev. Skladnost posameznih ukrepov znotraj operativnega programa s pravili o državnih pomočeh in navezava na konkretno shemo državnih pomoči bosta urejeni v izvedbenih dokumentih.

Pri izvajanju operativnega programa se bodo prav tako v celoti upoštevala pravila, ki urejajo delovanje notranjega trga, in v tem okviru še posebej pravila javnega naročanja, ki jih na ravni EU med drugim opredeljujeta direktivi 2004/18/ES in 2004/17/ES pa tudi relevantna določila pogodbe o EU.

7. PRILOGE

7.1. Okvirna razčlenitev prispevka Skupnosti po kategorijah v OP ROPI

Referenčna št. Komisije: CCI 2007SI161PO002

Ime programa: OP razvoja okoljske in prometne infrastrukture

Razsežnost 1		
Prednostna tema		
Koda	Naziv	V evrib, tekoče cene
Raziskave in tehnološki razvoj (RTR), inovacije in podjetništvo		
Informacijska družba		
Promet		
16	Železnice	
17	Železnice (TEN-T)	449,567.581
18	Gibljiva sredstva železnic	
19	Gibljiva sredstva železnic (TEN-T)	
20	Avtoceste	
21	Avtoceste (TEN-T)	206,840.911
22	Državne ceste	184,089.886
23	Regionalne/lokalne ceste	
24	Kolesarske steze	5,660.000
25	Mestni promet	
26	Multimodalni prevoz	3,700.000
27	Multimodalni prevoz (TEN-T)	
28	Inteligentni prevozni sistemi	
29	Letališča	30,580.000
30	Pristanišča	34,529.827
31	Celinske plovne poti (regionalne in lokalne)	
32	Celinske plovne poti (TEN-T)	
Energetika		
33	Električna energija	
34	Električna energija (TEN-E)	
35	Zemeljski plin	
36	Zemeljski plin (TEN-E)	
37	Naftni derivati	
38	Naftni derivati (TEN-E)	
39	Obnovljiva energija: veter	
40	Obnovljiva energija: sonce	27,086.553
41	Obnovljiva energija: biomasa	21,300.000
42	Obnovljiva energija: hidroenergija, geotermalna energija in drugo	5,800.000

43	Učinkovita raba in sproizvodnja energije, gospodarjenje z njo	105,700.000
Varstvo okolja in preprečevanje tveganja		
44	Ravnanje z gospodinjskimi in industrijskimi odpadki	205,568.426
45	Upravljanje in distribucija vode (pitne vode)	148,466.085
46	Čiščenje vode (odpadne vode)	102,784.212
47	Kakovost zraka	
48	Celovito preprečevanje in nadzor onesnaževanja	
49	Ublažitev podnebnih sprememb in prilagoditev nanje	
50	Obnova industrijskih območij in kontaminiranih zemljišč	
51	Spodbujanje biološke raznovrstnosti in varstva narave (<i> vključno z Naturo 2000</i>)	
52	Spodbujanje čistega mestnega prevoza	
53	Preprečevanje tveganja (<i> vključno s pripravo ter izvajanjem načrtov in ukrepov za preprečevanje in obvladovanje naravnih in tehnoloških tveganj</i>)	74,233.042
54	Drugi ukrepi za ohranjanje okolja in preprečevanje tveganja	
Turizem		
Kultura		
Obnova mest in podeželja		
Večanje prilagodljivosti delavcev in gospodarskih družb, podjetij in podjetnikov		
Izboljšanje dostopa do zaposlitve in trajnostne udeležbe		
Povečanje socialne vključenosti prikrajšanih oseb		
Izboljšanje človeškega kapitala		
Naložbe v socialno infrastrukturo		
Mobilizacija za reforme na področju zaposlovanja in vključenosti		
Krepitev institucionalne zmogljivosti na nacionalni, regionalni in lokalni ravni		
Zmanjšanje dodatnih stroškov, ki ovirajo razvoj najbolj oddaljenih regij		
Tehnična pomoč		
85	Priprava, izvajanje, spremljanje in pregled	22,269.916
86	Ocena in študije; informacije in komunikacija	7,423.305
Skupaj		1.635,599.744

Razsežnost 2		
Oblika financiranja		
<i>Koda</i>	<i>Naziv</i>	<i>V evrih, tekoče cene</i>
1	Nepovratna pomoč	1.635,599.744
2	Pomoč (posojilo, subvencioniranje obresti, jamstva)	
3	Tvegani kapital (udeležba, sklad tveganega kapitala)	
4	Druge oblike financiranja	
Skupaj		1.635,599.744



Razsežnost 3		
Ozemlje		
Koda	Naziv	V evrih, tekoče cene
1	Urbano	633,010.492
2	Gorsko	
3	Otoško	
4	Redko in zelo redko poseljeno območje	
5	Podeželska območja (<i>razen gorskega območja, otokov ali redko in zelo redko poseljenega območja</i>)	1.002,589.252
6	Nekdanje zunanje meje EU (<i>po 30. 4. 2004</i>)	
7	Najbolj oddaljena regija	
8	Območje čezmejnega sodelovanja	
9	Območje transnacionalnega sodelovanja	
10	Območje medregionalnega sodelovanja	
0	Se ne uporablja	
Skupaj		1.635,599.744