

NAČRTOVANJE KRETSKEGA MULTIMODALNEGA PROMETNEGA KORIDORJA ŠT. 5 V SLOVENIJI

Miran GAJŠEK

Ministrstvo za okolje in prostor RS, Urad RS za prostorsko planiranje, SI-1000 Ljubljana, Dunajska 47

Manca PLAZAR

ZRS Koper, SI-6000 Koper, Garibaldijeva 18

IZVLEČEK

Načrtovani Kretski multimodalni prometni koridor št. 5 bo, kot je predpostavljeno, dosegel kvalitativno preobrazbo v slovensko razvojno os, ki jo generirajo Koper, Ljubljana in Maribor. Razvojna os bo v primeru usklajenosti z omrežjem naselij in ostalo infrastrukturo ter ob upoštevanju okoljevarstvenih vidikov pozitivno vplivala na urbani in regionalni razvoj. Kljub potencialnim nevarnostim bo skupen učinek na razvoj in okolje v Sloveniji ob pravilnem načrtovanju, projektiranju in upravljanju multimodalnega prometnega koridorja pozitiven.

Ključne besede: Kretski multimodalni prometni koridor št. 5, multimodalni promet, trajnostni razvoj, gospodarska, socialna in prostorska kohezija, regionalno planiranje, prostorsko planiranje, razvojne osi, urbani sistem

UVOD

V zgodovini prometa čez ozemlje Slovenije obstaja kontinuiteta prometnih tokov v smeri od morja proti porečju Donave in vse naprej do Baltika. Najpomembnejše poznane povezave sestavljajo najvzhodnejša jantarna pot, omrežje rimskih cest, srednjeveške trgovske poti in železnica Dunaj - Trst. Povezava je izgubila pomen v času železne zavese. V prvi polovici devetdesetih let je povezava v smeri jugozahod-severovzhod dobila ime multimodalni prometni koridor št. 5 oziroma krajše Kretski koridor št. 5. Prečno na Kretski koridor št. 5, povezavo od morja proti Srednji Evropi, poteka povezava vzdolž reke Save v smeri sever - jug, ki poteka od Münchna preko Salzburga in Turskega gorovja do Slovenije in nato naprej vzdolž reke Save mimo Zagreba in Beograda ter naprej do Soluna. Slednja je v prvi polovici devetdesetih let izgubila na pomenu zaradi balkanske krize, vendar bo predvidoma dobila status 10. intermodalnega kretskega koridorja. Kljub temu prometni in s tem življenjski tokovi v smeri od Kopa do slovensko-madžarske meje in naprej ne bodo več prekinjeni, kot so bili v času železne zavese.

Obe povezavi skupaj tvorita slovenski avtocestni

križ. Ne glede na ravno tako izjemen slovenski pomen povezave med Gorenjsko, Ljubljano in Dolenjsko ter mednarodni pomen, izražen v 10. intermodalnem prometnem koridorju, predpostavljamo, da je v času približevanja v Evropsko unijo, se pravi do leta 2001 ali 2003 (Agenda 2000), za Slovenijo pomembnejša razvojna os med Koprom (z odcepom v Novo Gorico), Postojno, Ljubljano, Celjem, Mariborom in Mursko Soboto, vse do Lendave. Zakaj je po predpostavki ravno ta os pomembnejša kot pa os severovzhod-jugozahod? Zato, ker bo tri najpomembnejša prometna vozlišča v državi, vsa tri mednarodna letališča, vse tri univerze, ki brez dvoma predstavljajo osnovno gibalno človekovega potenciala, ter Ljubljano in Maribor kot obe največji slovenski mesti povezala s Koprom - našimi pomorskimi vrati v svet.

Nekateri slovenski kraji so se v preteklosti želeli izogniti prometnim trasam iz različnih razlogov, zlasti zaradi strahu pred negativnimi posledicami razvoja. Ob tem so številni nenameno izgubili svoj razvojni potencial in pričeli zamirati, saj so se razvojne osi premaknile skupaj s prometnimi trasami. Senožeče in Ptuj kot potencialna kraja ob južni železnici po zgodovinskih podatkih nista hotela imeti železniške povezave. V Senožečah so državni projekt železnice odklonili lokalni

bogataši (Pahor, 1977), na Ptujju je bil proti ceh furmanov (Jenko, 1959). Zaradi tega sta oba kraja od druge polovice 19. stoletja naprej nazadovala, kar je postajalo očitno zlasti v primerjavi z razvojem naselij ob novi prometni povezavi - razvojni osi, ki so dobila železniške postaje ob južni železnici Dunaj - Trst in njenih krakih. Odločitvi proti železnici so botrovale lokalno obarvane, sektorske ali veleposestniške odločitve (Pahor *ibid.*, Jenko *ibid.*). Avstroogrski monarhiji je bilo bolj ali manj vseeno, mimo katerega od manjših in srednje velikih ter zanjo strateško nepomembnih krajev bo železnica potekala, zato ni prišlo do celovite rešitve v okviru monarhije ali njenih dežel; za Dunaj je bilo najpomembnejše povezati glavna mesta dežel, strateško pomembne rudnike (npr. v Zasavju), predvsem pa priti do morja.

S poudarkom iz zgodovine dvoje. Najprej izgubljeno priložnost razvoja nekaterih naselij tudi regionalnega pomena ter s tem izvajanja koncepta skladnejšega regionalnega razvoja¹ in koncepta policentrizma s poli. V drugo poudarjamo za državo neprecenljiv pomen dostopa do morja in obratno, od morja na celino. Poleg danosti prostora smo ocenili tudi nujnost pristojnosti. Republika Slovenija ima lastno pristojnost odločanja o trasi železnic in cest oziroma prometnega planiranja. Ima tudi pristojnost pripravljanja in izvajanja politike prostorskega razvoja in prostorskega planiranja² in to pristojnost bo imela v prihodnje. Posamične države Evropske unije so in bodo samostojne pri dejavnosti prostorskega planiranja (ESDP, 1994). Na ta način je mogoče planirati tudi mednarodno pomembne prometnice, predvsem avtoceste in glavne železniške proge, ter umestiti prestopne točke multimodalnega prometnega sistema³ skladno z javnim interesom na državni, regionalni in lokalni ravni. Prav prostorsko planiranje v tem primeru predstavlja učinkovito orodje za zaščito javnega interesa na vseh ravneh pred interesi posameznikov, sektorjev ali multinacionalk. S pomočjo prostorskega planiranja je mogoče doseči, da prometni koridor postane tudi razvojna os, da pozitivno vpliva na razvoj določenih naselij (urbanih centrov, polov rasti) ob sebi in da je končno sprejemljiv za okolje. Prostorsko planiranje dosega tovrstne usmeritve z medsebojno povezavo večjih in pomembnejših regionalnih središč, ki

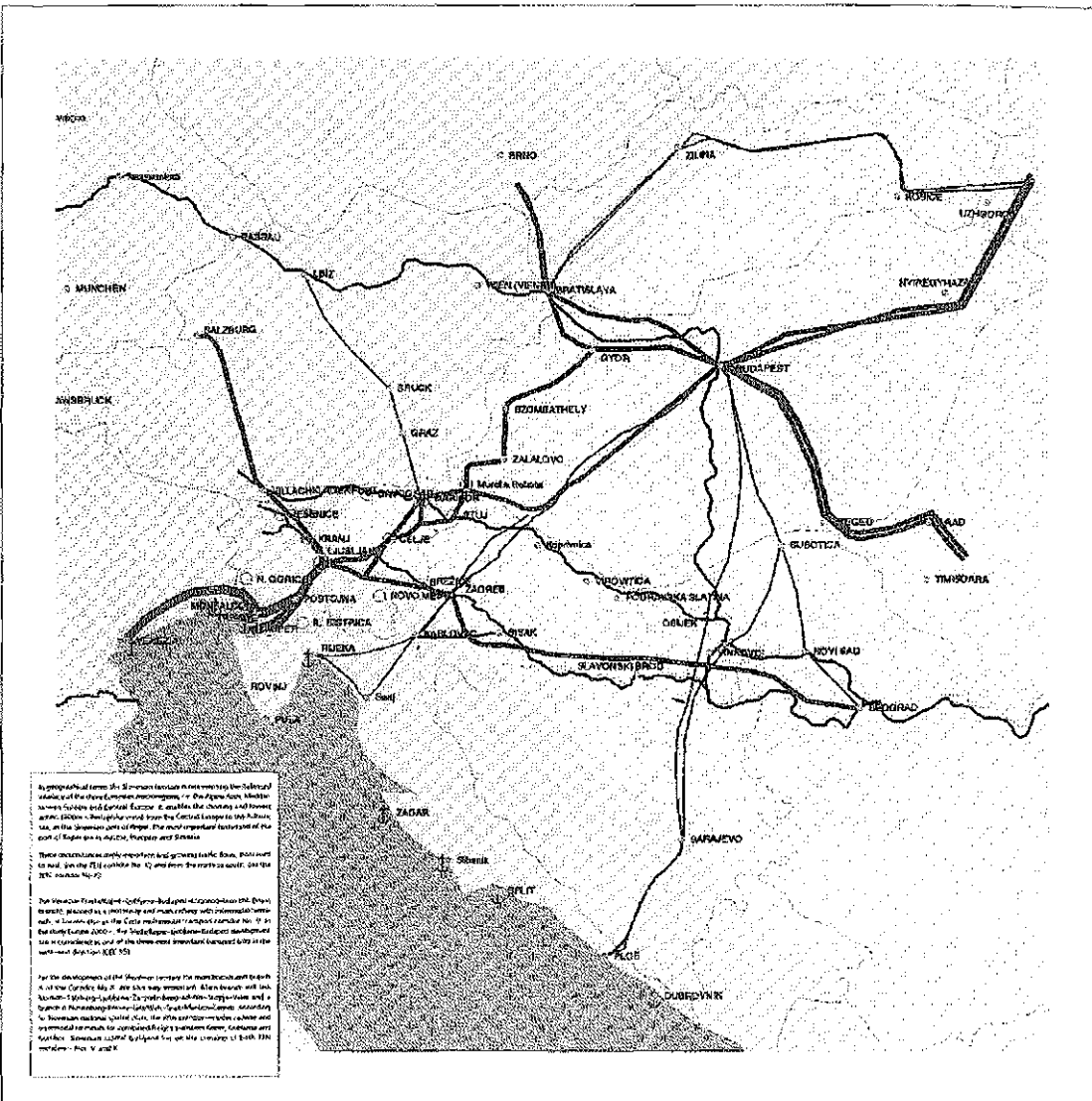
predstavljajo glavne cilje in izvore prometnih tokov (dnevni delovni migraciji, tedenskih *ad hoc* migracij, turističnih migracij ipd.). Predpostavljeno je, da je v veljavni prostorski dokumentaciji države, to je v Spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana RS - Zasnova železniškega omrežja, cestnega omrežja, omrežja radarjev za vodenje zračnega prometa in omrežja meteoroloških radarjev (Ur. L. RS, št. 72/95) z Zasnovo omrežja prometnih terminalov za kombinirani tovorni transport (obvezno izhodišče državnega plana) in Zasnovo omrežja prometnih vozlišč regionalnega pomena pokrito tudi omrežje najpomembnejših urbanih centrov in/ali polov rasti.

Kretski koridor št. 5 bo multimodalni koridor, kar pomeni prepletanje avtoceste, glavne železnice, pristanišča in letališč s strateško nameščenimi, urbanimi in regionalni razvoj spodbujajočimi prestopnimi točkami. Prav multimodalni promet je tisti, ki je okoljsko najmanj slab, če že ne moremo govoriti o prometu, ki bi bil za okolje najboljši. Znano je tudi, da samo posamične izboljšave v cestnem ali v železniškem omrežju ne znižajo transportnih stroškov v znatnem obsegu (Tolley and Turton, 1995), torej je potrebno na prometni sistem gledati celovito, kar v našem primeru zopet pomeni predvsem multimodalnost. V tej zvezi ima pomorski promet tudi prednosti glede upravljanja in prevoznosti, ki pomenijo znižane stroške mednarodnih prevoznikov. Vendar se delež pomorskega prometa ne povečuje le sam po sebi, temveč predstavlja razvojno spodbudo tudi za druge dejavnosti. Na področju gospodarskega razvoja razvitega sveta splošno velja, da so pogoji za razvoj *hi-tech* industrije, velikih distribucijskih skladišč, podjetniških parkov in velikih poslovnih kompleksov nastali predvsem z ekspanzijo omrežja avtocest vzdolž osi in v vozliščih avtocest (Tolley and Turton, 1995). Podobno velja za pristanišča, ki jih železniško omrežje dobro povezuje s ciljem in izvorom prometa v notranjosti kontinenta, saj v njih trgovina nenehno narašča.

Končno se dotaknimo še strateškega pomena Slovenske Istre, strateškega v smislu dostopa do morja in v smislu prepletanja več za državo pomembnih funkcij (turizem, gospodarstvo, kmetijstvo, promet, varovanje

- 1 Regionalno planiranje (*angl. regional planning*) pomeni celovito in soodvisno upoštevanje družbenih, gospodarskih, okoljevarstvenih in prostorskih dejavnikov v planiranju. Preko analize danosti naravnega in ustvarjenega prostora, prebivalstva, dejavnosti ter vrednosti je namen n.p. blagostanje družbe in zadovoljevanje skupnih interesov bivanja v različnih agregacijah družbe, od posameznika, družine, sosedsstva, mesta vse do države in še naprej. Bistveno je, da tudi v razmerah tržnega gospodarstva obstajata teorija in praksa planiranja intervencij države v gospodarstvo, v socialne strukture in v prostor. Regionalni plan bi moral predstavljati temelj za na novo ustvarjeno kvaliteto bivanja v prostoru in času in ne le konglomerata sektorskih interesov. V RS po veljavni zakonodaji regionalnega planiranja ni.
- 2 Prostorsko planiranje (*angl. physical planning*) razumemo kot narisano in napisano usmerjanje lokacij novih posegov v prostor, načrtovanje rabe tal in varovanje potencialov. Implikacije prostorskega planiranja so tudi okoljske, gospodarske in socialne, toda funkcioniranje, oblikovanje in pomen so zaradi narave prostorskega planiranja vedno jasno opredeljivi v fizičnem prostoru.
- 3 Multimodalni promet v širši opredeljeni pojmuje kot delovanje potniškega in/ali tovornega prometa preko dveh ali več prometnih sredstev iz ravno tako dveh ali več prometnih vej. Ožja definicija (Zelenika, Lipičnik, 1997) se navadno uporablja za mednarodni multimodalni transport tovora, pri čemer sta transportno podjetje in prejemnik tovora v različnih državah. Transport se opravlja z najmanj dvema različnima transportnima sredstvom iz dveh prometnih vej (Zelenika, Lipičnik *itd.*, 1997).

Corridor V and Corridor X in the Slovenia and neighbouring countries: The location of multimodal transport corridors and the spatial development between Alps, Central Europe and Mediterranean space



In geographical terms, the Slovenian territory represents the natural gateway of the three European macroregions, i.e. the Alpine Alps, Middle Europe and the Eastern Europe. It enables the crossing and transit across various corridors - through the road from the Central Europe to the Adriatic sea, on the Slovenian part of the map. The most important historical axis of the South of Europe is the Alpine, Danube and Sava.

These macroregions are interrelated and growing traffic flows, particularly in road, are the EU corridor No. 12 and from the north to south, the EC No. 10.

The Slovenian Transport Plan, adopted in 1997, identifies the three main corridors (V, X and Y) as the most important corridors in the country. The location of the corridors is shown in the map.

For the development of the Slovenian territory, the multimodal corridor V and X, as the Corridor No. 12, are the most important. They connect the Alpine Alps, Middle Europe and the Eastern Europe. The location of the corridors is shown in the map.



okolja) na sorazmerno majhnem prostoru. Obe dejstvi terjata zelo dobro in celovito prostorsko planiranje, tako na ravni države, regije in lokalnih skupnosti. Dejstvo je, da je bil prvi regionalni plan v Sloveniji narejen že leta 1950 prav za Obalo, ko je Edvard Ravnikar s sodelavci (Šlajmer, Šmit, Fink, Jenšterle, Ivanšek) izdelal Regionalni plan in urbanistični koncept za slovensko Obalo (Gajšek, 1995). Že takrat so se namreč zavedali za Slovenijo izjemnega pomena dostopa do morja ter s tem prometnih, turističnih, gospodarskih in kmetijskih potencialov ter izrazite obmejne lege, ki skupaj terjajo odlično načrtovanje v prostoru. Regionalni plan ni bil nikoli sprejet in je predstavljal le lepo akademsko vajo.

2. NAČRTOVANO PROMETNO OMREŽJE V SLOVENIJI V SMERI ZAHOD - VZHOD

2.1. Kretski koridor št. 5.

Na drugi panevropski konferenci o transportu na Kreti marca 1994 so predstavniki držav članic EU ter držav Srednje in Vzhodne Evrope v okviru razprave o politiki razvoja prometnega sektorja sprejeli smernice za nadaljnji razvoj panevropske prometne infrastrukture. Razvoj je usmerjen k oblikovanju uravnoteženega multimodalnega panevropskega prometnega omrežja, ki bo upoštevalo najnovejše podatke in prometne napovedi ter spreminjačo se gospodarske, finančne in politične dejavnike.

Nadaljnji razvoj je načrtovan na treh ravneh. Dolgoročna raven brez časovnih omejitev predvideva razvoj panevropskega prometnega omrežja skladno s skupnim interesom držav članic EU ter držav Srednje in Vzhodne Evrope. Srednjeročni nivo zajema obdobje do leta 2010 in določa prednostni razvoj transportnega omrežja glede na skupni interes, kar v Srednji in Vzhodni Evropi pomeni oblikovanje devetih prednostnih koridorjev, ki zajemajo vse vrste transporta. Preko vsake sodelujoče države Srednje in Vzhodne Evrope naj bi potekal vsaj en koridor. Kriterij vključenosti koridorja v Kretsko deklaracijo je realna možnost financiranja njegove izgradnje do leta 2010. Pri oblikovanju panevropskega prometnega sistema so se udeleženci skušali izogniti vzporednim koridorjem, ki bi medsebojno izničili ekonomsko uresničljivost. Med devetimi prednostnimi koridori je tudi Kretski multimodalni prometni koridor št. 5, ki poteka preko Slovenije in jo s tem vključuje v panevropski prometni sistem. Okvirna trasa petega koridorja je Trst/Koper - Postojna - Ljubljana - Budimpešta - Uzgorod - Lvov, pri čemer ima še dve stranski veji: odcep 5 A: Bratislava - Žilina - Košice - Uzgorod in odcep 5 B: Reka - Postojna.

Kratkoročni nivo obravnava obdobje petih let (do 1999-2000), kar v Srednji in Vzhodni Evropi predstavlja izbiro prednostnih koridorjev in dele koridorjev, ki naj bi se izgradili do leta 1999-2000. Sekretariat evropske konference ministrov za promet (*European Conference*

of Ministers of Transport Secretariat) je pripravil kriterije izbora prednostnih koridorjev:

- interkonekcija/interoperabilnost mednarodnih in medregionalnih povezav,
- praktičnost: realistični čas izgradnje pet do šest let,
- modalnost: izbira uravnoteženega preseka modalnosti prometa in kar najmanjši možni vplivi na okolje,
- finance: načrti finančne strukture,
- zmogljivo gospodarstvo.

Kretski koridor št. 5 na ozemlju Slovenije zadovoljuje vse kriterije.

2.2. Dunajska listina (Vienna Paper)

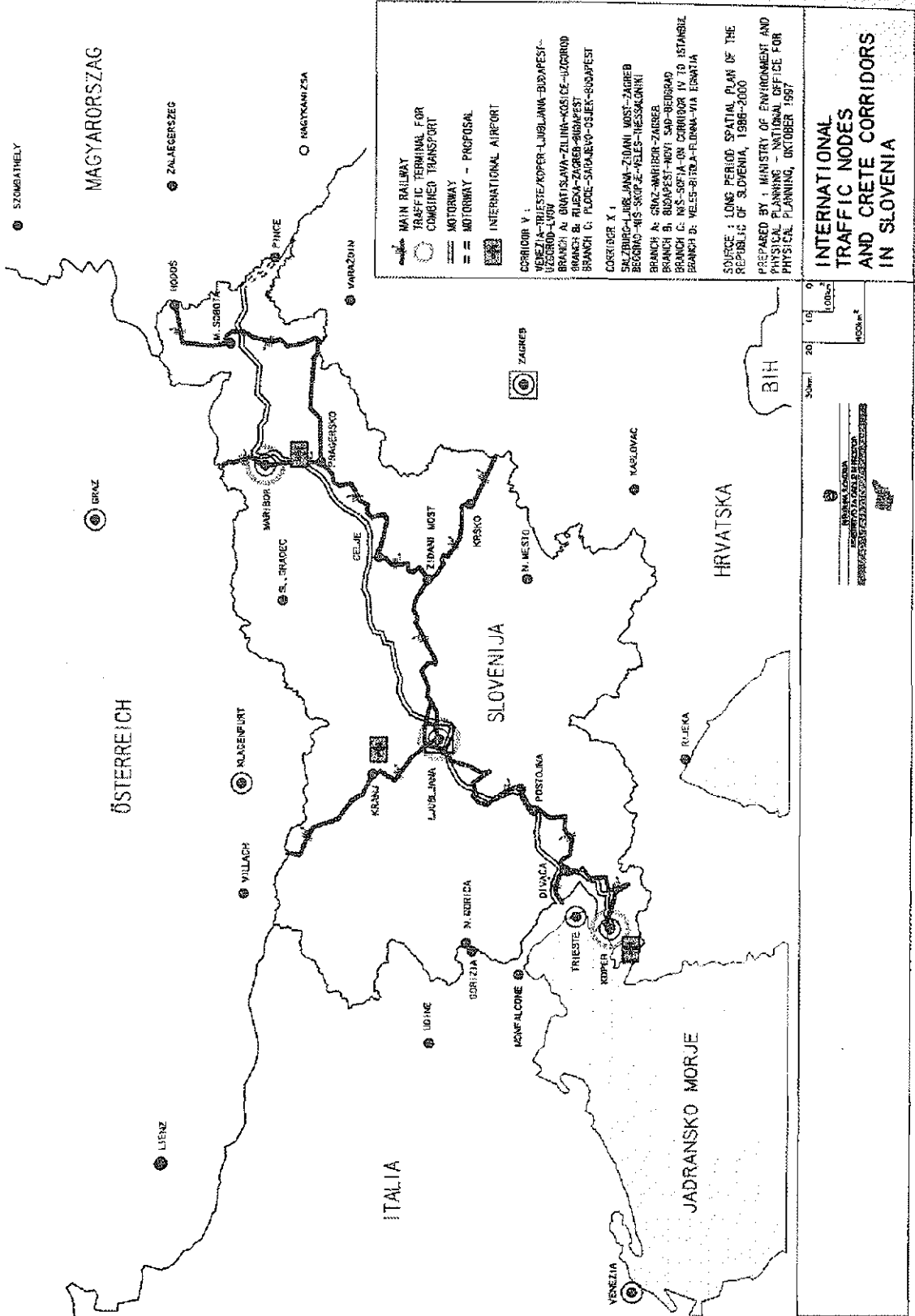
Dunajska listina je program, pripravljen leta 1994, ki določa smernice za razvoj prometne infrastrukture v srednjeevropski regiji. Vsi projekti, ki jih obravnava, so panevropskega pomena in kot taki del panevropske prometne mreže. Na ozemlju Slovenije Dunajska listina obravnava izgradnjo avtoceste Koper - Lendava. Gre za povezavo v dolžini 365,2 km in načrtovanih hitrosti 100-120 km/h. Vrednost investicije je 1.223 Mio USD. Promet leta 1994 je bil od 3.000 do 20.000 povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP), pričakovani leta 2012 pa od 7.000 do 54.000 PLDP. Izgradnja naj bi bila v celoti končana leta 1999, pri čemer za posamične odseke veljajo naslednji roki: Fernetiči - Divača: 1994/96, Slovenska Bistrica - Lendava: 1995/99, Ankarana - Divača: 1996/99, ostali odseki: 1994/98; odseka Maribor - Hruškovje in Škofije - hrvaška meja še nista časovno opredeljena).

Dunajska listina obravnava tudi avtocesti Zagreb - Gorican in Delnice - Karlovac na Hrvaškem, ki povezujeta Budimpešto preko Zagreba z Reko. Na ozemlju Madžarske med povezave neposrednega skupnega panevropskega interesa uvršča avtocesti Budimpešta - Letenye, ki povezuje Budimpešto in Zagreb in naj bi se izgradila do leta 1998, in Letenye - meja s Slovenijo, ki povezuje Budimpešto in Ljubljano in naj bi se izgradila do leta 2000.

2.3. Nacionalni plani in programi

Pravna osnova za odločitve glede posegov v prostor je državna prostorska dokumentacija. Veljavni prostorski plan s področja prometne infrastrukture je bil l. 1995 dopolnjen in državni zbor je sprejel Spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana RS (UR. l. 72/95), ki predstavljajo planersko osnovo najprej za projektiranje in nato za izgradnjo prometnic.

Kot prva smer železniškega omrežja glavnih prog l. reda je omenjena smer Koper-Ljubljana-Zidani Most-Celje-Maribor-slovensko-avstrijska meja z odcepi v smerih Divača-Sežana-slovensko-italijanska meja, (Pivkallirska Bistrica-slovensko-hrvaška meja), Pragersko-Ptuj-



Ormož-Ljutomer-Murska Sobota-slovensko-madžarska meja ter (Ormož-slovensko-hrvaška meja) (Ur. l. RS 71/95). Razen obeh odsekov v oklepaju so vsi odseki sestavni del Kretskega koridorja št. 5. Druga smer glavnih prog 1. reda je proga med Jesenicami in Dobovo.

Osnovno cestno omrežje tvori avtocestni križ Koper-Ljubljana-Maribor-slovensko-madžarska meja in Karavanke-Ljubljana-Obrežje s šestimi odcepi. Sestavni del Kretskega koridorja sta povezava Koper-Ljubljana-Maribor-slovensko-madžarska meja in odcep proti Trstu. Trasa prve različice Kretskega koridorja št. 5., določena na Kretski konferenci leta 1994, je po uskladitvi s prostorsko dokumentacijo Republike Slovenije sledeča:

- Trst/Koper - Postojna - Ljubljana - Budimpešta - Uzgorod - Lvov;
- odcep 5 A: Bratislava - Žilina - Košice - Uzgorod;
- odcep 5 B: Reka - Zagreb - Budimpešta;

Za multimodalnost kot splošnejši cilj prepletanja cestnega, železniškega, luškega in letalskega prometa so nujna prometna vozlišča oziroma prestopne točke. V okviru bodočega delovanja železnice to pomeni naslednje: "... zaradi preusmeritve dela tovora na železnico je potrebno v Ljubljani, Kopru in Mariboru zgraditi sodobne prometne terminale za kombiniran tovorni transport, v vseh regionalnih centrih pa prometna vozlišča regionalnega pomena, ki bodo omogočila smotno zbiranje, pretovarjanje in distribucijo blaga in prestopne potnikov z enega prometnega sredstva na drugo obliko prevoza..." (Ur. l. RS 71/95, str. 5587). Prometni terminali za kombinirani transport predstavljajo obvezno izhodišče državne prostorske dokumentacije, kar pomeni, da jih morajo občine upoštevati pri svojem načrtovanju prostora. Za mesto Koper to pomeni, da morata biti sestavni del nove urbanistične zasnove dva terminala, tovorni in tudi potniški. V tovrnem terminalu je potrebno na eni lokaciji združiti tovorno pristanišče ter tovorno železniško postajo in dostop na avtocesto. To je oziroma bo v okviru razvoja Luke Koper tudi narejeno. Večji problem predstavlja potniški terminal, ki bo moral združevati potniško pristanišče, železniško in avtobusno postajo, imeti bo moral dobre zveze z Aerodromom Portorož, povezan bo z lokalnim cestnim, kolesarskim in peš omrežjem. Problematiko lokacije in delovanja potniške prometne glave bo potrebno rešiti v okviru nove urbanistične zasnove.

Za izvajanje prometnega dela državne prostorske dokumentacije sta v prvi vrsti pomembna dva programa, avtocestni in železniški. Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture - NPRSZI, (Ur. l. RS, 13/96) je namenjen uresničevanju strategije ustreznega vključevanja Slovenije v evropsko prometno mrežo

in večjega pretoka potnikov, blaga in storitev v Sloveniji in širše z ostalimi evropskimi državami. Namen je tudi ustvariti pogoje za multimodalni transport, kar pomeni, da je potrebno relevantne prometne sisteme (cesta, železnica, luka, letališče) načrtovati vzporedno in da so še posebno pomembne prestopne točke.

Glede vključevanja v evropsko mrežo železniških prog so ključnega pomena naslednji dokumenti: 1. Perspektivni načrt razvoja evropske železniške infrastrukture (UIC 1974, novelacija 1990), 2. Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železniških progah - AGC, (UN-ECE, 1985) in 3. Evropska mreža prog za visoke hitrosti (Skupnost evropskih železnic 1991). Prvi kot Jadransko os določa povezavo med kraji: Budimpešta, - Pragersko - Ljubljana - Koper - Trst - Reka, drugi kot smer E-69 opredeljuje povezavo: Budimpešta - Kotoriba - Pragersko - Zidani Most - Ljubljana - Koper. Tretji dokument se glede povezav sklada s prvim, natančnejši pa je glede terminskega plana in določitve strukture železniškega omrežja na podlagi hitrosti. Vidimo, da je železnica med Koprom in Hodošem sestavni del mednarodnih povezav, kar še dodatno potrjuje velik pomen Luke Koper v Srednji Evropi.

Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji - NPIA (Ur. l. RS, 13/96) predvideva izgradnjo slovenskega sistema avtocest v zahodno-vzhodni in severno-južni smeri do leta 2004. Zaradi prednostnega cilja nacionalnega programa, izboljšanja notranje, zlasti medregionalne povezanosti, ima smer zahod-vzhod prednost. Zaradi statusa Kretskega koridorja št. 5 ima prednost tudi v mednarodnem merilu. Razen dveh odsekov bo po nacionalnem programu dograjena do leta 1999. Povezava sever-jug bo dokončana v letih 2000-2004. Avtocesta Koper-Lendava povezuje slovensko obalo in madžarsko mejo, z odcepi proti Sežani (italijanska meja), Novi Gorici (italijanska meja) in Šentilju (avstrijska meja). Nacionalni program v skladu s Kretskim sporazumom in Dunajsko listino predvideva dograditev 369 km avtoceste v skupni dolžini 386 km do konca leta 1999. Preostala dva odcepa, Škofije-Srmin in Fram-Hajdina, bosta dokončana v letih 2001-02.

3. KRITERIJI IN MERILA IZGRADNJE IN DELOVANJA PROMETNIH SISTEMOV: TRAJNOSTNI RAZVOJ TER GOSPODARSKA, SOCIALNA IN PROSTORSKA KOHEZIJA

Trajnostni razvoj⁴ ter gospodarska, socialna in prostorska kohezija so cilji, ki se jim skušamo približati z nadaljnjim razvojem, kjer razvoj prometa zaradi vplivov

4 Trajnostni razvoj (*angl. sustainable development*), tudi sonaraven, trajno uravnotežen razvoj, je razvoj, ki skuša zadovoljiti potrebe sedanjih generacij brez ogrožanja možnosti bodočih, da bodo prav tako mogle zadovoljevati svoje potrebe (Keating, 1995). Temelji na čim manjšem povečanju entropije. Ohranja procese, cikle in ritme v naravi, ne izrablja neobnovljivih potencialov ter v kar najmanjši možni meri obremenjuje okolje. Omogoča izboljšanje človekovega življenja ob istovrstnem ohranjanju (oz. spoštovanju) nosilne zmogljivosti podpornih ekosistemov (Skrb za Zemljo, 1993). Nosilno sposobnost razumemo kot zmogljivost potencialov, da zadovoljujejo po

na celotni gospodarski, socialni in prostorski sistem predstavlja eno pomembnejših komponent. Hkrati je ravno promet zelo obremenjujoč za okolje.

3.1. Trajnostni razvoj

Do definicije in procesa trajnostnega razvoja, kot ga poznamo danes, je privedlo več korakov. Že leta 1972 so v Rimskem klubu, neformalni skupini državnikov, poslovnežev in znanstvenikov, izdelali študijo *Meje rasti (Limits to Growth)*; na MIT (Massachusetts Institute of Technology, ZDA) so s pomočjo računalniškega modela sveta prišli do spoznanja, da bodo meje rasti razvoja dosežene v približno sto letih, če se sedanji vzorci proizvodnje in potrošnje ne bodo korenito spremenili. Ugotovili so, da je svetovno ravnotežje mogoče doseči predvsem z omejevanjem potrošnje nenadomestljivih potencialov. Istega leta je v Stockholmu potekala Konferenca Združenih narodov o okolju, na kateri so ustanovili Program Združenih narodov za okolje - UNEP.

Pojem "trajnostni razvoj" ("sustainable development") se je prvič uradno pojavil leta 1987 v Poročilu Svetovne komisije za okolje in razvoj (Bruntlandove komisije) *Naša skupna prihodnost (Our Common Future)*. Poročilo je predlagalo trajnostni razvoj kot alternativo sedanjemu, ki s seboj prinaša številne nevarnosti. Temeljno prelomnico predstavlja Konferenca Združenih narodov o okolju in razvoju leta 1992 v Rio de Janeiru v Braziliji. Na konferenci, kjer se je zbralo 179 predsednikov in ministrov ter številni predstavniki različnih organizacij, so sprejeli pet ključnih mednarodnih dokumentov: *Deklaracija o okolju in razvoju, Agendo 21, Načelno izjavo o gozdvih, Okvirno konvencijo ZN o spremembi podnebja in Konvencijo o biološki raznovrstnosti*.

Številne aktivnosti potekajo tudi v Evropi. Evropska komisija, se pravi izvršni organ Evropske unije, je leta 1992 v Bruslju sprejela poročilo o stanju okolja in 5. akcijski program za okolje z naslovom *K trajnosti (Towards Sustainability)*. Leta 1993 je v Lucemu v Švici potekala 2. evropska ministrska konferenca Okolje za Evropo, na kateri so sprejeli *Program okoljskih aktivnosti za Srednjo in Vzhodno Evropo*. Leta 1994 je v Aalborgu na Danskem potekala 1. konferenca evropskih trajnostnih mest. V Heidelbergu so na konferenci o vlogi

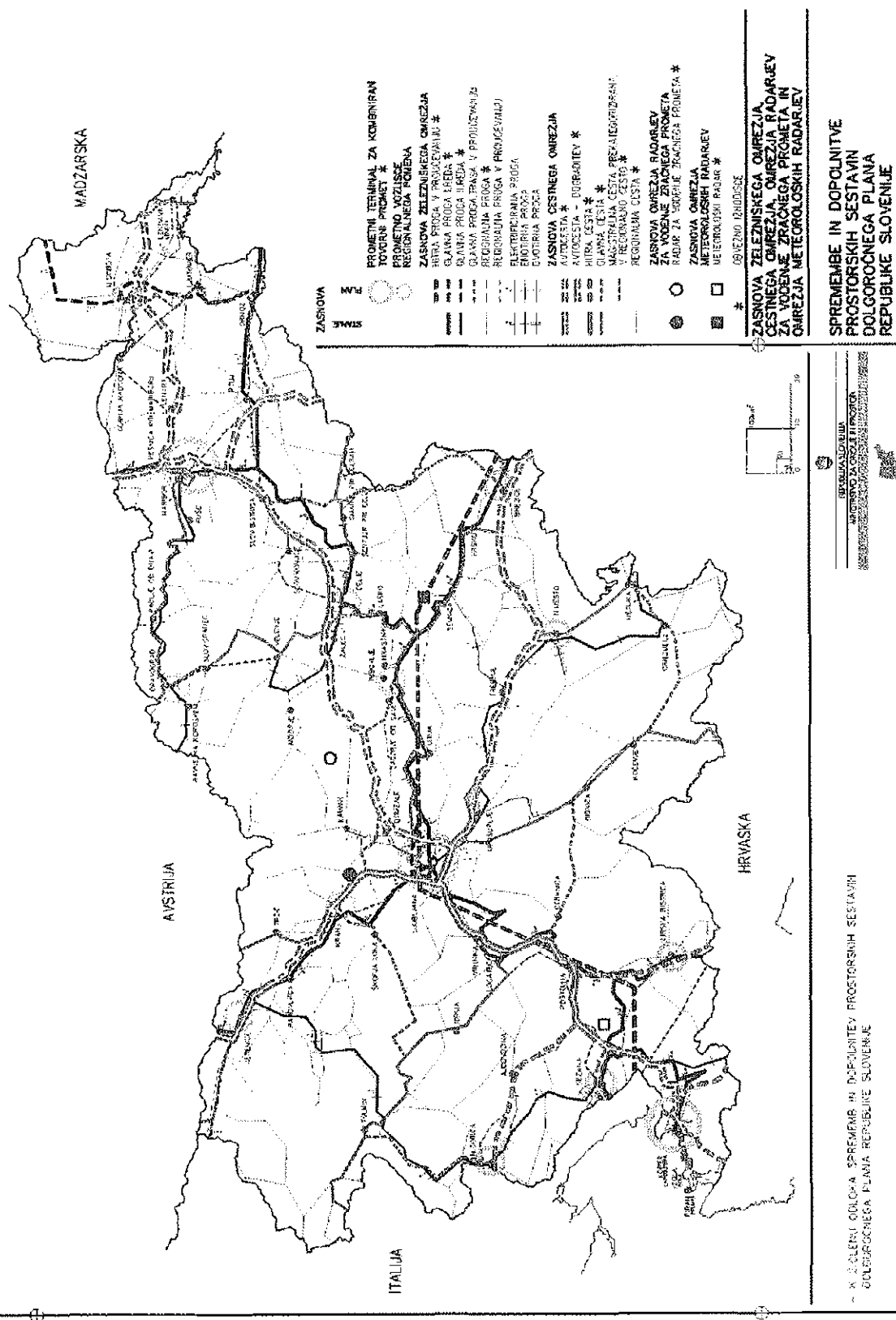
mest v prizadevanjih za stabilno podnebje sprejeli *Heidelberško deklaracijo*, s katero so se podpisniki, med njimi tudi župan Ljubljane, obvezali, da bodo zmanjšali emisije CO₂ za 20% do leta 2005. Na 3. evropski ministrski konferenci Okolje za Evropo so sprejeli *Pan-evropsko strategijo biološke raznovrstnosti, Okoljski program za Evropo in Smernice za dostop do informacij in sodelovanje javnosti pri odločanju*. Po sprejetju številnih listin, deklaracij in programov so v Lizboni na 2. konferenci evropskih trajnostnih mest končno sprejeli se dokument *Od listine k aktivnosti (From Charter to Action)*. Leta 1998, na 4. evropski ministrski konferenci Okolje za Evropo, naj bi podpisali še konvencijo o dostopu do informacij in sodelovanju javnosti v procesih odločanja o okolju.

Na Konferenci Združenih narodov o naseljih Habitat II v Istanbulu leta 1996 so sprejeli *Agendo Habitat in Carigrasko deklaracijo*. Na mednarodni konferenci Rio+5 v Rio de Janeiru l. 1997 so ocenili napredek pri izvajanju dogovorov iz leta 1992. Z izjemo 1200 mest, ki pripravljajo programe lokalnih Agend 21, so rezultati zlasti v državah v razvoju porazni. Decembra v Kyotu bodo na konferenci pogodbenic Okvirne konference ZN o spremembah podnebja pripravili obvezujoče protokole o zmanjševanju emisij toplogrednih plinov (Ogo-relec Wagner, 1997).

3.1.1 Strategija razvoja trajnostnih prometnih sistemov

Ključno vprašanje pri izgradnji prometnih sistemov je, kakšni naj bodo in kako naj delujejo, da bodo prispevali k procesu trajnosti, ki postaja paradigmatična usmeritev vsakega nadaljnjega razvoja. Usmeritev trajnostnega prometa pomeni zmanjšanje ali vsaj ohranitev sedanjega vpliva prometa na okolje. S celostnim prostorskim planiranjem poselitve, krajine in infrastrukture je mogoče zmanjšati pretok energije in snovi. Gospodarske in socialne zahteve prebivalcev je potrebno zadovoljiti ob sočasnem zmanjšanju potrebe po mobilnosti, ne da bi bila pri tem ogrožena svobodna izbira posameznika o uporabi prometnega sredstva (Commision, 1992). Prometni sistem bo tem bolj okoljsko sprejemljiv, čim manjši bodo njegovi negativni vplivi, zlasti onesnaženje, hrup in razvrednotenje prostora. Najbolj negativne vplive na

trebe prebivalstva, ne da bi se izčrpali (Keating, 1995). Termin trajnostni razvoj uporabljamo tudi kot koncept ravnovesnega in trajnostnega razvoja, ki predstavlja funkcionalno, lokacijsko in estetsko sožitje gospodarskih, socialnih in okoljskih dejavnikov v prostoru. Trajnostnost (*angl. sustainability*) predstavlja načelo trajnega vzdrževanja procesov, krogotokov in ritmov. Tržno trajnostnost na primer predstavlja ohranjanje in ne popolno izkoriščanje razvojnih potencialov in iskanje nadomestil za potencialne (Shiva 92, Cullingworth & Nadin, 1994). Trajnostna raba tal (*angl. sustainable land use*): "Raba nekega organizma, ekosistema ali drugega obnovljivega vira z intenzivnostjo, ki ne presega njegove sposobnosti obnavljanja" (Skrb za Zemljo, 1993; str. 207). Prostorski trajnostni razvoj pomeni prostorski vnos splošnih načel trajnosti. Zajema vsa področja poseganja v prostor, vendar ga načelno obravnavamo po treh sklopih. Trajnostni sistem poselitve temelji na načelu zgoštevitev okoli točk visoke dostopnosti, pomeni izvajanje načela policentrizma in skladnejšega regionalnega razvoja ter uravnoteženja urbanih in ruralnih funkcij. Trajnostni infrastrukturni sistem na povečanju dostopnosti vseh prebivalcev do infrastrukturnih omrežij, pri čemer je temelj trajnostne prometne infrastrukture multimodalni prometni sistem. Trajnostno urejanje krajine pomeni varovanje naravnih potencialov ter zaščito in razvoj naravne in kulturne dediščine.



okolje ima cestni promet. Zmanjšati je potrebno emisije CO₂, žveplovih in dušikovih oksidov ter organskih delcev in uporabo klimatskih naprav v vozilih (Commission, 1992). V Sloveniji je v zadnjih desetletjih potekal obraten proces, saj so emisije CO₂ v letih 1971-88 narasle kar za 76% (Rekar, 1996). Zunanji stroški prometa, med katere sodijo onesnaževanje zraka, hrup, nesreče in spremembe klime, pa dosegajo okoli 4,6% BDP, kar znaša okoli 80 milijard SIT (Rekar, 1996; str. 27). Eden od razlogov je izrazito neugoden *modal split* v Sloveniji, saj je delež cestnega prometa previsok, delež železniškega in tudi javnega potniškega prometa nasploh pa nizek in v upadanju. Zmanjšuje se tudi delež prevozov z javnimi prometnimi sredstvi; v letih 1988-93 indeksno na 44,6 (Rekar, 1996). Vsaka nadaljnja izgradnja prometnih sistemov v Sloveniji bo morala predvsem poiskati večjo uravnoteženost med različnimi prometnimi sistemi z višanjem deleža prometa, alternativnega cestnemu.

Trajnostno prometno strategijo bodo vse bolj spodbujali tudi cenovni ukrepi. Tendence kažejo, da bo v ceno prometa, vozil, goriva in infrastrukture kmalu potrebno vključiti tudi strošek okolja, zaradi česar bo cestni promet postal najdražji. Fiskalnih možnosti, ki jih predlagajo dokumenti Evropske unije, je veliko: povečanje davka na gorivo, zvišanje parkirnin v mestih, plačilo "na gnečo" itd. (Ministry of Environment, 1992, 16-17; Brown, 1994, 107-120).

Nova definicija prometa in njegovega namena daje prednost ne najhitrejšemu, ampak najmanj uničujočemu dostopu do cilja. Višata se delež hoje in kolesarjenja, izboljšujejo in vzdržujejo se javni prometni, železniški, ladijski, letalski, kombinirani (železnica-cesta) in alternativni-telekomunikacijski sistemi kot alternativa naraščanju števila osebnih avtomobilov in cestnih povezav (Brown, 1994), kar bi bilo potrebno upoštevati tudi pri zasnovi bodočih prometnih sistemov. Uporaba alternativnih prevoznih sredstev mora biti hitrejša, cenejša, udobnejša in priročnejša od rabe osebnih vozil in cestnega prometa. V medkrajevnem prometu je potrebno dati prednost razvoju železniškega in javnega potniškega prometa, s poudarkom na višanju učinkovitosti, prilagodljivosti in dostopnosti (Brown, 1994). Razvijati je treba prestopne točke, ob katerih je potrebno hierarhično urediti dostopnost; pešcem, kolesarjem in uporabnikom javnih prevozov je treba dati prednost pred vozniki. Zanimiv je tudi razvoj potovalnih nadomestkov, telekomunikacijskih sistemov (Ministry of Environment, 1992; Brown, 1994; Barton, 1995). Tudi pri meddržavni, medmestni in medkrajevni ravni prevoza blaga je treba razvijati alternative, privlačnejše od cestnega prevoza: železnico, kombinirane prevoze, ladje, letala,... (Ministry of Environment, 1992). Ob tem mora vsaka država omejiti obremenitve s tranzitnim cestnim prometom, zato je smiselno določiti zgornjo mejo tranzita (Novak, 1996), zlasti ob načrtovanju novih mednarodnih prometnih povezav, kakršna je Kretski multi-

modalni prometni koridor št. 5.

3.2. Gospodarska, socialna in prostorska kohezija

Gospodarska, socialna in prostorska kohezija predstavljajo prednostni cilj evropske politike prostorskega razvoja. Zmanjšujejo neenakosti v dohodku in razvojne razlike med regijami. Temeljne ovire, ki zavirajo kohezivnost, so perifernost, gospodarske razlike, socialna izključenost in regionalne razlike (Europe 2000+, 1994). *Maastrichtski sporazum* iz leta 1991 določa socialno in gospodarsko kohezijo kot enega treh temeljnih stebrov EU in kot ključna elementa njene politike (Europe 2000+, 1994). K doseganju kohezije lahko odločilno prispeva prostorsko planiranje (ESDP, 1994) kot predpogoj harmoničnega razvoja ozemlja in boljše združitve perifernih območij (Europe 2000+, 1994). Končna vizija je nastanek območja brez notranjih meja ob sočasnem zmanjšanju razlik ravni razvoja različnih regij ter promociji trajnostnega razvoja. Niz dejavnikov, kot so globalizacija ekonomije, razvoj transevropskega omrežja in pojav informacijske družbe, bi lahko še povečal razlike med središčnimi in perifernimi regijami, zato jih je potrebno upoštevati kot nove razvojne dejavnike (Europe 2000+, 1994).

3.2.1. Prometne povezave kot instrument dviganja kohezije

Prometni sistem kot orodje kohezivnosti naj bi pomagal odstraniti temeljne ovire: perifernost, gospodarske razlike, socialno izključenost in regionalne razlike. Priporočljiva, okoljsko sprejemljiva prometna mreža mora zagotavljati povezavo med mesti. Učinkovita, prostorsko razvejana infrastruktura povezuje različne tipe prometnih tipov in mrež ter krepi decentralizirani naselbinski sistem. Za prevoz potnikov je treba razviti koncept integriranega evropskega sistema visokih hitrosti: hitrih vlakov in zračnih povezav. Pri prevozu tovora se je treba preusmeriti od cestnega k železniškemu in vodnemu prometu. Cilj je, da pri kombiniranem transportu nobena cestna vožnja ne bi trajala več kot dve uri. Politika prestopnih točk omogoča optimalno rabo prometne mreže, souporabo različnih prometnih sistemov in pomaga nadzirati varovanje okolja med urbanimi in redko poseljenimi območji (ESDP 1994).

3.3. Kretski multimodalni prometni koridor št. 5 pod lupo trajnosti ter gospodarske, socialne in prostorske kohezije

Kretski multimodalni prometni koridor št. 5. bo deloval kot celostni prometni sistem, ki bo uporabnikom omogočal pestro izbiro načinov potovanja in prevoza tovora. Uravnotežil bo *modal split* v Sloveniji, saj poleg cestnih povezav predvideva tudi izgradnjo železniškega

omrežja, povezave z letališči in pristaniščem ter vzpostavitev mreže prestopnih točk. Z izgradnjo multimodalnega koridorja se ponujajo možnosti načrtnega upravljanja prometa in vplivanja na bodoči modal split. Koridor bo potrebno upravljati tako, da bo prevoz potnikov in tovora po železnici hitrejši, cenejši in udobnejši kot prevoz po cestnem omrežju. S pravilno razporeditvijo prestopnih točk na koridorju bo promet do določene mere mogoče uravnavati tudi brez ukrepov fiskalne politike, zato lahko trdimo, da bi ob usmerjenem upravljanju izgradnja koridorja lahko imela pozitivne vplive na okolje kljub večji količini pretovora in večjemu številu prepeljanih potnikov. Intermodalnost bo omogočila tudi kombinirane prevoze (cesta - železnica, ladja - železnica itd.), ki so bolj trajnostni.

Vprašanje sprejemljivosti za okolje se pojavlja predvsem ob avtocestnem delu Kretskega koridorja. Prvo vprašanje se pojavlja že ob izgradnji, drugo se bo ob delovanju. Ob izgradnji vsak odsek avtoceste po zakonu potrebuje strateško presojo vplivov na okolje, kar bo nujno tudi v bodoče. Ob delovanju bo potrebno določiti zgornjo mejo hrupa in polutantov. Ob preseganju meje bo potrebno tranzit omejiti oz. ga s fiskalnimi ukrepi preusmeriti na železnico. Mehanizmi za omejevanje tranzita bodo obstajali že zaradi treh vzporednih koridorjev: Koper-Postojna-Ljubljana-Budimpešta-(Bratislava); Reka-Zagreb-Budimpešta-(Bratislava) in Trst-Videm-Nevejsko sedlo-Beljak-Celovec-Dunaj-(Bratislava). Omenjeni prometni koridorji povezujejo tri severnojadranske luke v treh državah (Trst, Koper, Reka) s tremi srednjedonavskimi glavnimi mesti (Dunaj, Bratislava in Budimpešta) in predstavljajo temeljne smeri povezovanja severnega Jadrana s Srednjo Evropo. Okoljsko občutljiva sta tudi širitev in nadaljnji razvoj Luke Koper. Eden od možnih virov onesnaženja je ladijski promet v primeru nesreč in pri nepravilnem pretovarjanju, mnogo odpadkov pa nastaja tudi pri obratovanju ladje: ostanki goriva, maziv, čistil, sanitarni odpadki in onesnaženje s sredstvi, ki preprečujejo obrast. Pri delovanju terminala za kemikalije in terminala za nafto, naftne derivate in plin lahko pride do izlitiya, onesnažujejo pa tudi sprotno čiščenje rezervoarjev, spiranje ladij in drugih površin. Do onesnaženja lahko pride tudi na terminalu za razsute tovore, zlasti do spiranja površin v morje, in na terminalu za živino (Koper 2020, 1992). Kljub potencialnim nevarnostim predpostavljamo, da bo ob pravilnem prostorskem planiranju (na državni, regionalni in lokalni ravni) in kasneje tudi upravljanju Kretski multimodalni prometni koridor št. 5 prispeval k trajnostnemu razvoju prometnega sistema v Sloveniji.

Kretski multimodalni prometni koridor št. 5 bo kot del panevropskega prometnega sistema povečal kohezivnost na več ravneh. Na evropski, makroregionalni, državni in regionalni ravni bo med seboj povezoval središčne in periferne regije ter periferne regije med seboj. S krajsanjem potovalnega časa in stroškov bo

prispeval k zvišanju kohezivnosti samega evropskega prostora, zlasti v smeri Jadrana - Baltik, med t. i. cono investicij in cono porabe (glej točko 4.1).

V državnem in regionalnem ter lokalnem javnem interesu je tudi povečanje kohezivnosti v slovenskem merilu, kar je mogoče doseči z dobro prometnosistemsko povezavo med Kretskim koridorjem in sekundarnim prometnim omrežjem. Glavne prestopne točke, nameščene na primernih razdaljah in v povezavi z najpomembnejšimi naselji v omrežju naselij, zmanjšujejo perifernost regij in pomenijo razvojno spodbudo, tako da lahko govorimo o pozitivnih razvojnih učinkih koridorja.

4. RAZVOJNI POTENCIALI

Razvojni potenciali so v kontekstu Kretskega koridorja št. 5 evidentirani predvsem v okviru dveh vprašanj; ali bo multimodalni prometni koridor postal tudi razvojna os in s tem vplival na razvoj naselij ob sebi in ali bo sprejemljiv za okolje v Sloveniji.

4.1. Globalna in evropska raven

Prvi razvojni potencial predstavlja geostrateška lega znotraj starega kontinenta. Predpostavljamo, da bo imel Kretski multimodalni prometni koridor št. 5 določeno povezovalno vlogo v eni izmed treh največjih svetovnih gospodarskih združenj. Severnoameriško združenje proste trgovine (North America Free Trade Association - NAFTA), Organizacija južno in vzhodnoazijskih nacij (Association of the South and East Asian Nations - ASEAN) in Evropska unija (European Union - EU) so tri najmočnejša gospodarska združenja v globalnem merilu (Rimmer, 1994), med katerimi že zdaj poteka trgovinska in informacijska izmenjava. Slovenija ima podpisan pridružitveni sporazum z Evropsko unijo in predpostavljamo, da bo kmalu po letu 2000 članica razširjene EU. Povezovalna vloga koridorja zajema tako povezovanje znotraj Evrope kot med Evropo in preostalima združenjima. Smer povezovanja predstavlja Kretski koridor, imenovan tudi "smer C" evropskih sektorjev izkoriščanja energetskih potencialov, ki povezuje cono porabe (*consumption cone*) in cono investicij (*investment cone*) (Schulman, Majurinen, Merta, Tervamäki, Warttinen, 1994). Cona porabe v svojem bistvu povezuje dve evropski razvojno najbolj propulzivni makroregiji: Centralna glavna mesta in Alpski lok (ESDP, 1994) in s tem ustvarja gospodarsko jedro nove EU. Cona investicij je poimenovana tudi cona gospodarske rasti, sestavljajo pa jo države CEFTA, tri baltske države in Moskovska metropolitanska regija v povezavi s Peterburgom. Cona gospodarske rasti je čez ozemlje Slovenije povezana tudi s makroregijo Sončni pas (*Sunbelt*) oziroma s Sredozemljem. Ob vprašanjih soodvisnosti funkcioniranja Kretskega koridorja št. 5 in razvoja Slovenije naploh moremo slediti hipotezi o določeni povezovalni vlogi sicer na

robu, vendar znotraj bodočega gospodarskega jedra Evrope (sic!). V tej zvezi ugotavljamo, da ima Kretski koridor izjemno veliko in pomembno vlogo, ker omogoča funkcioniranje prometnih povezav in s tem prepletanje gospodarskih vplivov treh evropskih geografskih makroregij: Sredozemlja, Alp in Srednje Evrope. Slovenija je namreč poleg Italije edina evropska država, ki leži v vseh treh geografskih makroregijah, pomembnih tudi v gospodarskem smislu: v regijah Alpski lok in Centralna glavna mesta kot bodočem gospodarskem jedru Evrope, v zahodnem delu Srednje Evrope kot cona evropske gospodarske rasti in v regiji Sončni pas kot gospodarsko najrazvitejšem delu Sredozemlja.

Drugi razvojni potencial Slovenije je povezan z lahko prehodnostjo oziroma prevoznostjo ozemlja; imenujemo ga prometni potencial. Fizičnogeografsko predstavlja območje Slovenije tako po dolžini poti (cesta, železnica) najkrajšo in glede na premagovanje višinskih razlik najugodnejšo (Postojnska vrata, 610 m nadmorske višine) pot med Sredozemljem in Srednjo Evropo. Dobri del Slovenije sodi v alpski in predalpski prostor in prav Alpska regija je v Evropi tista, ki ima poleg regije Centralnih glavnih mest ocenjen najvišji razvojni potencial (ESDP, 1994). Kljub težki prometni prehodnosti in okoljski ranljivosti Alp Evropska unija načrtuje dve veliki povezavi skozi predore pod Alpami in jih na podlagi poročila The Christophersen and Bangemann groups opredeljuje kot prednostne projekte, ki so se pričeli oziroma se bodo pričeli v naslednjih dveh letih (Evropa 2000+, 1994):

- TGV/kombiniran transport Sever-Jug: Brenerska os: Verona-München-Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin;
- TGV/kombiniran transport Francija-Italija: Lyon-Torino.

Kot drugo prioriteto ima EU projekte, za katere bodo pospešili pripravo dokumentacije in naj bi se pričeli v naslednjih dveh letih, med njimi je tudi projekt TGV Torino-Benetke-Trst (ECSC-EC-EAEC, 1994). Slednjic je v istem dokumentu kot pomembna smer omenjen tudi Kretski koridor št. 5. Ko sestavimo mozaik različnih podatkov o tokovih, ki prihajajo iz smeri Italije in po Jadranskem morju, ob ponovni ugotovitvi o pomenu koridorja št. 5 (Vickermann, 1996; Erdmenger, 1996) in obstoju gospodarskega interesa tudi že v obratni smeri ("smer C" evropskih sektorjev izkoriščanja energetskih potencialov), končno lahko ugotovimo, da je slovensko ozemlje glede sedanjih, še bolj pa glede bodočih prometnih tokov med pomembnejšimi za razvoj bodoče Evrope. Ravno tako ima določen pomen tudi v globalnem merilu, in to predvsem zaradi Luke Koper, ki omogoča transport in s tem trgovino globoko v Srednjo Evropo.

Tretji razvojni potencial predstavlja mesto Koper kot slovenska vrata v svet s sedanjimi in razvijajočimi se kapacitetami za tovorni promet ter z možnostjo razvoja ladijskega potniškega prometa ter na pomorski promet vezanih dejavnosti, od katerih omenjamo predvsem

ladjedelnico v Izoli. Koper ni pomemben le za Slovenijo, saj preko Luke Koper potekajo trgovsko-prometni prekomorski tokovi v države Srednje Evrope. Če si ogledamo gravitacijsko zaledje matičnega pristanišča Slovenije, ugotovimo, da: "Osrednji tržni potencial Luke Koper danes predstavljajo prekomorski blagovni tokovi Slovenije, Avstrije, Madžarske, Češke in Slovaške", pri čemer "Luka Koper danes obvladuje 35% prekomorskega potenciala svojega osrednjega gravitacijskega zaledja" (Luka Koper, 1997). Pomorski promet ima tudi sicer prednosti glede upravljanja in prevoznosti, zlasti znižane stroške mednarodnih prevoznikov. Vendar se pomorski promet ne povečuje le sam po sebi, temveč predstavlja razvojni dejavnik tudi za druge dejavnosti: "Večina mednarodnega tovarnega prometa na dolge razdalje se še vedno odvija preko morja in kontinuirana rast kapacitete tankerjev za nafto skupaj z uvajanjem 'bulk freighters' za tekoča goriva ter kontejnerskimi ladjami predstavljajo esencialni dejavnik v razvoju mednarodnih korporacij" (Tolley and Turton, 1995; str. 74).

4.2. Slovenska in regionalna raven

Prvi in najpomembnejši razvojni potencial Kretskega koridorja v Sloveniji je povezovanje treh najpomembnejših centralnih naselij v Sloveniji (Kopra, Ljubljana in Maribora) in tudi, po predpostavki, treh najpomembnejših razvojnih polov. Predvsem zaradi te povezave se je prometni koridor pretvoril tudi v razvojno os, kar pomeni kvalitativno spremembo. Za prometno-tehnološko boljše in okoljevarstveno primernejše odvijanje tovarnega prometa skrbijo že omenjeni prometni terminali.

Problematika odnosa med središčem in periferijo je stalna in tudi v primeru Slovenije ne predstavlja nobene izjeme. Ugotovimo lahko, da je Obala periferna glede na infrastrukturno opremljenost in ne v smislu gospodarske nerazvitosti. Za delovanje potniškega in tovarnega transporta bosta nujna kakovostna avtocesta in drugi tir glavne železnice 1. reda Ljubljana - Koper s prestopnimi točkami. Hkrati je potrebna tudi celovita ureditev prometa na Obali sami, kjer bo potrebno načrtovati predvsem javni potniški promet. Iz dobička dejavnosti prometa se bodo zaradi sinergijskih učinkov razvijale tudi ostale dejavnosti, tako da ne bo nevarnosti monostrukturnega razvoja.

5. ZAKLJUČKI

Kretski multimodalni prometni koridor št. 5 bo brez dvoma deloval kot razvojna os v evropskem merilu, saj povezuje "cono porabe" in "cono investicij" ter poteka v "smeri C" evropskih sektorjev izkoriščanja energetskih potencialov. S krajšanjem potovalnega časa in stroškov bo prispeval k zvišanju kohezivnosti samega evropskega prostora, zlasti v smeri od Jadrana do Donavskega bazena. Ugotovimo lahko, da je slovensko ozemlje glede se-

danjih, se bolj pa glede bodočih prometnih tokov med pomembnejšimi za bodočo Evropo. Predvsem zaradi Luke Koper je pomembno tudi v globalnem merilu, saj omogoča transport in s tem trgovino globoko v Srednjo Evropo.

Kvalitativno preobrazbo koridorja v slovensko razvojno os generirajo tri mesta, ki ležijo na Kretskem koridorju: Koper, Ljubljana in Maribor (tri prestopne točke, tri mednarodna letališča, tri univerze, trije tehnološki parki). Cilj razvojne strategije Slovenije bi moral biti uravnotežen razvoj celotnega ozemlja. V merilu države je vloga koridorja kot razvojne osi mogoče bolj ali manj stopnjevati. Odvisna je predvsem od stopnje prostorske kohezivnosti, s tem pa tudi gospodarske in socialne kohezivnosti, h katerim bo vsekakor doprinesel. Vseslovenska razvojna spodbuda pa lahko postane takrat, ko bo prispeval k zmanjšanju perifernosti in povečanju kohezivnosti vseh regij, ki ležijo ob koridorju, k čemur lahko prispeva dobra sistemska povezava med koridorjem ter sekundarnim prometnim omrežjem in urbanim sistemom.⁵

Predvidevamo lahko, da bo Kretski multimodalni prometni koridor št. 5 pozitivno vplival na razvoj urbanih centrov, ki so potencialni razvojni poli. Pogoj ostaja navezanost urbanega središča na koridor preko prestopne točke ter upoštevanje okoljevarstvenih vidikov, saj ohranjeno naravno okolje postaja eden pomembnejših lokacijskih dejavnikov vlagateljev. Intermodalni koridor bo spodbudil dodatne dejavnosti, kot so servisiranje samega koridorja, spremljajoče dejavnosti (trgovina, špedicija), dejavnosti, ki potrebujejo hiter pretok blaga in storitev (obrtne cone, tehnološki parki, inovacijska dejavnost, športna dejavnost itd.). Dodatna ustvarjena vrednost bo omogočila razvoj dejavnosti, ki bodo uravnotežile potencialno enostranski razvoj urbanih centrov: kulturo, izobraževanje, turizem, raziskave in razvoj itd., kar bo po pričakovanjih omililo nevarnost monostrukturnega razvoja.

Vprašanje sprejemljivosti Kretskega multimodalnega prometnega koridorja št. 5 za okolje se pojavlja pred-

vsem ob avtocestnem delu koridorja. Ob izgradnji vsakega odseka avtoceste v Sloveniji je potrebno izdelati strateško presojo vplivov na okolje, kar na primer Evropska unija v svoje *acquis communautaire* šele uvaja (Richardson, 1995). Kljub temu moramo upoštevati negativne vplive, ki se jim ne da izogniti: hrup, polutanti onesnažujejo zrak, spiranje cestnih površin in atmosfere nad cestami onesnažuje talne in površinske vode, obstaja možnost nesreč itd. Ob delovanju bo potrebno določiti zgornjo mejo hrupa in polutantov. Ob preseganju meje bo potrebno tranzit omejiti oz. ga usmeriti na železnico. Intermodalni koridor omogoča tovrstno upravljanje prometnih tokov preko politike prestopnih točk. Poleg tega bodo mehanizmi za omejevanje tranzita obstajali že zaradi treh vzporednih koridorjev (Koper-Postojna-Ljubljana-Budimpešta; Reka-Zagreb-Budimpešta in Trst-Videm-Nevejsko sedlo-Beljak-Celovec-Dunaj), preko katerih bo potekal promet med Jadranom in Srednjo Evropo. Potencialno nevarnost za okolje predstavlja tudi širitev Luke Koper. Možni viri onesnaženja so ladijski promet, nesreče, nepravilno pretovarjanje in onesnaženje s terminalov za razsute tovore, za kemikalije, za nafto, naftne derivate in plin in s terminala za živino. Upoštevati moramo tudi zasedanje prostora in krajšanje slovenske obalne črte.

Z izgradnjo multimodalnega koridorja se ponujajo možnosti načrtnega upravljanja in nadzora prometa ter vplivanja na bodoči modal split. S pravilno razporeditvijo prestopnih točk na koridorju bo mogoče uravnati prometne tokove in razporeditev prometa v sistemu, zato lahko trdimo, da bi ob usmerjenem upravljanju izgradnja koridorja lahko imela pozitivne vplive na okolje kljub večji količini pretovora in večjemu številu prepeljanih potnikov. Intermodalnost bo omogočila tudi kombinirane, okolju prijaznejše prevoze. Koridor bo potrebno usmerjeno upravljati, da bo prevoz potnikov in tovora po železnici najugodnejši. Kljub potencialnim nevarnostim lahko trdimo, da bo skupen učinek na okolje v Sloveniji ob pravilnem načrtovanju in upravljanju Kretskega multimodalnega koridorja št. 5 pozitiven.

⁵ Urbani sistem (*angl. urban system*) predstavlja urejen sistem, v katerem so mesta med sabo povezana in med njimi obstaja delitev dela v smislu centralno naselbinske teorije, teorije gospodarskega prostora in teorije razvojnih polov (Vrišer, 1978). V urbanem sistemu so pomembna centralna naselja (*angl. central place*) in centri rasti (*angl. growth centres*). V zadnjem času se z napredkom telekomunikacijske tehnologije v določeni manjši meri zmanjšuje pomen hierarhije centrov in v tej zvezi govorimo tudi o nehierahičnih omrežjih.

PLANNING OF THE CRETAN MULTIMODAL TRAFFIC CORRIDOR NO. 5 IN SLOVENIA

Miran GAJŠEK

Ministry of Environment and Physical Planning, RS, SI-1000 Ljubljana, Dunajska 47

Manca PLAZAR MLAKAR

ZRS Koper, SI-6000 Koper, Garibaldijeva 1B

SUMMARY

The planned Cretan multimodal traffic corridor No. 5 is bringing a qualitative transformation into the Slovene developmental axis generated by three urban centres, i.e. Koper, Ljubljana and Maribor, with three nodal points, international airports, universities and technological parks. It can become the all-Slovene developmental initiative if contributing towards a reduction of peripheral feeling and towards an increase in the cohesiveness of all the regions bordering on it. According to the anticipations, the corridor will have a positive impact on the urban development at a wise installation of nodal points respecting the environmental aspects. With construction of the multimodal traffic corridor we shall be given a chance of having planned traffic management and control and exerting influence on the future traffic distribution. With an adequate arrangement of the nodal points in the corridor it is possible to regulate the traffic trends and organize traffic in the system. Therefore there is a real possibility that in spite of a greater amount of cargo and of a greater number of passengers, the construction of the corridor could have a positive impact on the environment providing a great care is dedicated to the orientated planning and management.

Key words: The Cretan multimodal traffic corridor No. 5, multimodal traffic, sustainable development, economic, social and spatial cohesion, regional planning, physical planning, development axes, urban system

LITERATURA

- Barton, H., Davis, G. & Guise, R. (1995):** Sustainable Settlements. A guide for Planners, Designers and Developers. Bristol, University of the West of England.
- Brown, L. R. (1994):** Zemlja 1994. Poročilo inštituta Worldwatch o prizadevanjih za okolju prijazno družbo. Radovljica, Medium d.o.o.
- Commission of the European Communities (1992):** Green Paper on the Impact of Transport on the Environment (A Community strategy for "Sustainable Mobility"). Bruselj.
- ECSC-EC-EAEC, (1994):** Europe 2000+ - Cooperation for European territorial development. Bruselj.
- EU-CEMAT, (1994):** Principles for a European spatial development perspective (ESDP). Leipzig.
- European Commission (1997):** Agenda 2000 - Commission Opinion on Slovenia's Application for Membership of the European union. Bruselj, European Commission. (<http://europa.eu.int/comm/agenda2000>)
- Gajšek, M. (1995):** Regionalizacija in pomestnenje Slovenije. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo.
- Gestrin, F. (1962):** Oris razvoja pomorstva v slovenskem primorju. Kronika - časopis za slovensko krajevno zgodovino, X. Ljubljana, 90-94.
- Jenko, J. (1959):** Ob stoletnici proge Pragersko - Kotoriba (-Velika Kaniza - Budimpešta). Kronika - časopis za slovensko krajevno zgodovino, VII. Ljubljana, 168-174.
- Keating, M. (1995):** Agenda za spremembo s srečanja na vrhu, Agenda 21 in drugi sporazumi iz Ria de Janeira v razumljivem jeziku. Ljubljana, UMANOTERA, Slovenska fundacija za trajnostni razvoj.
- Luka Koper, (1997):** Luka Koper - sinergično stičišče kontinentov - Strategija razvoja do leta 2010. Koper, Luka Koper.
- Ministry of Environment (Norway), (1994):** Report: Symposium: Sustainable Consumption. Oslo, Ministry of Environment.
- Novak, P. (1990):** Strategija varstva okolja v Sloveniji. Ljubljana, Svet za varstvo okolja pri socialistični zvezi Slovenije.
- Ogorelec Wagner, V. (1997):** Programi za tretje tisočletje. V: Zbornik seminarja Programi varstva okolja in lokalne Agende 21 za občine. Novo mesto, Umanotera, slovenska fundacija za trajnostni razvoj, 7-10.
- Pahor, M. (1977):** Senožče - slovenska pomorska postojanka na kopnem, Slovensko morje in zaledje. 1. Koper, Založba Lipa.
- Razvojni projekt Koper 2020 (1992):** Zvezek V.: A) Problemi varovanja okolja ob Tržaškem zalivu, B) Varstvo morja in priobalnega pasu. Koper, Investbiro Koper.

Rimmer, P.J. (1994): Regional economic integration in Pacific Asia, Environment and Planning A, 26. London.

Skrb za Zemljo, (1991): Strategija za življenje po načelu trajnosti. Gland, Švica, objavljeno v sodelovanju IUCN, UNEP in WWF.

Spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin dolgoročnega plana RS - Zasnova železniškega omrežja, cestnega omrežja, omrežja radarjev za vodenje zračnega prometa in omrežja meteoroloških radarjev (Ur. l. RS, št. 72/95).

Tolley, R. S. & Turton, B. J. (1995): Transport Systems, Policy and Planning, A geographical Approach. Harlow, Longman, Scientific & Technical.

Vrišer, I. (1978): Regionalno planiranje. Ljubljana, Mladinska knjiga.

Zelenika, R. & Lipičnik, M. (1997): Obrazovanje i usavršavanje prometnih menedžera u kaleidoskopu interdisciplinarnosti i multidisciplinarnosti. 4. mednarodni znanstveni in strokovni kolokvij Upravljanje prometa, Maribor, Fakulteta za gradbeništvo, Institut prometnih ved, Izobraževalni center Pekre.