



Datum: 9.11.06

Številka: 402/24-06 TK - 42

Republika Slovenija,
Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor
Dunajska 48
Ga. mag. H. Šolar

In

Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko,
Kotnikova 28,
g. D. Levojevič

Zadeva: Poročilo o pregledu naloge - vidik prometa in ekonomike za
Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi (CRO)

Naročnika naloge:

Ministrstvo za okolje in prostor

Služba vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko

Izdelovalec projekta : Omega Consult, projektni management, d.o.o., Ljubljana,
oktober 2006, drugo fazno poročilo.

Na osnovi naročila smo pripravili pregled drugega faznega poročila za projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi (CRO). Naše ugotovitve se pretežno nanašajo na segment prometa in ekonomike. Za projekt CRO je bila pripravljena projektna naloga, april 2006, ki predstavlja osnovo za izdelavo naloge. Glede na določila projektne naloge smo pripravili poročilo o pregledu izdelanega projekta vse do zaključene tretje faze projekta CRO.

Naloga je opredelila naslednje namene in cilj naloge:

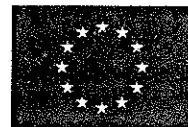
Oblikovanje strokovnih osnov za določitev, vrednotenje in medsebojno primerjavo posameznih scenarijev razvoja prometne ponudbe v tretji razvojni osi in predlog najustreznjšega scenarija. Scenarije opredeljujejo elementi prometne ponudbe, ki izboljšujejo dostopnost naselij v koridorju III. razvojne osi.

Cilji so:

- opredelitev možnih scenarijev razvoja prometne ponudbe
- oblikovanje metodologije in kazalnikov za vrednotenje scenarijev
- vrednotenje različnih scenarijev razvoja prometne infrastrukture in predlog najustreznjšega z utemeljitvijo
- opredelitev projektov izboljšanja prometne ponudbe v tretji razvojni osi za



Strukturni skladi EU v Sloveniji



finančno perspektivo 2007 - 2013

Naloga predvideva naslednje rezultate po fazah:

- Faza 1:
 - primerjava posameznih razvojnih statističnih regij s Slovenijo,
 - prikaz trendov razvoja (občine, dejavnosti),
 - prikaz stanja prometne ponudbe,
 - prikaz stanja dostopnosti do središč različnih ravni z javnimi funkcijami.

Na osnovi te analize je potrebno določiti scenarije razvoja prometne infrastrukture, ki morajo odraziti tudi razvojne težnje in pobude, posredovane s strani regionalnih razvojnih agencij in občin.

- Faza 2:
Oblikovanje metodologije in kazalnikov za vrednotenje scenarijev, pri čemer naloga določa elemente vrednotenja scenarijev:

- **Prostorski;** TIA - teritorial impact assesment (Za vsak scenarij ocena učinkov glede na povezljivost tj. - razvoj omrežja urbanih središč, in dostopnost - tj. ocena učinkov na regionalni razvoj. Potrebno je izdelati model razporeditve aktivnosti vključno z induciranimi delovnimi mesti.
- **Prometni;** izdelava se večstopenjski prometni model, ga kalibrirati. Ločeno se prikaže produkcijo, atrakcijo ter distribucijo in modal split. Obravnavajo se homogene skupine: vsaj zaposleni in šolajoči ter po namenu: na delo, poslovna potovanja, pristočasna potovanja in ostala, (naloga dopušča možnost, da ponudnik poda svolo metodologijo - kakšno metodologijo je ponudil ponudnik? Ne izhaja iz naloge.)
- **Ekonomski** - analiza stroškov in koristi
- **Okoljski** - temelji na metodologiji strateške presoje vplivov na okolje kot jo priporoča Evropska komisija.

- Faza 3: medsebojna primerjava posameznih koridorjev in predlog najustrežnejšega z utemeljitvijo. Analiza temelji na enakovrednem upoštevanju rezultatov prometnega, prostorskega in ekonomskega vrednotenja scenarijev.

Ugotovitve o pregledu naloge:

Naloga predstavlja kvaliteten pristop k celoviti analizi prostora in pričakovanih učinkov realizacije tretje razvojne osi. Obseg naloge in uporabljena metodologija



dajeta osnove za odločitve pri nadaljnjih ukrepih oz. iskanju najustreznejših rešitev.

Naloga je izdelana v okviru časovnih in podatkovnih možnosti: obseg naloge bi sicer zahteval delo, ki bi trajalo bistveno daljši čas, v okviru katerega bi lahko zanesljiveje določili posamezne značilnosti področja in predvidenega razvoja (ustrezni-relevantni socio-ekonomski podatki o sedanjih in bodoči izrabi prostora).

Pregled in primerjava statističnih podatkov in razvojnih značilnosti območja daje osnovo za opredeljevanje scenarijev razvoja področja in prometne infrastrukture.

Pri tem pa ugotavljamo, da so razvojni scenariji - ki naj bi bili vhodni podatek - nedefinirani oz. podatki o prostoru niso podrobni.

Skladnost s projektno nalogo

Faza 1:

- primerjava posameznih razvojnih statističnih regij s Slovenijo - je realizirano,
- prikaz trendov razvoja (občine, dejavnosti) - podani so dosednji trendi; Prikaz pomembnejših kvantitativnih kazalnikov za regije vključuje le tiste podatke, ki so jih posamezne regije v svojih razvojnih programih opredelile v kvantitativni obliki: prikaz, ki naj bi služil kot osnova za oceno razvoja, je zato pomanjkljiv oz. vhodni podatki niso primerljivi. Razvojni podatki posameznih regij in občin (ki naj bi služili kot osnova za oblikovanje morebitnih različnih razvojnih scenarijev niso podani (le te naj bi pridobil in posredoval Naročnik).
- prikaz stanja prometne ponudbe - je realizirano,
- prikaz stanja dostopnosti do središč različnih ravni z javnimi funkcijami - je realizirano in ustrezno prikazano.

Na osnovi te analize je potrebno določiti scenarije razvoja prometne infrastrukture, ki morajo odraziti tudi razvojne težnje in pobude, posredovane s strani regionalnih razvojnih agencij in občin. Podatki o predvidenem razvoju posameznih občin niso prikazani.

Določitev scenarijev:

Prepletajo se - po našem mnenju dvoumno - pojmi »varianta«, »trasa«, »scenerij« in »koridor«: pričakovati bi bilo, da je varianta poteka oz. trasa sicer lahko neposredna posledica določenega scenarija (bolje - kriterija?!), moti pa uporaba poimenovanj, ki ne odražajo primerljivih pojmov. Npr.: domnevamo, da je »investicijska trasa« določena na osnovi »scenarija minimalnih stroškov« (kriterija?!), ocenjujemo pa, da npr. »scenarij zahodne variante« ne odraža posebnega »scenarija« oz. kriterija, ampak gre za predlog trase, ki predstavlja možno varianto v novem koridorju.

Predpostavljamo, ali bolje predlagamo, da

- naj bi izraz »scenarij« predstavljal različne razvojne možnosti področja, ki naj bi jih Izvajalec dobil s strani Naročnika ali pa različno uporabo kriterijev



- za določanje poteka določene trase (varianete) oz. za ocenjevanje te trase.
- »kriterij« pa se uporablja za določanje in vrednotenje poteka trase oz. koridorja (npr. Kriterij okoljskih vplivov, kriterij min. stroškov, ekonomske upravičenosti)
 - »varianeta« ali »koridor« pa je določena na osnovi kriterijev in se vrednoti na osnovi različnih scenarijev razvoja.

Npr.: govorimo z zahodnem koridorju, ki je bil določen na osnovi kriterijev in je lahko vrednoten z različnimi scenariji razvoja področja - če so le-ti bili na razpolago.

SWOT analiza: uporabljena kot osnova za utemeljitev 3. razvojne osi; kaže, da je prometna infrastruktura le eden od potrebnih ali celo nujnih dejavnikov razvoja. Ni pa jasno ali je SWOT analiza kakor koli vplivala na izbor koridorja - ali so prednosti in pomanjkljivosti v posameznih koridorjih različni.

Faza 2:

Osredotočili smo se predvsem na vsebine prometnega in ekonomskega dela.

Predvsem ugotavljamo, da ni izvedeno vrednotenje scenarijev oz. koridorjev po posameznih sklopih, kar je v PN zahtevano. Ocenjujemo, da bi bili rezultati lahko drugačni, ali pa vsaj bi imeli informacije o upravičenosti posameznih delov koridorja a,b,c.

Prometni del, tako kot je v poročilu predstavljen, ga je praktično nemogoče oceniti:

- pogrešamo coning, predstavitev sedanjih - osnovnih podatkov, ki bi bili pripravljeni po conah, enako pogrešamo predstavitev bodočega razvoja po conah: kje bo glavni razvoj dejavnosti, ki vplivajo na prometno povpraševanje,
- prometni model je prikazan zgolj teoretično, brez vseh parametrov - koeficientov modela, ni prikazane kalibracije in validacije prometnega modela. PN zahteva »razvije se prometni model za vsako območje posebej«, kar iz poročila ni razvidno.
- ankete o blagovnem prometu niso dale dovolj zanesljivih podatkov za analizo in prognozo blagovnega prometa: kako je le-ta potem določen? Iz poročila ni razvidno. Predvsem pa ni podatkov kako so bile upoštevane morebitne spremembe razvoja: kakšne so »razvojne vizije občin, ministrstev in gospodarskih subjektov« ob razvojni osi, ali so predpostavljeni različni scenariji razvoja področij, ali so upoštevani npr. novi transportni centri (kje?).

Ekonomski - analiza stroškov in koristi

Investicijska vrednost: določanje investicijske vrednosti je za ta nivo obdelave metodološko korektno in sprejemljivo (po km), čeprav je seveda pričakovati velike razlike med posameznimi področji.

Osnove za določanje višine investicijskih stroškov so dane v točki 8.4 - povprečni stroški po km v tabeli 8.3. in struktura trase glede na potek trase - po dolžini in v



deležu (tabeli 8.4 in 8.5). Določena je investicijska vrednost posamezne trase (tabela 8.6), pri tem pa ni razvidno, v kolikšni meri so upoštevane dvo - oz. štiri-pasovne ceste.

Ekonomsko vrednotenje

Kazalci ekonomske upravičenosti so korektni. Kazalci bi pa morali biti pripravljeni po sklopih a,b,c, česar v poročilu ni.

Sam izračunan ekonomske upravičenosti investicije je glede na obseg dela in razpoložljive oz. prikazane podatke nemogoče preveriti. Ocenjujemo, da bi izračun po posameznih sklopih (zahteva PN) dal lahko za posamezne koridorje (variente) različne rezultate, kar bi morda lahko vplivalo tudi na izbor variante.

Posamezne pripombe:

Ali so investicijski stroški za del trase, ki je že določen (na severu in jugu) vključeni v investicijo?

Ugotovitve o rangiranju posameznih variant na str. 155 v 1. in 3. odstavku niso skladne.

Vrednosti, prikazane v prilogi 3 (brez izvedbe projekta, PLDP 2030) in v prilogi 5 (scenarij povečanja prevozov z javnim potniškim prometom ... PLDP potnikov 2030) se le malo razlikujejo.

Poenotiti poimenovanje tras oz, variant, koridorjev (pojavlja se izraz »uporabniška« trasa - očitno gre za traso »scenarij najugodnejših investicijskih stroškov in koristi uporabnikov«.

V osnovi je predstavljeno pet scenarijev (str. 86), dodana sta še dva: kakšni so razlogi za dva dodatna scenarija?

Dvo ali štiri pasovna cesta - na osnovi česa je izbran - predlagan profil, ali je tak (enovit) profil potreben v celotnem sklopu a, b, c.

Lep pozdrav,

Mag. Tomaž Košič

Vodja sektorja za plan in investicijsko dokumentacijo

KŠ