



poročevalec

DRŽAVNEGA SVETA REPUBLIKE SLOVENIJE

Ljubljana, 15. april 2005

Letnik XIII

Št. 5

**Sklep državnega sveta ob obravnavi zaključkov
s posveta “Razvojne dileme Luke Koper”** 2

**“Razvojne dileme Luke Koper”
- posvet** 3

**Sklepi državnega sveta ob obravnavanih
vprašanjih in pobudah** 18



Prvi odstavek 86. člena poslovnika državnega sveta – državni svet sprejema sklepe iz svoje pristojnosti

Sklep državnega sveta **ob obravnavi zaključkov s posveta “Razvojne dileme Luke Koper”**

Državni svet Republike Slovenije je na 31. seji, dne 16. 3. 2005, na osnovi prvega odstavka 85.a člena ter prvega in drugega odstavka 86. člena poslovnika državnega sveta (Ur. l. RS, št. 44/93, 14/99, 2/04 in 18/05) na podlagi razprave na posvetu “Razvojne dileme Luke Koper” sprejel naslednji

SKLEP:

Državni svet se zaveda soodvisnosti gospodarskih interesov in okoljevarstvenih zahtev ter nujnosti usklajene gospodarske, socialne in okoljske komponente razvoja kot pomembnih dejavnikov nadaljnega razvoja Luke Koper in načrtovane gradnje tretjega pomola.

Državni svet podpira izgradnjo tretjega pomola Luke Koper in predvsem prizadevanja Vlade Republike Slovenije, da z ustanovljeno medresorsko delovno skupino uredi pravna razmerja med Republiko Slovenijo, lokalno skupnostjo in Luko Koper, pripravi usmeritve, ki jih bo Republika Slovenija uveljavljala kot pretežna lastnica Luke Koper v zvezi z njenim poslovnim razvojem, in izdela osnove za ekološko čimbolj sprejemljivo izvajanje osnovne dejavnosti Luke Koper, pri čemer naj bo upoštevano tudi varstvo prebivalcev in ohranjanje okolja ter skrb za turistične potencialne obalne regije.

Obrazložitev:

Državni svet meni, da pristanišče Koper predstavlja pomemben dejavnik rasti narodnega gospodarstva. Geografska vpetost v osrčje Evrope z razvito prometno infrastrukturo in navezavo na prekomorske prometne poti ter V. in X. vseevropski koridor ponuja Sloveniji gospodarske priložnosti, ki jih je potrebno izkoristiti, še posebno, če se zavedamo primerjalnih prednosti pred sosednjimi državami, ki konkurenčnih morskimi potmi nimajo.

Sloveniji je uspelo zgraditi ustrezno prometno infrastrukturo in moderno pristanišče s potrebno poslovno infrastrukturo, tako da je koprsko pristanišče postalo vodilna tranzitna blagovna pot za mnoge evropske uporabnike v mednarodnem prekomorskem prometu. Da pa bi lahko postala Slovenija s svojim pristaniščem vodilna logistična in pristaniška smer za države srednje in vzhodne Evrope, so potrebna nadaljnja vlaganja v pristanišče, ki bi lahko le na ta način postalo tehnološko, infrastrukturno in organizacijsko najkvalitetnejše pristanišče v severnojadranskem prostoru. Ker gre za strateško razvojno odločitev, je nujen razmislek o vseh učinkih, ki bi jih nove investicije v koprsko pristanišče prinesle v narodno-gospodarski prostor Slovenije in o posledicah, s katerimi se bo morala soočiti lokalna skupnost.

Luka Koper namreč predstavlja na eni strani enega pomembnejših stebrov koprskega, regijskega in slovenskega gospodarstva, ki omogoča zaposlitev precejšnjemu številu ljudi in dosega pomembne dohodkovne tokove, hkrati pa njena dejavnost pomeni precejšno obremenitev za okolje. Dejavnost terminala razsutih tovorov na drugem pomolu, kjer se pretovarja železova ruda in premog, nedvomno vpliva na okolje. Zaradi obveznosti zmanjšanja dovoljenih emisij bo Luka Koper morala nadaljevati z izvajanjem obširnega programa ukrepov, ki bodo zagotovili čistejše in za okoliško prebivalstvo bolj zdrave bivalne razmere.

Presoja vplivov na okolje, ki jo je potrebno dopolniti skladno z novo zakonodajo, bo skupaj z zahtevami Krajevne skupnosti Ankaran pomembno vplivala na ekonomiko o izgradnji novega kontejnerskega terminala na tretjem pomolu.

Luka Koper bo morala proučiti možnosti za prestrukturiranje svojega pretovornega dela v tovore z višjo dodano vrednostjo ter optimizirati izrabo luškega prostora. Nujno bo ovrednotiti sedanji prostorski razvoj Luke Koper in ugotoviti, ali pristanišče za nadaljnji razvoj nujno potrebuje tretji pomol, za vsak predviden poseg pa izdelati celovito presajo vplivov na okolje in ga načrtovati v mejah, ki ga ugotovitve še dovoljujejo.

RAZVOJNE DILEME LUKE KOPER

Posvet je bil organiziran 1. marca 2005, v mali dvorani Državnega sveta, Šubičeva 4, Ljubljana. Vodila ga je predsednica Komisije državnega sveta za gospodarstvo Marta Turk.

Glede na aktualna vprašanja izgradnje tretjega pomola Luke Koper in s tem povezano prostorsko ureditvijo celotne pristaniške infrastrukture, se je Državni svet Republike Slovenije odločil organizirati posvet, na katerem so svoje poglede in interese predstavili predstavniki Luke Koper, Mestne občine Koper, pristojnih ministrstev ter zainteresirane strokovne in širše javnosti.

Janez Sušnik, predsednik državnega sveta, je uvodoma pozdravil vse zbrane in poudaril, da se je državni svet odločil pripraviti posvet, da bi širše osvetlili v tem trenutku izjemno aktualno odločitev o gradnji tretjega pomola Luke Koper. Menil je, da je v zvezi s tem potreben razmislek o učinkih, ki bi jih realizacija tega projekta prinesla v narodno-gospodarski prostor Slovenije in na drugi strani o posledicah, s katerimi se bo morala soočiti ožja lokalna skupnost.

Dejal je, da v državnem svetu želimo zagotoviti, da bi danes vsi, ki jih razvoj Luke Koper zadeva neposredno ali pa tudi zgolj posredno, imeli priložnost povedati svoje argumente za oziroma proti gradnji pomola. Zavedamo se prepleta gospodarskih interesov in okoljevarstvenih zahtev, želje po urejenem in mirnem življenju krajanov v neposredni bližini Luke Koper ter skrbi zaposlenih v Luki Koper, ki se zavedajo, da jim zgolj dolgoročen razvoj koprškega pristanišča, njegova konkurenčnost in pozitivno poslovanje lahko zagotavlja delovna mesta in primeren zaslužek. Upošteva različnost interesov in pogledov na nadaljnji razvoj slovenske obale se zdi upoštevanja vredna zamisel po celoviti obravnavi razvoja koprškega pristanišča.

Vlada Republike Slovenije se je glede na to, da je pretežni lastnik Luke Koper, na razvojno dilemo Luke Koper odzvala z ustanovitvijo medresorske delovne skupine, katere naloga je ureditev pravnih razmerij med Republiko Slovenijo in Luko Koper, priprava usmeritev, ki jih bo Republika Slovenija uveljavljala v zvezi s poslovnim razvojem Luke Koper in izdelava osnov za ekološko čim bolj sprejemljivo izvajanje osnovne dejavnosti Luke Koper. Od predstavnikov vlade želimo slišati, kako poteka delo in usklajevanje interesov.

Poudaril je, da so bili vabljeni predstavniki lokalnih oblasti in prebivalcev v neposredni bližini Luke Koper, da bi utemeljevali svoj pogled na zastavljene cilje Luke Koper in posledice njihovih odločitev na kvaliteto bivalnega okolja. K razpravi so povabljeni predstavniki gospodarstva, ki so povezani z dejavnostjo Luke Koper, ter tudi tisti segment gospodarstva - turizem, ki svojo prihodnost povezuje z ekološko neoporečno in čisto obalo.

Uvodni razpravljavci:

Janez Podobnik, minister za okolje in prostor, je uvodoma povedal, da je počaščen, da lahko kot minister pove nekaj osnovnih izhodišč. Poudaril je, da je njegova vloga predstavnika vlade še posebej občutljiva, ker poskuša korektno izpeljati vlogo člana

medresorske delovne skupine z mandatom, ki ji ga je podelila vlada. Kot član medresorske skupine, ki je že začela z delom, pokriva področje okoljskega in prostorskega vidika delovanja Luke Koper. Izrazil je prepričanje, da je srečanje v državnem svetu, ki ima več dimenzij, namenjeno podpori in v pomoč dobrim odločitvam medresorske vladne skupine.

Poudaril je, da je gospodarski razvoj nujen za prosperiteto kateregakoli območja, vendar pa gospodarski interesi na dolgi rok, brez upoštevanja okoljskih zahtev, ne pomenijo razvoja, ampak obratno. Evropska unija kot območje, ki nima izrazitih naravnih virov, mora razvoj graditi ob upoštevanju vseh vrednot in danosti ter s pomočjo znanja in lastne specifične kakovosti. Po njegovem mnenju je bila to tudi ena od osnovnih motivacij vseh tistih, ki so pripravili Lizbonsko strategijo št. 1. V zadnjem času je prišlo do nekaterih sprememb v okviru novih iskanj, in sicer, kako bi bila Evropska unija kompetitivna z drugimi najbolj uspešnimi svetovnimi gospodarstvi. Razvojne dileme nacionalnega pristaniškega gospodarstva so po njegovem prepričanju del nacionalnih razvojnih dilem in se v bistvu ne razlikujejo od evropskih in tudi globalnih. Prav zaradi neizbežnosti celovitega pristopa k reševanju razvojnih vprašanj in čim širše vključenosti vseh razvojnih potencialov ljudi je že vse od začetka, ko je postal minister za okolje in prostor, prepričan, da je treba k reševanju vseh odprtih vprašanj pristopiti v skladu z evropskimi standardi in ob upoštevanju okoljskih vidikov.

Dejstvo je, da konceptualna presoja celotnega območja Luke Koper, tako z vidika njenega notranjega razvoja kot vidika njenega vpliva navzven, v celoviti obliki še ni bila izvedena. Drugo dejstvo je, da kljub velikemu številu najrazličnejših, pogojno tudi komplementarnih, dejavnosti, ki pa so lahko problematična z vidika varovanja okolja, njihov kumulativni in sinergični vpliv še ni bil celovito presojan. Poleg tega je z vstopom Slovenije v Evropsko unijo treba v celoti upoštevati direktivo o presoji posameznih projektov na okolje, zato mora biti presoja vplivov na okolje izvedena za celotno pristanišče. Nadalje je v postopku za izdajo gradbenega dovoljenja na podlagi občinskih prostorskih aktov Mestne občine Koper nujna pridobitev okoljevarstvenega soglasja, ki mora ovrednotiti prej omenjeni kumulativni in sinergični vpliv vseh dejavnosti v koprskem pristanišču in ne zgolj načrtovane gradnje III. pomola. Poudaril je, da so sprejete spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Mestne občine Koper iz leta 2004, ki so zajele območje od ureditvenega območja tretjega pomola do mejnega prehoda Lazaret, v nasprotju z danes veljavno zakonodajo. Od sprejema uredbe o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena v letu 2003 je namreč pristaniška infrastruktura postala prostorska ureditev državnega pomena. Občine v tem smislu nimajo neposrednega pooblastila, da spreminjajo obstoječe ureditvene načrte. Spremembe pa so na podlagi nove zakonodaje mogoče, in to z instrumentom, ki mu rečemo državni lokacijski načrt.

Kot minister za okolje in prostor je še posebej izpostavil, da je zelo pomembno, na kakšen način so prebivalci vključeni in aktivno lahko sodelujejo in imajo ustrezne pravice v postopkih, ki opredeljujejo usodo okolja in prostora, v katerem živijo. Evropska unija je še posebej občutljiva na ta vidik in je nekatere rešitve že vgradila v svoje pravne akte. Ob tem je omenil pomembno vlogo lokalne skupnosti in tudi njenih mehanizmov v okviru delovanja občinskih

oblasti in so zelo pomembna za graditev zaupanja in transparentnega postopka odločanja. Tudi tukaj imamo nekatere izkušnje in usmeritve evropskih standardov, ki so zelo jasne in gradijo sistem varstva okolja tudi na vključitvi civilne družbe.

Gospodarstvo že samo po sebi zahteva fleksibilnost, zato birokratske ovire pomenijo oviro, predvsem strošek v tem postopku. Opozoril je, da je treba nehati z dosedanja prakso neenotnih meril v konkretnih oblikovanih prostorskih aktih do zadnjega posamičnega akta z nepotrebnim zavlačevanjem. Gospodarstvu mora država nuditi razvojne možnosti in prostorske ureditve morajo biti spodbude za gospodarski razvoj. Njegovo mnenje je, da gradnja III. pomola ne moremo in ne smemo ločevati od celovite razvojne strategije na pristaniški infrastrukturi in da je razvoj treba graditi na sodobnih tehnoloških rešitvah, ki nudijo okolju zadostno zaščito in so dolgoročno edina razvojna prednost, ki jo lahko dosežemo na tem dragoceno omejenem prostoru Republike Slovenije. Obveščen je, da tudi vodstvo Luke Koper podpira tako usmeritev.

Pravne nedoslednosti in tudi nekatere napake v dosedanjih postopkih je mogoče sanirati. Kako? Strokovnjaki mu predlagajo instrument, ki se mu reče državni lokacijski načrt, ki bo celovito in trajno določil prostorske in okoljske razvojne možnosti tega območja. Nenazadnje je konsenz tisti, ki praviloma gradi hišo zaupanja in praviloma ne rojeva nobenih sporov, tudi sodnih ne. Dejal je, da vemo, kaj se zgodi, če se sodni spori kopičijo, še posebej v pravno nedorečenem okolju. S tem se postopki samo podaljšujejo in zmanjšujejo že tako težko pridobljene konkurenčne prednosti našega gospodarstva. Tudi sama pridobitev okoljevarstvenega soglasja na podlagi obstoječih občinskih prostorskih aktov bi v okviru veljavnih postopkov lahko povzročila zelo dolgo in celo zelo težko rešljivo situacijo za investitorja, ki bi v okviru obstoječih prostorskih omejitev investicijo zelo težko prilagodil okoljskim pogojem.

Ob koncu je izrazil prepričanje, da bo danes med nami zelo odkrita in živahna razprava in da bodo predstavniki različnih resorjev, vladnih služb, podjetij, lokalne skupnosti, prebivalcev podrobneje osvetlili tudi druge, še posebej gospodarske, vidike Luke Koper. Osebnostno je prepričan, da bo slovenska vlada storila vse, da bo Luka Koper obstala in ostala gospodarsko zelo vitalen subjekt. Dejal je, da je treba razumeti ministra za okolje in prostor, da na takem srečanju predstavi prostorske in okoljske vidike problema in da ga ne smemo razumeti kot nek zadržek, neko zavoro, ampak kot iskren prispevek k načrtovanju trajnostnega razvoja slovenske Istre.

Bruno Korelič, glavni direktor Luke Koper - Vloga in pomen pristanišča za nacionalno gospodarstvo (referat):

ALI SLOVENIJA POTREBUJE PRISTANIŠČE?

Ali Slovenija potrebuje sodobne avtoceste? Nisem še opazil, da bi se ob tej temi pojavljale kakšne dileme. Čeprav so avtoceste objekti, ki že pri gradnji krepko zarezajo v prostor, ko so predane uporabi, pa trajno in znatno obremenjujejo okolje. Ceste so infrastruktura, ki jo uporabljajo praktično vsi državljani in zato prav vsakdo soglaša, da je potrebna. Seveda pa tudi pri teh projektih ne gre vse gladko: prebivalci območja ceste jo po eni strani hočejo imeti dovolj blizu in dostopno, po drugi strani pa čimbolj daleč od njihovih dvorišč in vrtičkov.

Trgovska pristanišča so za nacionalno gospodarstvo silno pomembna prometna infrastruktura, vendar tega pomena državljani ne zaznavajo neposredno in ga zato tudi ne poznajo. Za razliko od cest in železnic pa pri pristanišču ni možno izbirati med alternativnimi lokacijami, še zlasti ne v Sloveniji. Zato je naše trgovsko pristanišče lahko le v Koprskem zalivu, na lokaciji, ki jo je določila sama narava.

NAŠA GEOGRAFSKA LEGA JE VELIKA PRIMERJALNA PREDNOST

Biti geografsko in prometno vpet v osrčje Evrope z razvito prometno infrastrukturo in navezavo na prekomorske prometne poti, je prednost in priložnost, ki jo imajo le redke evropske države. Imeti za sosede razvite evropske države, ki nimajo konkurenčnih morskih poti, imajo pa veliko mednarodno prekomorsko blagovno menjavo, je veliko bogastvo in izredna priložnost za nacionalno ekonomijo, ki jo je pametno izrabit. In tu je Slovenija v zadnjega pol stoletja zgodovine bila uspešna. Zgradila je ustrezno prometno infrastrukturo in moderno pristanišče s potrebno poslovno infrastrukturo in razvitimi servisnimi dejavnostmi, bančništvom, zavarovalništvom in podobno, kar vse omogoča valorizacijo naše geografske lege. V samostojni Sloveniji smo te resurse še bolj uspešno krepili in postali vodilna tranzitna blagovna pot za mnoge evropske uporabnike v mednarodnem prekomorskem prometu. Razvili smo koprsko pristanišče v mednarodni blagovni distribucijski in logistični sistem, prek katerega se oskrbujejo številne evropske tovarne in energetske objekti.

PRILOŽNOST: USTVARIT MILIJARDO EVROV LETNIH PRIHODKOV

Priložnost, ki jo sedaj Slovenija s svojim pristaniščem in infrastrukturo ima, je v tem, da lahko postane vodilna logistična in pristaniška smer za države srednje in vzhodne Evrope. Imamo možnost, prodajati logistične in povezane poslovne in finančne storitve našim partnerjem po konkurenčnih pogojih. To so produkti, ki jih vezano na globalizacijo potrebujejo ekonomije vseh evropskih držav tudi dolgoročno. Ustvariti milijardo evrov letnih prihodkov iz naslova blagovnega tranzita in vzporednih storitev je cilj, ki si ga Slovenija srednjeročno zlahka zastavi in s tem zagotovi nove zaposlitve mnogim visokokvalificiranim kadrom. Imamo vse potrebne resurse: geografsko pozicijo, prometno infrastrukturo, pristanišče, morje, institucije, ki usposablajo visokokvalificirane kadre - zakaj torej tega ne bi tudi uresničili.

SLOVENIJA JE POMORSKA DRŽAVA

Leta 1991 je slovenski parlament sprejel Resolucijo o pomorski usmeritve Slovenije in pričakovati je bilo, da se bo razvoj pomorstva glede na primerjalne prednosti, hitro širil. Žal je Resolucija ostala deklaracija na papirju, realen razvoj Slovenije je šel svojo pot. Razvoj pomorstva pa skoraj zastal. Težave edinega slovenskega ladjarja so se zahvaljujoč modrosti poslancev v DZ, reševale, ribištvo in predelava rib je zamrla, turizem se je le s težavo pobiral, izgradnja pristaniške infrastrukture je s strani države bila prej ovirana, kot spodbujana, razprave o potrebnosti izgradnje nove železniške povezave med Koprom in Divačo so se vlekle v nedogled, brez prave volje, da se projekt tudi kdaj začne. Resnici na ljubo je bilo tudi nekaj premikov. Sprejet je bil Pomorski zakonik, ki naj bi zagotovil osnovo in pogoje za hitrejši razvoj pomorstva. Začela se je graditi avtocesta proti morju, ki je danes tudi končana. Luka Koper si je utrjevala svoj tržni položaj v svetu in postajala klub nerazumevanju Ljubljane vodilno tranzitno pristanišče v Jadranu.

TRGOVSKO PRISTANIŠČE JE ZA DRŽAVO POMEMBNA INFRASTRUKTURA

Trgovska pristanišča so za vsako državo, ki ima izhod na morje, zelo pomembna infrastrukturna in gospodarska dejavnost. Zaradi vpliva na nastajanje novih delovnih mest v mnogih panogah, ki se navezujejo na dejavnost pristanišč, večina svetovnih držav gradi pristaniško infrastrukturo in prometnice do njih z javnim denarjem. V Sloveniji smo ubrali drugačno pot. Državi pač ni bilo potrebno vlagati v pristanišče, saj je to počela in še danes počne podjetje Luka Koper. Tako država in lokalna skupnost le pobira sadove dela sedanjih in preteklih generacij v Luki Koper.

Danes se preko koprskeske luke pretovori med 12 in 13 milijonov ton različnega blaga za slovenske potrebe in mnoge druge evropske

države. Učinki pretovora v Luki so večplastni in v Institutu Pomorske fakultete so izračunali, da se vsak zaračunan tolar v Luki pomnoži z večkratnikom 13 v slovenskem prostoru. Kar pomeni, da zaradi dejstva, da imamo trgovsko pristanišče v Sloveniji, ustvarjajo prihodke in delovna mesta mnoga druga podjetja od železnic in cestnih transporterjev do ladjarjev, špediterjev, gradbenih podjetij in mnogih drugih dejavnosti, kot so banke, zavarovalnice, državne inštitucije in organi. V koprskem pristanišču danes posluje preko 100 različnih podjetij, ki skupno zaposlujejo posredno in neposredno 4000 delavcev, katerim je potrebno prišteti saj še enkrat toliko drugih delovnih mest v Sloveniji, ki so povezana z dejavnostjo pristanišča in transporta blaga in storitev iz ali v pristanišče. Če vse to poskušamo izraziti z denarjem, lahko trdim, da obstoj pristanišča in dejavnosti, vezane na njega, ustvarjajo na letni ravni okoli 200 milijard SIT prihodkov ali preko 100 milijard SIT dodane vrednosti.

KOPER JE MEDNARODNO LOGISTIČNO IN DISTRIBUCIJSKO SREDIŠČE

Koprsko pristanišče je postalo pomembno mednarodno logistično in distribucijsko središče, ki je pomembno zaznamovalo celoten razvoj občine Koper, Obale in tudi Slovenije. Nenazadnje je tudi zaradi Luke Koper, Slovenija s Koprom postala prepoznavna na vseh kontinentih sveta in dobila svoje mesto na vseh pomorskih zemljevidih. Upoštevajoč kakovost in mednarodno konkurenčnost storitev koprskega pristanišča in njegovo vodilno tranzitno vlogo na jugu Evrope, obstajajo realne možnosti, da Luka Koper postane eden najbolj perspektivnih gospodarskih subjektov v Sloveniji ter tehnološko, infrastrukturno in organizacijsko najkvalitetnejše pristanišče v regiji. Znotraj samega območja pristanišča pa se bodo razvijale mnoge proizvodne in storitvene dejavnosti. Nižji logistični stroški bodo omogočili razvoj mednarodnega distribucijskega središča med gospodarstvom daljnega vzhoda in Evrope. Krajše transportne povezave z dodatnim železniškim tirom in hitro cestno povezavo bodo skrajšale in poenostavile povezave med čezmorskimi državami in Evropo. To bo nedvomno vplivalo na razvoj mnogih dejavnosti v Sloveniji in prepoznavnost Slovenije v svetu.

MOTEČI TERMINAL ZA RAZSUTE TOVORE

V skoraj petdesetih letih razvoja pristanišča se je to razvilo na površini 260 hektarjev, pretežno pridobljenih s poglobljanjem morskega dna in nasipavanjem plitvega morja. Pristanišče po svoji infrastrukturni in komunalni opremljenosti predstavlja srednje veliko slovensko mesto. Dejavnosti, ki se tam opravljajo, pa gotovo ne vplivajo na okolje nič bolj kot katerakoli mesto v Sloveniji. Izjema je seveda dejavnost terminala razsutih tovorov na drugem pomolu, ki je v zadnjem času jabolko spora oziroma tarča nezadovoljstva prebivalcev Ankarana. Neodgovorno bi bilo trditi, da tako imenovani energetski terminal na II. pomolu, na katerem pretovarjamo železovo rudo in energetski premog, ne vplivajo na okolje. Če že drugače ne, je moteč videz velikih črnih kupov premoga in rjave rude. Umestitev tega terminala v prostor je bila določena s prostorskim dokumentom in dovoljenji, pri tem pa so bili upoštevani vsi ukrepi iz študije vpliva na okolje ter slovenskimi standardi, določenimi z okoljsko zakonodajo. Emisije prašnih delcev in hrupa se redno in sistematično merijo in jih nadzira Agencija za okolje in prostor RS. Povprečne obremenitve so v okvirih dovoljenih normativov, kar pa ne pomeni, da občasno, ob izrednih vremenskih razmerah, ne presežejo mejnih vrednosti. Vendar so takšne izredne prekoračitve predvidene tudi v samem pravilniku o nadzoru emisij in niso toliko pogoste, da bi zapadle sankcijam.

Zaradi takih izrednih motenj, pa tudi zaradi evropske direktive, ki predpisuje obveznost zmanjšanja dovoljenih emisij za 50% do leta 2010, smo že v lanskem letu začeli izvajati obširen program ukrepov, ki že dajejo zadovoljive rezultate, in prepričani smo, da bomo z doslednim uresničevanjem programa dosegli predpisane cilje. Eden od ukrepov je postavitvev proti prašnim in protihrupnim sten okoli terminala. Visoke so 11 metrov in bodo onemogočale

vpliv vetrov, hkrati pa sanirajo motečo vizualno podobo terminala. Tudi drugi ukrepi, kot so prhanje skladiščnih površin z vodno meglo in pa uvajanje sodobnejše tehnologije, v katero vlagamo velika sredstva, bodo zagotovili uspešnost programa. Obsega pretovora kratkoročno ni mogoče omejiti zaradi dolgoročnih pogodb. Toda naš program vključuje tudi postopno zmanjševanje skladiščenja premoga za 5% letno od leta 2015 dalje in se bo tako do leta 2025 količina omejila na obseg potreb slovenske energetike.

Iz povedanega sledi, da je na obstoječih površinah (tudi zaradi omejene nosilnosti tal 3.000 kg na m²) nemogoče postaviti nove terminala, zlasti ne kontejnerskega terminala, ki je tako razvojno, dohodkovno, kakor tudi ekološko, najbolj sprejemljiva dejavnost v vsakem pristanišču, tudi v Luki Koper.

Načrtovanje III. pomola sega v sam začetek razvoja pristanišča, torej skoraj 50 let nazaj, le da je tedaj na III. pomolu bil predviden terminal za premog in rude. V letu 1995 so bili sprejeti in v vladi potrjeni PUP in Odlok MOK o ureditvenem načrtu pomola III, ki se skladno z Uredbo o vrstah prostorske ureditve državnega pomena šteje za državni lokacijski načrt.

V letu 2004 je bil na osnovi razgrnitve in javne razprave v KS Ankaran sprejet Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega družbenega plana MOK. S citiranjem Odlokom so bile upoštevane zahteve občanov KS Ankaran, pomol je bil zmanjšan po vsej dolžini za 75 m z novimi športnimi in turističnimi dejavnostmi v kontaktnem območju.

Pri tem moram poudariti, da se prostorski razvoj koprskega pristanišča izvaja na osnovi strategije prostorskega razvoja Slovenije, ki jo je sprejel Državni zbor RS. Zato je odločitev o novem DLN potrebno temeljito pretehtati tudi skozi posledice na konkurenčnost pristanišča glede na sosednja pristanišča v Trstu in Reki, v katerih razvoj njihove vlade pravkar vlagajo velika javna sredstva. Ne gre torej za samovoljno načrtovanje in izgradnjo novih infrastruktur na pomolu III, kot nam nekateri hočejo očitati, temveč za zavestno odločitev lastnikov delniške družbe Luka Koper oz. njegovih organov. Pri tem je potrebno upoštevati legitimne zahteve krajanov po spoštovanju vseh ukrepov za zaščito okolja in življenjskih pogojev ne le občanov, temveč tudi vseh zaposlenih. Presoda vplivov na okolje, ki jo je potrebno dopolniti skladno z novo zakonodajo, pa bo skupaj z zahtevami KS Ankaran vplivala na ekonomiko o izgradnji novega kontejnerskega terminala na pomolu III. Vsekakor gre za strateško razvojno odločitev, ki bo zagotovila mnoga nova delovna mesta in ne le v Kopru, temveč v gospodarstvu Slovenije na sploh.

Naj zaključim, da bo izgradnja III. pomola tudi dokončno postavila prostorske meje razvoja pristanišča in tako določila njegovo umestitev v prostor.

Mag. Peter Puhan, v.d. direktor Direktorata za notranji trg, Ministrstvo za gospodarstvo: Luka koper kot dejavnik gospodarskega razvoja Slovenije (referat):

Ministrstvo za gospodarstvo gleda na tovorno pristanišče Koper kot okno v svet in vstopna vrata v Slovenijo. Ugotavlja, da je do zapletene situacije in nerešenih razmerij med Luko Koper, d.d. in Republiko Slovenijo prišlo zaradi nejasnega stališča na eni strani do pristanišča kot infrastrukture in na drugi strani do izvajalca storitev v tem pristanišču. Trenutno Luka Koper, d.d. izvaja obe dejavnosti kot delniška družba v večinski lasti države.

10 največjih delničarjev na dan 30.09.2004

	št. delnic	delež
Republika Slovenija (od tega 49% prednostnih z omejenim upravljavskimi upravičenji in nižjo dividendo ter 2% navadnih)	7.140.000	51,00%
Slovenska odškodninska družba	1.096.319	7,83%
Pidi in vzajemni skladi	1.035.057	7,39%
Občina Koper	928.480	6,63%
Kapitalska družba d.d. s PPS	787.783	5,64%

Podatki o družbi, povzeti iz Letnega poročila za l. 2003

Izbrani kazalniki poslovanja iz letnega poročila 2003 kažejo stalno rast prihodkov iz poslovanja (14,5 milijarde SIT v l. 2003) in pretovora (podatki so v nadaljevanju), medtem ko se pa npr. dodana vrednost na zaposlenega vrti okoli 12,5 in 13,6 milijonov SIT v letih 1999 do 2003. Število zaposlenih je štiri leta stagniralo na 630, v l. 2003 pa se je povzpelo na 647 (zaradi povečanih potreb v pristaniški dejavnosti).

Ugotavljamo, da merjeno v tonah pretovora le-ta raste, čeprav morda struktura še ni optimalna: še vedno je relativno visok delež pretovora sipkih tovorov, ki imajo zelo slab vpliv na okolje (premog). Verjetno pa se za pretovor sipkih tovorov dosegajo tudi nižje cene storitve.

V strukturi pretovora po tržiščih v l. 2003 (v tonah) je Luka Koper opravila več kot tretjino pretovora za domače tržišče, četrtno za avstrijsko, desetino za italijansko, sledijo pa tržišča bivše Jugoslavije ter madžarsko, slovaško in češko tržišče. V prihodnosti pričakujejo spremembo v strukturi v korist tranzitnega tovora.

Luka Koper, d.d. zaenkrat ne plačuje koncesnine.

V nadaljevanju so povzeti podatki Luke Koper, d.d. o ladijskem pretovoru v letih 2002, 2003 in 2004.

2004 (v tonah)

	Nakladanje	Razkladanje	Skupaj
Generalni tovari	747.088	180.134	927.222
Kontejnerji	754.038	839.396	1.593.434
Vozila	208.789	263.779	472.568
Sipki in rzsuti tovari	1.757.018	5.654.206	7.411.224
Tekoči tovari	1.659	1.996.500	1.998.159
Skupaj	3.468.592	8.934.016	12.402.607

2003 (v tonah)

	Nakladanje	Razkladanje	Skupaj
Generalni tovari	1.083.536	173.866	1.257.402
Kontejnerji	620.252	665.009	1.285.262
Vozila	113.615	173.014	286.629
Sipki in rzsuti tovari	1.364.121	4.957.281	6.321.403
Tekoči tovari	4.139	1.881.622	1.885.761
Skupaj	3.185.664	7.850.793	11.036.457

2002 (v tonah)

	Nakladanje	Razkladanje	Skupaj
Generalni tovari	1.031.445	113.969	1.145.414
Kontejnerji	625.843	580.271	1.206.114
Vozila	103.029	118.931	221.960
Sipki in rzsuti tovari	892.357	4.073.710	4.966.066
Tekoči tovari	43.448	1.848.494	1.891.942
Skupaj	2.696.122	6.735.375	9.431.497

Odperta vprašanja

Za nadaljnje reševanje in razumevanje nerešenih in odprtih razmerij med Luko Koper d.d. in Republiko Slovenijo pa je nujno treba najprej razmejiti pojma "pristanišče Koper" in "Luka Koper d.d.". V prvem primeru gre za javno infrastrukturo oz. konkretno za tovorno pristanišče, v drugem primeru pa gre za komercialno družbo, ki posluje na območju tovrnega pristanišča Koper. Takšnih družb (pretovornih operaterjev) je lahko na območju nekega tovrnega pristanišča več, kot je to npr. v večini zahodnoevropskih držav, kjer je ta del trga odprt za svobodno konkurenco.

Odločitev o načinu bodoče organiziranosti na področju tovrnega pristanišča v Kopru, ki jo bo sprejela Vlada RS, bo zagotovo rezultat širših razprav: strokovnih mnenj, mnenja javnosti, dela medresorske delovne skupine ipd. Model rešitve, ki ga predvideva koalicijska pogodba (str. 66) se nanaša na ustanovitev pristaniške uprave (na katero bi država prenesla pristaniško infrastrukturo) in ločitvi izvajalske dejavnosti pretovora. S stališča Ministrstva za gospodarstvo je treba presoditi, kaj takšen model pomeni tako za storitev transporta tovora za industrijo, trgovino in turizem in seveda tudi za gospodarske družbe, ki se s temi dejavnostmi ukvarjajo.

Stališče Ministrstva za gospodarstvo

Načeloma Ministrstvo za gospodarstvo podpira vsako rešitev, ki bo v korist razvoju gospodarstva. To pa pomeni, da mora država:

- omogočiti **nemoten razvoj pristanišča Koper in v povezavi z njim investirati v železniško (in cestno) infrastrukturo**. Iz ene izmed raziskav¹ o koristih tovrnega pristanišča za RS izhaja, da je multiplikativni učinek kot rezultat pretovora v Kopru in prevoza tega tovora skozi Slovenijo 13 SIT na vsak tolar, če pa tovora ne peljemo skozi Slovenijo, le še 5,28 SIT! Pristanišče Koper, ki dejansko predstavlja okno v svet za celo državo, je treba še nadalje razvijati in mu omogočiti čim bolj odprte medsebojne logistične povezave (železnica, oz. II tir, sodobna cestna povezava itd.). Že navedeni članek navaja tudi, da trenutni razvoj transportne infrastrukture v Sloveniji ne sledi razvoju kopskega tovrnega pristanišča. Ne gre prezreti tudi dejstva, da gre tretjina tovora iz Luke Koper po cesti (t.j. 3,4 milijona ton konec l. 2002), dve tretjini pa po železnici. Takšna struktura vsekakor ni primerna, saj povečan transport tovora po cestah, ki ga prinaša razvoj tovrnega pristanišča Koper, pomeni tveganje pretiranega onesnaževanja okolja.

¹ Bruno Korelič, Edvard Roškar:
BENEFITS OF THE SEA
PORT FOR THE REPUBLIC
OF SLOVENIA; članek
povzema študijo Fakultete za
pomorstvo in transport o vplivih
Luke Koper na državo

Nobenega dvoma ni, da je geografska lega Slovenije idealna za razvoj pristanišča in tranzitnega transporta. Od obeh se pričakujejo finančne in ekonomske koristi. V isti študiji je ugotovljeno, da brez luške dejavnosti tudi ne bi delovalo tudi mnogo drugih. V povezavi s procesom pretovora v koprskem pristanišču deluje: 34 odpravnikov tovora, 33 ladijskih agentov, 48 lastnikov ladjeva, 8 bank, 6 zavarovalniških družb itd. Delovanje pristanišča je torej izredno pomembno iz makroekonomskega vidika za celotno prometno gospodarsko panogo.

- v luči podpiranja konkurence (in onemogočanja monopolov) na območju koprskega tovornega pristanišča omogočiti odprt trg pretovornih storitev, in sicer na osnovi svobodne konkurence in enakih pogojev za vse. Koncesijska razmerja za pridobitev pravice do pretovora na območju pristanišča Koper bi morala biti podeljena na podlagi javnih razpisov oz. na transparenten in javni način. Gre za trženje pretovornih, transportnih, špedicijskih, itd. storitev, ki so za državo Slovenijo glede na njeno ugodno geografsko lego v tem delu Evrope zelo perspektivne, zato bi bilo potrebno to priložnost na vsak način izkoristiti.
- ob vsem predvidenem razvoju tovornega pristanišča ne smemo pozabiti lokalnega prebivalstva. Prizadeti so predvsem tisti prebivalci, ki s pristaniščem niso nikakor povezani (delovno, lastniško...) in bi želeli razvijati panogo, ki vsaj na prvi pogled ne gre skupaj - t.j. turistično dejavnost. Morda na zadevnem delu obale res ni mogoče razvijati klasičnega "kopalnega" počitnikovanja, sama koalicijska pogodba pa predvideva zagotovitev pogojev za razvoj turističnega ladjarstva.

Iz navedenega izhaja, da je iz vidika Ministrstva za gospodarstvo za pristaniškega operaterja pomembno, da vlaga v lasten razvoj in nudi svojim uporabnikom:

- kakovostno storitev
- ceno storitev primerno ponudbi in konkurenčnim izvajalcem (pristanišče Trst in Reka oziroma severnoevropska pristanišča+železniški/cestni prevoz).

Iz dosedanjih poročil, člankov in razprav izhaja, da Luka Koper, d.d. ponuja kvalitetno storitev ter da je v preteklosti del sredstev namenila tudi za investicije v ohranitev okolja (pridobljen certifikat kakovosti ISO 9001). Da bi te vplive obdržali pod nadzorom oziroma jih postopoma zmanjšali, pristojne institucije s pooblastilom ministrstva za okolje in prostor redno opravljajo meritve parametrov zraka, vode in hrupa (pridobljen certifikat ISO 14001).

Ministrstvo za gospodarstvo zato vsekakor ne želi dolgotrajnih razpravljanj in preprirov, kar gre predvsem v korist konkurenci izven naših meja, ki utegne prevzeti del poslov, hkrati pa imata Kopru najbližji pristanišči v tujini (Trst in Reka) vsaj še politično podporo države.

V prihodnje bo treba urediti vse nerešene odnose med Republiko Slovenijo in Luko Koper d.d.. Sama izvedba urejanja razmerij trenutno za Ministrstvo za gospodarstvo morda niti ni najpomembnejša (pretehtati je treba način razdelitve sredstev, doseči soglasje oz. kompromis; definirati pristaniško infrastrukturo in opremo, definirati lastnika), saj zadeva predvsem resorno Ministrstvo za promet, Ministrstvo za finance in z vidika prostora Ministrstvo za okolje in prostor.

Mag. Janez Požar, v.d. direktor Direktorata za pomorstvo, Ministrstvo za promet (power point prezentacija): je opozoril na trende, ki veljajo v svetu in ki se dajo aplicirati tudi na naše. Po

podatkih Svetovne banke je danes v svetu približno 2000 pristanišč, ki se ukvarjajo z mednarodnim prometom in so vezana na pretovor kontejnerjev. Znano je tudi, da se več kot 80 % svetovne trgovine odvija po morju in ker ta trgovina stalno narašča, narašča tudi promet; od leta 1997 se je samo pomorski promet povečeval približno za 2,2 % na leto, kar pa ne velja za kontejnerski promet, ki se je povečeval z neko drugo, ne ravno primerljivo stopnjo.

Po pred dnevi objavljenimi podatki je Rotterdam v lanskem letu dosegel 16 % rast pretovora in je prvo svetovno pristanišče, ki je prebilo magično mejo 350 milijonov ton pretovorov na leto. Od leta 1997 je Rotterdam v lanskem letu dosegel največjo stopnjo rasti, to je 8 %, poleg tega je to prvo pristanišče, ki ne leži v Aziji, ki je prebilo magično mejo 7 milijonov kontejnerjev pretovora/leto. Lani je bila ta številka 8 milijonov in pričakovati je, da bo v letu 2006 Rotterdam prvi v Evropi prebil mejo 10 milijonov kontejnerskega pretovora na leto. V lanskem letu sta bili v Evropi dve pristanišči, ki sta imeli na področju kontejnerskega pretovora več kot 10 % stopnjo rasti glede na leto 2003, in sicer Hamburg in Amsterdam. Antwerpen jima je sledil s 6 % stopnjo rasti. Deset največjih evropskih pristaniščih je v lanskem letu doseglo pozitivno rast pretovora, večinoma je vse skupaj ležalo na kontejnerjih.

Po podatkih Svetovne banke ima 45 % kontejnerskih tovorov izvor na Daljnem Vzhodu, 45% kontejnerjev je od tam namenjenih v svet in od tega jih Evropa absorbira približno 43%. To pomeni, da pride približno polovica tovara iz Azije v Evropo in v glavnem le-tega "pobirajo" severnoevropska pristanišča in nekaj pristanišč v Mediteranu, ki so na osi proti Gibraltarju.

UNCTAD je v svoji študiji o pomorskem prometu napovedal, da bo med leti 1998 in 2010 kontejnerski promet oziroma pomorski promet naraščal 4-5 % na leto. V svetu pristanišča tem trendom sledijo, danes je približno v svetu podpisanih več kot 100 koncesijskih pogodb za gradnjo večinoma kontejnerskih terminalov oziroma posodobitev le-teh po sistemu BOT za gradnjo (Build Operate Transfer). Operater zgradi terminal, ga v skladu s pogodbo opravlja določeno dobo in nato prenese na upravljavca. V našem primeru bi bila to država. Opozoril je na podatek, da 10 največjih kontejnerskih pristanišč na svetu pretovori 31 % svetovnega pretovora kontejnerjev. Poleg tega se ladijske vozne iz leta v leto manjšajo zaradi vedno večjih ponudnikov, posledično pa bodo trgovski tokovi še vedno rasli.

Opozoril je na naraščanje kontejnerskega pretovora v zadnjih dvajsetih, petindvajsetih letih: od leta 1981 naprej je bila stopnja rasti precej umirjena, dokler niso od leta 1995 naprej začeli veliki ponudniki storitev razmišljati o ustanovitvi HUB terminalov, kar je povzročilo večjo rast kontejnerskega pretovora. V lanskem letu je po podatkih UNCTAD-a -prebilo mejo 300 milijonov kontejnerskega pretovora v celemu svetu.

Razvoj povzroči drug razvoj. Ko so se novi HUB terminali "razbohotili", so se začeli temu prilagajati prevozniki in začeli graditi vedno večje ladje in vedno večje terminale. Pred enim letom je bila mogoče Hamburg Express ena največjih ladij, ki je plula po svetovnih morjih, danes pa vemo, da so bile konec lanskega leta prve dobave China Ship, ki nosijo več kot 10.000 kontejnerjev. Nemški ladjar je v sodelovanju s svojimi partnerji dal Univerzi Politehniko v Louvru v Belgiji narediti študijo, kako bi naredili ladjo, ki bi imela maksimalne donose. To bi lahko bila Malacca Max, največja ladja, ki bi še lahko šla skozi singapursko ožino in bi lahko nosila 18.000 kontejnerjev.

Za ladjo je najbolj pomembno, da lahko v pristanišče pride in zato je pomembna globina morja. Globina morja je v severnoevropskih pristaniščih dokaj kritičen faktor in se giblje med 10 in 15 metri. Na novo generacijo ladij - Malacca Max - je pripravljen samo Rotterdam. Rotterdam ima vizijo razvoja pristanišča do leta 2012 - praktično

so naredili načrt pokrivanja Črnega morja s pristaniščem Rotterdam.

Svetovna banka je pripravila paket reform pristanišč, znotraj katerega so identificirali tri ključne akterje: vlade, ladjarje in špediterje. Vlade lahko oblikujejo realne strategije pri razvoju pristanišč. Ladjarji so pomembni iz enega razloga, in sicer obvladujejo blagovne tokove. Če se ladjar ne odloči, da bo prišel v neko pristanišče, ga ne bo. Pristanišče je lahko še tako moderno, pač ne bo od tega nič. Špediterji morajo oblikovati učinkovito distribucijsko omrežje.

Verjame, da je vodstvo Luke Koper že leta 1995 ocenilo, kam vodijo svetovni trendi - takrat je namreč začela razmišljati o potrebi po terminalu. Primerjava podatkov letnega poročila Luke Koper za lansko leto in podatkov UNCTAD-a kaže, da ima Luka Koper načeloma večjo rast pretovora kontejnerjev od svetovnega povprečja (leta 2004 okoli 150.000 pretovora). V primeru Luke Koper se pojavlja en problem, in sicer vedno več je kontejnerskih prevozov in vedno večji so logistični problemi na kraju samem. To so že Nizozemci ugotovili, kajti ni problem pripeljati v pristanišče ladje s 18.000 kontejnerjev, ampak problem predstavljajo pretovarjanje in odvoz teh kontejnerjev. Na eni strani imamo železnico (vemo kakšni so problemi), na drugi strani pa avtoceste in cestno omrežje, ki je vedno bolj zasičeno s tem prometom. Pri tem tudi Evropska unija ni povsem indiferentna in je oblikovala program Marco Polo, ki naj bi vzpostavil nove oblike prevozov naprej. Edino rešitev, ki jo vidijo v bližnji prihodnosti, so pomorske avtoceste.

Vlada RS je 20. januarja 2005 ustanovila medresorsko delovno skupino za celovito obravnavo razvoja koprškega pristanišča in njegovega vplivnega območja. Sestavljajo jo predstavniki resornih ministrstev: promet, finance, okolje in prostor, gospodarstvo, javno upravo, obrambo, kulturo ter predstavnik kabineta predsednika vlade. Medresorska delovna skupina si je na podlagi sklepa vlade zadala tri naloge: (a) priprava smernic razvoja koprškega pristanišča, vključno s celovito ureditvijo medsebojnih pravnih razmerij (ureditev stvarno-pravnih razmerij, ureditev koncesijskega razmerja za izvajanje pristaniške javne službe, ureditev razmerij glede rabe morja za izvajanje pristaniške dejavnosti upoštevajoč že oblikovane dokumente), ki jih potrdi vlada, (b) ocena utemeljenosti predloga državnega lokacijskega načrta za celotno pristaniško infrastrukturo in (c) priprava zasnove usmeritev, ki jih bo v zvezi s poslovnim razvojem Luke Koper, d.d., zastopala RS kot nosilka upravljavskih upravičenj. Medresorska delovna skupina se je že sestala 14. januarja 2005, naslednjič se bo 9. marca, ko bi naj pripravila prvo poročilo za vlado.

Prof. dr. Jurij Kolenc, dekan Fakultete za pomorstvo in promet, Univerza v Ljubljani: *Globalizacijski vplivi in sinergijski učinki razvoja pristanišč* (referat):

1. GLOBALIZACIJSKI PROCESI

Poenostavljeno se globalizacijo lahko definira kot proces povezovanja ljudi, narodov, regij, držav in civilizacij, ki se odvija na različnih področjih in v različnih časih in hitrostih s tendenco, da zajame cel svet. Svetovno gospodarstvo se razvija skozi sledeče globalizacijske procese:

- pospeševanje mednarodnih blagovnih tokov in kapitala,
- pospeševanje integracije svetovnega gospodarstva skozi integracijo proizvodnje, distribucije in transporta oz. zagotavljanje globalnih logističnih procesov,
- pospeševanje procesov standardizacije in homogenizacije gospodarstva celega sveta z neprekinjenim zviševanjem kvalitete proizvodov, storitev in zaščite okolja.

Globalizacijski procesi so postali faktor pospešenega razvoja in modernizacije:

- prometne infrastrukture vseh prometnih panog,
- transportnih in manipulacijskih sredstev vseh prometnih panog,
- integralnih in multimodalnih prometnih tehnologij,
- prometnih in transportnologističnih storitev.

Globalizacijska proizvodnja postavlja pred pomorske, transportne, prometne in transportno-logistične storitve nove, izjemno zahtevne naloge, kot so:

- **dostava vsakega blaga v zahtevani kvaliteti in kvantiteti ter pravem času na pravo mesto,**
- **minimalni cikel naročila,**
- **maksimalna zanesljivost z minimalnimi skupnimi stroški.**

Na koncu preteklega stoletja je prišlo v gospodarstvu do velikih sprememb, in sicer do značilnega povečanja blagovnih in potniških tokov prek meja posameznih držav in tudi kontinentov v t. i. svetovnem gospodarstvu. **Premagovanje prostora in časa je v teh procesih postalo eno od najpomembnejših.**

V razvitih državah so s ciljem zmanjševanja stroškov proizvodnje vzpostavili **neprekinjene logistične verige** z upravljanjem premeščanja proizvodov od mesta nabave do mesta končne porabe.

Globalni kapital danes vpliva na vlade, da privatizirajo ključne infrastrukturne aktivnosti v zvezi s pomorskim, cestnim, železniškim, zračnim, cevovodnim, poštnim in telekomunikacijskim prometom.

2. RAZVOJ PRISTANIŠČ V GLOBALIZACIJSKIH PROCESIH

Po definiciji ES je v skladu z globalizacijskimi in drugimi vplivi znanstvenega, tehnično-tehnološkega in družbenega razvoja pristanišče prostor vode in kopnega z objekti, ki imajo namen sprejemanja ladij, njihovo nakladanje in razkladanje, zlaganje tovora, odpremo tovora po kopenskih prometnicah, lahko pa vključuje tudi druge aktivnosti, vezane na pomorski promet oz. integralno logistično dejavnost.

Temeljne funkcije pristanišč so:

- 1) **Prometna funkcija**, ki zahteva izpolnjevanje sledečih pogojev:
 - geoprometna lega,
 - gravitacijsko območje,
 - morske povezave,
 - pretovorne kapacitete,
 - prometna infrastruktura,
 - manipulacijska in druga sredstva.

Največji vpliv na razvoj prometne funkcije pristanišča imajo:

- vse večje ladje, ki ima za posledico povečane globine in širitve pristaniškega akvatorija,
- povečanje hitrosti, specializacije in racionalizacije, ki ima za posledico sodobno tehnično-tehnološko opremljenost in specializiranost pristanišč,
- intenzivno širjenje uporabe multimodalnega transporta, predvsem kontejnerizacije.

- 2) **Trgovska funkcija**, ki zahteva izpolnjevanje sledečih pogojev:
 - dobre kopenske in morske povezave,
 - zadostno količino blaga v gravitacijskem območju,
 - odgovarjajoče skladiščne in pretovorne kapacitete.

Trgovska funkcija obsega predvsem:

- preprodajo blaga,
- dodatne storitve, ki povečujejo tržno vrednost blaga.

3) **Industrijska funkcija** zagotavlja znatne ekonomske vplive, in sicer:

- povečuje se promet in zaposlenost v pristaniščih in trgovski mornarici,
- olajšuje in povečuje se vključevanje države v mednarodno menjavo,
- povečuje se konkurenčna sposobnost industrije, nameščene v pristanišču.

Makro pogoji, ki jih mora zagotavljati pristanišče glede razvoja industrijske funkcije, so:

- položaj in pomen pristanišča v nacionalnem gospodarstvu, prometnem sistemu države in širšem gravitacijskem zaledju,
- položaj glede na vire surovin in tržišče,
- stopnja koncentracije tovara,
- gospodarska razvitost pristaniškega področja in gravitacijskega zaledja.

Mikro pogoji, ki omogočajo razvijanje industrijske funkcije pristanišča, so:

- globina morja in ostali maritimni pogoji pristaniškega področja,
- geografski pogoji glede prostih površin za industrijsko dejavnost,
- potrebna infrastruktura, oprema in organizacija dela.

Rezultate raziskav vpliva globalizacijskih procesov na razvoj pomorskega prometa in pristanišč s posebnim poudarkom na kontejnerski transport ter razvoj Luke Koper v teh procesih je skupina znanstvenikov s Fakultete za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani predstavila v referatih na mednarodnih konferencah v Hong Kongu (2001), Panami (2002), Busan v Koreji (2003) in Izmiru v Turčiji (2004). Posebej vredna raziskovanja je opravila dr. Elen Twrdy v svoji doktorski disertaciji "Model optimizacije servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami".

3. SINERGIJA RAZVOJA PRISTANIŠČ

Glede na to, da je pomorstvo in promet postal temeljna gonilna moč kreiranja globalnega gospodarstva, se predstavljajo tudi temeljni sinergijski učinki pomorstva in prometa na rast globalnega gospodarstva.

V analizi vpliva razvoja pomorstva in prometa na rast svetovnega bruto domačega proizvoda (SBDP) in ostalih medsebojnih vplivov razvoja prometa v funkciji gospodarskega razvoja kažejo podatki o 20% sinergijskem sodelovanju pomorstva in prometa v svetovnem gospodarstvu. Sinergijski učinek prometa v kreiranju BDP-a je odvisen od nivoja razvitost posamezne države in gospodarskega sektorja, kar je razvidno v tabeli 1:

Tabela 1. Ocena sinergijskega učinka pomorstva in prometa v različno razvitih gospodarstvih sveta

Gospodarstvo	Svetovno	Razvita	Gospodarstva	Nerazvita
Primarni	40	25	35	50
Sekundarni	30	35	25	15
Terciarni	20	15	30	25-30
Kvartarni	5-10	15	okoli 10	okoli 5
Kvintarni	< 5	10	okoli 5	< 5

Osnovni principi nove prometne strategije, ki so v skladu s prometno politiko ES, temeljijo na treh osnovnih kategorijah, in sicer:

- redukciji škodljivih emisij,
- zmanjševanju povpraševanja po prevozu in vpliv na modalno porazdelitev,
- izboljšavi ekoloških lastnosti prometne infrastrukture.

Potreba po globalnem pristopu k strategiji razvoja pomorstva in prometa v Evropi izhaja iz dejstva, da se številni negativni vplivi prometa na okolje nanašajo na širše regije, ki vključujejo več ali vse države.

Aktivnosti v razvoju posameznih držav, kot je npr. izgradnja mednarodnih prometnih koridorjev in drugih velikih pomorskih in prometnih infrastrukturnih objektov, direktno ali indirektno vplivajo na promet drugih držav, zato morajo biti usklajeni v širši regionalni oz. mednarodni skupnosti.

Nekontrolirana tekma za prekomernim izkoriščanjem naravnih virov in pridobivanjem profita je povzročila degradacijo prostora, onesnaženje okolja ter prekomerne človeške in materialne izgube.

Na Svetovnem ekonomskem forumu, ki je bil januarja 2005 v Davosu, so bili predstavljeni tudi rezultati raziskav iz Študije o trajnostnem razvoju v 146 državah sveta (Index trajnostnega okolja v svetu), izdelana na univerzah Yale in Columbia. Ta indeks prikazuje sposobnost neke države ali regije, da obvaruje naravno bogastvo. V raziskavi je bilo analiziranih 75 različnih parametrov, med katerimi so tudi degradacija okolja zaradi prometa, kvaliteta zraka, energetska učinkovitost, emisija toplogrednih plinov, biološka raznovrstnost itd.

Podatki kažejo, da je po kvaliteti trajnostnega razvoja na prvem mestu Finska, sledi ji Norveška, na 29. mestu Slovenija, na 19. mestu je Hrvaška, 90. je Makedonija, medtem ko so na zadnjih mestih Haiti, Tajvan, Irak in Kuvajt.

Podatki o globalni koncentraciji škodljivih plinov v okolju (CO₂, CO, NO_x, SO₂ idr.) nam kažejo, da je izjemna koncentracija škodljivih plinov v Severni Italiji, ki z zračnimi tokovi ogroža tudi Slovenijo.

Integralne prometne tehnologije, s stališča systemskega pristopa, predstavljajo strukturo prometnih tehnologij posameznih prometnih panog oz. podsistemov, kot so: cestni promet, železniški promet, zračni promet, vodni promet (pomorski in notranji plovni promet), poštni in telekomunikacijski promet, žičniški in cevovodni transport. Pri tem se vsi podsistemi prometnega sistema analizirajo v medsebojni interakciji z integriranimi prometnimi tehnologijami, ki zagotavljajo učinkovite komplementarne in konkurenčne transportne, prometne in logistične storitve.

Komplementarnost je pri tem izražena v primeru gibanja blaga in potnikov v več etapah od izvora do cilja. Za obvladovanje določene prostorske razdalje je mogoča uporaba različnih kombinacij prevoza, kot npr. pomorsko-železniški, pomorsko-cestni prevozi, itd. Konkurenčnost pa se pojavlja v primerih značilne razlike v prevoznih stroških glede na razdaljo prevoza, maso tovora, vrsto tovara, terenske pogoje, meteorološke pogoje idr.

Za ugotavljanje komplementarnosti in konkurenčnosti prometnih tehnologij posameznih prometnih panog je potrebna temeljita analiza kazalcev učinka, za kar se lahko uporabljajo podatki v tabeli 2.

Tabela 2. Komparativni kazalci učinka posameznih prometnih panog

Zap. št.	Komparativni kazalci učinkovitosti prometnih panog	Cestni promet	Železniški promet	Pomorski promet	Zračni promet
1.	Pogonska moč motorja (kW)	55-100	1250	3200-6400	8000-9000
2.	Nosilnost transport. sredstev (t)	1-25	800-1000	2-10000	1-90
3.	Povprečna hitrost gibanja (km/h)	50	60	25-33	950
4.	Transportni učinek (tkm/h)	250-1000	48000	260000	87300
5.	Transportni učinek (kW/tkm)	4-8	33,5	45-70	1
6.	Vlečna moč (1 kW/kg)	204	680	5440	1,5-7,0
7.	Število (kW/potnik)	3,2-1,3	20,0-1,3	3,0-1,3	100
8.	Število (kW/neto t)	1,3-1,4	2,1-0,3	0,022-0,16	427-155
9.	Stroški transporta 1 tkm (indexne št.)	2612	815	100	9793
10.	Cena transportnega sredstva (106 USD)	0,01-0,03	0,3-0,4	5-60	3-45
11.	Fizično obdobje trajanja transportn. sredstva (leta)	10	35	50-60	10
12.	Poraba goriva (kg/h)	40	300	700	4200-15300
13.	Stopnja izkoriščenos. transportnega sredstva (ure/dan)	8-12	12	12-16	10-14
14.	Delež gibanja v skupni časovni strukturi eksploatac. trans. sredstva (%)	70-75	17-20	40-85	70-80
15.	Delež teže transp. sredstva na 1 pm (kg)	190	550-1100	14300	330
16.	Delež teže transp. sredstva na 1 tono nosilnosti (kg)	625	830	470	-
17.	Učinek po zaposl. v potniškem prometu (000 pkm)	183	45	13,5	25
18.	Učinek po zaposl. v tovornem prometu (000 tkm)	75	109	18000	-
19.	Število transportnih sredstev in osebja na ekvivalentni transportni učinek	50+100	50+3	1+12	1+5

Boris Popovič, župan Mestne občine Koper - Tretji pomol v luči trajnostnega razvoja (referat):

Odločil sem se spregovoriti o trajnostnem razvoju ter o nujnosti sobivanja koprškega pristanišča ter občank in občanov v Mestni občini Koper. V zadnjih letih pogosto poslušamo o trajnostnem razvoju, toda, ali se resnično zavedamo pravega pomena te besede? Preprosto povedano, pomeni trajnostni razvoj usklajenost med gospodarsko, socialno in okoljsko komponento razvoja, in sicer tako, da z našim današnjim ravnanjem zadovoljimo potrebe sedanje generacije brez bojazni, da bi s tem ogrozili prihodnje generacije, torej zanamcev. In prav v tej luči pomeni trajnostni razvoj velik izziv, predvsem pa menim, da je to naša moralna obveza prihodnjim generacijam.

V tem okviru moramo gledati tudi na razvoj Luke Koper in v tem kontekstu moramo jemati tudi zadnje polemike okrog gradnje tretjega pomola. Nedvomno drži, da je bila Luka Koper od svojega nastanka pa do danes eden pomembnejših, v določenih letih pa celo najpomembnejši steber koprškega, obalnega in primorskega gospodarstva. Danes, ko je Slovenija že več kot desetletje samostojna država, je Luka tudi pomemben državni gospodarski dejavnik. Zato moramo pomen njenega nadaljnega razvoja gledati tudi s širšega zornega kota, čeprav skušamo ob tem razumeti tudi povsem legitimne zahteve neposrednih luških sosedov, ki so se z obstojem pristanišča pač sprijaznili, vendar, tudi zaradi izkušenj iz preteklosti, ne želijo njegove širitve. Res je tudi, da se je predvsem v zadnjih letih povečala zavest o zdravem in kakovostnem bivalnem okolju, poleg tega pa so zlasti v zadnjem času, sicer po vsej državi, po nekaj letih zatišja, spet dejavne različne ljudske iniciative. Za slednje osebno menim, da kažejo na dvig demokratičnosti naše države, res pa je, da samo medsebojni pogovori vodijo do nove kakovosti in do takega razvoja, ki bi zadostil potrebam vseh - tako prebivalcev, gospodarstva in nenazadnje tudi ekologije.

Kot župan Mestne občine Koper se zelo dobro zavedam pomena pristanišča za mesto samo, za regijo in za celotno Slovenijo. Nobenega dvoma ni, čeprav morda zveni kot oguljena fraza, da je koprška Luka okno v svet, da omogoča zaposlitev precejšnjemu številu ljudi tako v pristanišču samem kakor tudi v komplementarnih dejavnostih. Nobena skrivnost pa ni niti, da pomeni hkrati tudi precejšnjo obremenitev za okolje. V zadnjem času so morda res najbolj glasni prebivalci Ankarana, vendar je tudi za širše okolje in za mesto Koper še posebej obremenjujoč t. i. energetski terminal na II. pomolu. Nenazadnje so to obremenjenost pokazale tudi meritve merilne postaje, ki jo je v mestu postavilo Ministrstvo za okolje in prostor. Zaradi ugodnih vremenskih razmer in burje na prvi pogled meritve res niso bistveno presegle mejnih vrednosti, vendar pa so vsaj dvakrat mejne vrednosti presegle prašni delci, in to je zaskrbljujoče. Seveda bi bilo najbolj enostavno ta terminal spremeniti v kontejnerski, vendar si moramo priznati, da zadeve niso tako enostavne. Res je, da obstaja v zaledju Luke proti Serminu še nekaj prostih zemljišč, kamor bi se eventualno lahko Luka širila, menim pa, da moramo vsi skupaj najprej odgovoriti na vprašanje, kakšno pristanišče hočemo in kako ga razvijati ?

Nedvomno bo morala Luka Koper v naslednjih letih, če želi pospešiti svoj razvoj, prestrukturirati svoj pretovorni portfelj v tovore z višjo dodano vrednostjo. Razvoj bo vsekakor moral iti tudi v smeri boljše izrabe luškega prostora kakor tudi večje povezanosti Luke s podjetji, ki dodajajo vrednost surovinam, polizdelkom in izdelkom, ki gredo skozi to pristanišče.

Občinski svet Mestne občine Koper je avgusta lani res sprejel odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana. S temi spremembami smo nekoliko zmanjšali, zožili že s prejšnjim planom in ureditvenim načrtom načrtovan tretji pomol in s temi spremembami določili še primernejšo ureditev stika pristanišča z Ankaranom. Luka se je s

tem zmanjšanjem sprjaznila, s planom pa so se strinjali tudi krajan. Ne glede na vse to, pa menim, da imajo prebivalci tudi danes popolnoma legitimno pravico odločanja o vplivih tretjega pomola in Luke na svoj prostor, predvsem pa imajo pravico zahtevati tako pristanišče, ki ne bo negativno vplivalo na okolje. Nikakor pa niso samo krajan enega dela občine tisti, ki lahko odločijo, ali je tretji pomol potreben ali ne. Menim namreč, da kljub veliki prizadevnosti le ne razpolagajo z vsemi potrebnimi podatki, z vizijo, ne poznajo vseh alternativnih možnosti, ne poznajo konkurence in nešteti drugih dejavnikov, ki tako odločitev objektivizirajo in legitimizirajo. To je dolgoročna, strateška in strokovno-poslovna politična odločitev.

V vseh teh razpravah okrog razvoja Luke ne smemo pozabiti na pomen sodelovanja med severnojadranskimi pristanišči, predvsem Trsta, Kopra, Tržiča in Reke. Prepričan sem, da malo sosedske konkurence nikakor ne škodi, vendar si moramo vsi priznati, da sta prava konkurenta vendarle Rotterdam in Hamburg, ki že leta posegata po našem naravnem zaledju. Samo v Hamburgu se je, na primer, pretovor zabojnikov v letu 2002 v primerjavi z letom 2001 več kot podvojil in dostava zabojnikov do Dunaja traja le 24 ur. To so alarmantni podatki za vsa štiri severnojadranska pristanišča, ki morajo voditi v novo kakovost - v resnično sodelovanje in povezovanje.

Kaj torej storiti z Luko Koper? Preprosto izbrisati je pač ne moremo. Zato menim, da moramo ob upoštevanju zmožnosti vseh štirih severnojadranskih pristanišč predvsem ovrednotiti sedanji prostorski razvoj Luke in ugotoviti, ali pristanišče za nadaljnji razvoj nujno potrebuje tretji pomol. Seveda moramo pri tem upoštevati tako prostorske, okoljske kot tudi ekonomske in širše družbene interese, kar nedvomno vključuje tudi časovno komponento. Pri vseh preverbah pa bi bilo verjetno potrebno preveriti tudi, ali je poleg predlagane možna tudi drugačna rešitev, kot na primer podaljšanje drugega bazena v notranjost in reorganizacija prostora v Luki, pri vsem tem pa se ne moremo izogniti izdelavi preseka sedanjega stanja obremenjevanja okolja s strani vseh dejavnosti v Luki in izdelavi ukrepov za zmanjševanje negativnih vplivov, za vsak nov predviden poseg pa izdelati celovito presojo vplivov na okolje in poseg načrtovati v mejah, ki ga ta presoja še dovoljuje.

To je celovito obravnavanje, za katerega pa se zdi, da je danes že nekoliko prepozno. Vsekakor pa drži, da pri tem ne smemo obravnavati le tretjega pomola in Ankarana, ampak moramo gledati na Luko v celoti, in sicer na celotnem območju njene umestitve v prostor. Kajti tudi tretjega pomola ne moremo obravnavati ločeno od ostalega razvoja pristanišča in mora biti kot tak prikazan kot del strategije celotnega prometnega, ekonomskega in prostorskega razvoja pristanišča. Zato se morajo razprave preseliti na višjo raven, torej, kakšno pristanišče sploh hočemo in kako ga obravnavati. In če v tej presoji ugotovimo, da je tretji pomol potreben, ga je potrebno umestiti v prostor tako, da pred tem ugotovimo njegove posledice za okolje in da jasno in na glas povemo, ali so te posledice še sprejemljive. V tem primeru pa je treba seveda predvideti tudi ukrepe za čim manjše negativne učinke.

In če na koncu povzamem: Načela trajnostnega razvoja stremijo k celovitosti obravnave tako, da se pri snovanju razvoja enakovredno upoštevajo tako ekonomski in družbeni interesi kot občutljivost in ranljivost okolja oziroma njegovo ekološko ravnovesje. Zato z optimizmom gledam na medresorsko komisijo na državni ravni, ki je kot partnerja v pogovoru o nadaljnjem razvoju koprškega pristanišča in Luke Koper sprejela tudi Mestno občino Koper.

Marija Dumanič, predsednica sveta KS Ankarana: Naša zgodba - zakaj smo proti gradnji tretjega pomola (referat):

V imenu velike večine krajanov Ankarana in Miljskih hribov se zahvaljujem za priložnost, da vam pojasnim razloge našega

nasprotovanja tretjemu pomolu, ki ga Luka Koper želi zgraditi v našem zalivu. V Ankaranu se je v zadnjem času zgodila prava revolucija. V pičlih nekaj tednih smo zbrali več kot 4.000 podpisov proti gradnji tretjega pomola. Proti temu projektu se je izrekla velika večina naših krajanov, pa tudi veliko ljudi iz drugih krajev Slovenije. Sporočilo ljudi je jasno: širjenje Luke proti ankaranskemu polotoku je treba ustaviti.

Tako nenaden in tako oster upor tretjemu pomolu je po eni strani presenetljiv. Ankaranci smo bili namreč vedno naklonjeni Luki Koper. V njej smo videli naše okno v svet in enega glavnih nosilcev razvoja naše regije, zato ni pretirano, če rečem, da smo bili nanjo celo ponosni. Toda Luka je našo naklonjenost grobo zlorabila. Pred dobrim desetletjem je z muljem od poglobljanja plovnihi poti, ki ga je malomarno odlagala na obalo, povsem uničila mandrač in plažo, ki je veljala za eno najlepših v bivši Jugoslaviji. Mulj je prekril dno na naši strani, uničil je podvodni živalski in rastlinski svet. Luka nas je takrat izigrala, ker je že pred svojim uničevalnim početjem obljubila, da bo škodo sanirala, vendar se to do danes še ni zgodilo.

Podobna je zgodba s terminalom za premog. Že ob samem nastanku terminala smo bili krajan zaskrbljeni, nekateri so predlagali celo izvedbo referenduma o terminalu za premog, vendar je takratna oblast, takšna, kot je bila, na čelu z gospodom Koreličem, razmišljanja že v kali zatrla. Luka nas je prepričevala, da z moderno tehnologijo prahu ne bo. Kakšna je njihova moderna tehnologija in koliko so vredne njihove obljube, smo žal čutili na naših dvoriščih, prav gotovo pa tudi naša pljuča - postajala so vse bolj črna. Luka je šla celo tako daleč, da je lani, kljub izrecnemu nasprotovanju krajanov, terminal še močno razširila, tako da je danes na njem največja deponija premoga v južnem delu Evrope in s tem se Luka hvali.

Imeti največji terminal za ekološko sporni premog in železovo rudo na eni najkrajših obal v Sredozemlju je skregano z zdravo pametjo in je tudi zdravju zelo nevarno. Rezultati študije o zdravstvenem stanju prebivalcev Mestne občine Koper, ki jo je naredil Zavod za zdravstveno varstvo Celje, kažejo na zaskrbljujoč porast kroničnih bolezni, predvsem na dihalih. Pri nas obstaja kar 2,2-krat večja verjetnost, da bodo otroci imeli alergična obolenja kot v okolju z vse manj obremenjenim zrakom. Za isti faktor je pri moških večja obolevnost za levkemijo, pri ženskah pa opažajo 1,6 krat večje število obolelih za rakom na pljučih.

In kako so se na te podatke odzvali v Luki? S cinizmom in zavajanjem javnosti. V Luki tako trdijo, da onesnaževanje prihaja iz Italije in Hrvaške, čeprav je do porasta števila obolelih prišlo samo v naši občini, medtem ko je v Izoli in Piranu, ki bi morala biti onesnaževanju s tujine še bolj izpostavljena, število obolelih v mejah sprejemljivosti. V Luki tudi pravijo, da po rezultatih njihovih meritev emisije premogovega prahu niso tako visoke, čeprav že po teoretičnem izračunu lahko samo tisočinka premogovega prahu uide v zrak, tako vsako leto kar 6000 ton premogovega prahu ogroža naše zdravje. Da smo upravičeno zaskrbljeni, so pokazale tudi prve neodvisne meritve, ki jih je, hvala bogu, Ministrstvo za okolje in prostor začelo izvajati prejšnji mesec. V treh tednih meritev so bile dnevne mejne vrednosti dejansko samo dvakrat presežene, vendar so urne koncentracije dovoljeno mejno vrednost prekoračile kar 12-krat. To je zaskrbljujoče.

Toda vse to Luki očitno nič ne pomeni. Njen glavni direktor je tako nekoč cinično izjavil, da nikjer ni neposrednih dokazov, da je za večje število bolezni pri nas kriva Luka. Rekel je tudi, da je premog zanj le estetski in ne zdravstveni problem, čeprav medicinska znanost govori drugače. Po kategorizaciji IARC spada premogov prah v skupino 3, kar pomeni, da je bilo glede raketovitosti premoga narejeno še premalo študij, medtem ko je katran črnega premoga uvrščen v skupino 1. To pomeni, da je dokazano kancerogen za človeka. Premog je sposoben vezave različnih polutantov. Ko ta premogov prašni delec zaide v pljuča, se tam veže na pljučne

celice, jih draži in oddaja nase vezane polutante in jim s tem posredno povzroča škodo. Premogov prah pa še dodatno povzroča alergične reakcije v zgornjih dihalnih poteh in pljučih.

Nič manj škodljiv ni pretovor železove rude, ki je v Luki prav tako pretovarjajo v velikih količinah. Železov oksid je nevarna snov, saj je katalizator reakcije po Fentonu. V tej reakciji se iz vodikovega peroksida, ki je normalen metabolit v pljučnih celicah, ob prisotnosti železa tvori hidroksilni radikal, to je najreaktivnejši in najagresivnejši prosti radikal znan v kemiji. Hidroksilni radikal neposredno uničuje celice, degradira celične membrane, proteine in celično dednino ter povzroča mutacije. V zakonodaji železov oksid še ni opredeljen kot toksičen, vendar najnovejše študije podpirajo omenjen mehanizem delovanja. In ne pozabimo, koliko časa je minilo, preden so azbest opredelili kot zdravju nevaren.

Še bi lahko naštevala primere brezobzirnega ravnanja Luke do nas in do našega okolja: kot je skladiščenje več deset tisoč avtomobilov na prostem, brez upoštevanja kakršnihkoli ekoloških standardov, niti nimamo plovila za čiščenje morja, vendar za to žal danes res ni čas. Sprašujem pa vas, kako naj ob tako megalomanskih načrtih za tretji pomol verjamemo obljubam Luke Koper, ki je z neresnicami in skrajno brezobzirnostjo že uničila velik del našega življenjskega okolja in ki vsak dan ogroža naše zdravje? Kako naj verjamemo zagotovitvam, da prekladanje več kot 1.200 kontejnerjev dnevno, in to železnih zabojnikov, z železnimi dvigali na železniške vagone, ki se bo dogajalo tik ob naselju, ponoči in podnevi, praznik, nedelja, ne bo motilo, je pa že sedaj, ko je svetloba drugega kontejnerskega terminala tako velika, da se lahko sredi noči brez težav sprehajamo ob obali Debelega rtiča, čeprav je od Luke oddaljena več kot pet kilometrov? In kako naj verjamemo v dobrotamernost Luke, ki celo zdaj, ko se tu pogovarjamo o smiselnosti tretjega pomola in ko so vsi postopki v zvezi z njim ustavljeni, resnično, nemoteno, vsem na oči, izvaja pripravljala dela za začetek gradnje tretjega pomola, čeprav dovoljenj za pripravljala dela ne poznamo več.

Resnica je tudi ta, da je Luka na zahtevo carinske uprave morala menjati zaščitno ograjo, pa si je s premetitvijo ograje povečala parkirne površine za avtomobile za kar nekaj tisoč m². Luke očitno nič in nihče ne more ustaviti, saj je občina v občini in država v državi.

Uničujočih vplivov, ki bi jih imel tretji pomol, preprosto ni mogoče odpraviti ali omejiti na znosno raven iz preprostega razloga, ker bi bil kontejnerski terminal preblizu naselju. Poleg tega je konfiguracija Miljskega polotoka takšna, da se kot naravni amfiteater vzpenja nad predvideno lokacijo pomola. Prosimo vas, da to pri vaši odločitvi upoštevate. In če temu, kar sem vam do sedaj povedala, ne verjamete, vas vabim, da se o vseh škodljivih vplivih Luke prepričate sami pri nas v Ankaranu.

Na tem mestu pa bi rada opozorila še na eno zelo pogosto in zelo veliko zavajanje Luke. Namreč, da gre pri gradnji tretjega pomola za nekakšen višji interes, ker da je Luka paradni konj slovenskega gospodarstva, ki bi brez razvoja propadel. Nekateri politiki in pomorski strokovnjaki, ki so interesno povezani z Luko Koper, trdijo, da je nacionalni multiplikator prihodkov zaradi pristaniške dejavnosti kar 13,24. To pomeni, da je Luka za Slovenijo dobesedno kokoš, ki nosi zlata jajca. Pri takšnem izračunu pa žal nočejo povedati, v katerih študijah so ugotovili tako blagodejne vplive Luke na narodno gospodarstvo in kje so te študije javnosti dosegljive. Prav tako še nismo slišali, po kateri mednarodno priznani metodologiji so merili nacionalne multiplikatorje za transportno logistične storitve.

Takšnim trditvam zato preprosto ne verjamemo. Tudi zato ne, ker je denimo v turizmu, ki velja v svetu za eno najbolj populzivnih panog, multiplikator prihodkov 1,7, kar je izračunano po mednarodno priznani metodologiji: študija Ministrstva za gospodarstvo 2004. Pri

tem je turizem v lanskem letu Sloveniji ustvaril za 1,3 milijarde evrov prihodkov od izvoza storitev, celoten slovenski transport pa 800 milijonov evrov. Sprašujemo se tudi, kje so vsa tista podjetja, ki naj bi bila deležna tako velikih prihodkov pristaniških storitev? So to samo špediterji, ki jim, mimogrede, Luka s svojim monopolnim položajem vedno bolj prevzema posle? So to morda cestni prevozniki in železnica, ki imajo to srečo, da jim država ne zaračuna vseh stroškov infrastrukturnih investicij v železnice in ceste, da ekologije sploh ne omenjamo.

Vedno več ljudi in tudi strokovnjakov zato deli z nami prepričanje, da bi bilo za Obalo veliko koristneje, če bi vlagala v turizem in ne v ekološko sporno dejavnost pretovora in transporta kubikov in ton surovin prek Slovenije. Naj pri tem poudarimo, da je na Miljskem polotoku že sedaj skoraj 1.000 stalnih in kvalitetnih delovnih mest v turizmu in zdravstvu. Zaradi izjemno ugodne klime, lahke dostopnosti in še relativne ohranjenosti naravnega okolja pa imamo na Miljskem polotoku še velike razvojne možnosti na področju mladinskega, zdravstvenega in športno-rekreacijskega turizma, raziskovalne dejavnosti in še bi lahko naštevala. Vse to bi megalomanski projekt tretjega pomola uničil.

Kje je torej možnost kompromisa med življenjskimi interesi ljudi na našem polotoku in potrebami razvoja Luke Koper? Kompromis ne more biti ekstenzivni in prostorsko potraten razvoj, ki bi uničil naše okolje, kvaliteto našega življenja in naše razvojne možnosti. Kompromis je lahko le razvojni obrat v prihodnost, nova paradigma razvoja, ki bo v sozvočju s svojim okoljem. Luka naj zatorej kontejnerski terminal umesti znotraj obstoječih površin Luke, ki jih zdaj - tudi v primerjavi z drugimi pristanišči - zelo ekstenzivno izkorišča. Možnosti za to je veliko, le razmišljati je treba o njih. Najbolj koristno za vse nas pa bi bilo, če bi Luka s kontejnerskim terminalom nadomestila sedanjo preveliko, preveč umazano in preveč škodljivo deponijo premoga na drugem pomolu.

Naj vas spomnim, da imamo Slovenci le 42 kilometrov morja. Nimamo na tisoče kilometrov morja, kot jih imajo v sosednji Italiji ali Hrvaški, zato je naša obala za Slovenijo toliko bolj pomembna. Zaščitili smo Triglavski narodni park. Zaščititi bi morali tudi našo obalo. To smo dolžni storiti, ker je to naša skupna dediščina, predvsem pa je to dediščina, ki pripada našim otrokom. Če bomo ohranili naše morje, bo Slovenija bogatejša.

Spoštovani državni svetniki, od vas pričakujemo, da prisluhnete našim zahtevam in jih upoštevate. Prosimo vas, da ne nasedate trditvam tistih, ki so plačani za to, da zagovarjajo interese Luke. O tako pomembnem vprašanju, ki bo tako usodno vplivalo na naša življenja in na življenja naših otrok, je treba odločati na podlagi verodostojnih meritev in neodvisnih strokovnih mnenj, ki se ne ozirajo zgolj na interes kapitala. Še enkrat naj poudarim, da razvoj v pravem smislu besede ne pomeni vedno večjega števila ton in kubikov, ampak vedno bolj kakovostno življenje ljudi. Ta mora biti merilo pri odločitvah o prihodnosti.

Ankarančani smo prizadeti. Po krivem smo obtoženi, da rušimo Luko, preprečujemo njen nadaljnji razvoj, ukinjamo delovna mesta. To ni res. Ravno nasprotno. V Ankaranu si želimo živahnega, urejenega in modernega evropskega pristanišča. Pristanišča, ki bo temelj in osrednji steber nadaljnega razvoja našega Miljskega polotoka. Prepričani smo, da se našemu videnju lahko približajo tudi poslovni in razvojni pogledi Luke Koper. S postopnim ukinjanjem ekološko spornih pretovorov, prestrukturiranju h kvalitetnejšim tovorom, kar zabojniki nesporno so, ter predvsem z alternativno umestitvijo kontejnerskega terminala ter širitvijo Luke v njeno zaledje. Spoštovani svetniki, za nadaljnji razvoj Luke ni potrebno zasuti polovico našega zaliva. Premislimo torej še enkrat, preden naredimo korak, ki utegnil biti usoden dolgoročno. Ustava nam v 72. členu daje pravico do zdravega življenjskega okolja.

V 73. členu nas zavezuje, da varujemo naravne znamenitosti in redkosti, kakršno je tudi slovensko morje, v 74. členu pa izrecno pravi, nihče nima pravice, da izvaja gospodarsko dejavnost v nasprotju z javno koristjo. Te pravice nima niti Luka Koper. Državni svetniki, če je Slovenija demokratična in pravna država, boste našim razmišljanjem, pozivom in argumentom prisluhnili.

Marko Pavliha, poslanec državnega zbora, je poudaril, da očitno izvorni greh vse večje politične, civilne in medijske gonje zoper Luko Koper tiči tam nekje leta 1991, ko si je nekdo izmislil bodoči slogan za našo novo državo, in sicer da smo na sončni strani Alp, namesto na mediteranski strani Alp. Z vidika definicije psihologa dr. Trstenjaka, da je človek kot bitje sedanjosti iz preteklosti za prihodnost, je v nadaljevanju opisal Luko Koper kot podjetje sedanjosti iz preteklosti in kdo ve, če tudi za prihodnost.

Prva dimenzija - preteklost: Januarja 1977 je tedanja skupščina prvič (in zaenkrat tudi edinkrat) obravnavala prvo slovensko prometno politiko z naslovom "Problematika razvoja kompleksnega prometa v Socialistični Republiki Sloveniji" s predlogom stališč za usmerjanje skladnega razvoja in delitve na področju prometa in zvez v SR Sloveniji, ki kaže presenetljivo podobnost z današnjimi problemi. Takratna opozorila so se nanašala na neizkoriščeno izvrstno geografsko lego naše dežele in možnost vključitve v širše evropske in svetovne prometne tokove, pretirano parcialno obravnavanje prometne problematike, težjo preusmerjanja tovora iz železnic na ceste, nadalje naraščajoče število prometnih nesreč itd. Opozoril je na nekdanje razmišljanje takratnega predsednika komiteja in člana izvršnega sveta, danes uglednega strokovnjaka za prometno pravo oziroma promet kot celoto prof. Jakomina, ki je v zvezi z luškim gospodarstvom poudaril, da moramo upoštevati tudi njegove multiplikativne učinke, ki so splošnega družbenega pomena, in zato ne moremo ocenjevati samo pretovorne dejavnosti Luke, temveč tudi njen prispevek h kompleksnemu razvoju drugih zvrsti prometa, predvsem železniškega, cestnega in pomorskega. V zaledju Luke Koper se je razprostirala in se še vedno dokaj obsežna ravnina, ki daje prednost pred ostalimi severnojadranskimi lukami, da lahko gradi in širi svoj prostor. Prof. Jakomin je še dejal, da se je Luka razvijala pretežno na komercialni osnovi z lastnimi sredstvi in bančnimi krediti ter z udeležbo sofinanciranja koristnikov Luke. Med temeljne cilje usmerjanja skladnega razvoja in delitve dela je predlagatelj tedaj umestil hitrejšo usposabljanje Luke za sodobne načine integralnega transporta.

Poudaril je, da je zanimivo, da smo tekom zgodovine večkrat podobna razmišljanja zapisali v dokumentih, npr. v Resolucijo o pomorski usmeritvi naše republike leta 1991, Odlok o ureditvenem načrtu III. pomola leta 1995, Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana Mestne občine Koper leta 2004, Strategijo prostorskega razvoja Slovenije leta 2004, pa v vseh možnih koalicijskih pogodbah in praktično v vseh glavnih strankarskih programih.

Druga dimenzija - sedanjost: Z vidika uspešnosti Luke in možnosti za razvoj kot tudi nujne potrebe po simbiozi z lokalnim prebivalstvom je navedel nekaj podatkov. Pomembno se mu zdi, da je Luka Koper podjetje, ki vlaga velike napore v varovanje okolja, med drugim je pridobila certifikat ISO 14001 (priznanje za ekološko ustreznost). Luka Koper je MO Koper v letu 2004 namenila iz različnih naslovov 810 milijonov SIT. Luka je namenila 113 milijonov tolarjev za umetniško in kulturno dejavnost. Luka Koper botruje tako finančno kot tudi vsesplošno razvoju primorske univerze in tudi Fakulteti za pomorsko in promet, Univerza v Ljubljani. Po njegovem to pomeni faktor, ki ga ne moremo na pamet in brez strokovnih argumentov zanikati. Poudaril je, da smo danes slišali argument, da naj bi se Ankarani in verjetno tudi drugi kraji MO Koper bolj usmerili v turizem. Turizem - panoga prihodnosti, panoga, ki nudi nektar oziroma med

in mleko. Dejal je, da izračuni kažejo, da Luka Koper na eni strani namenja 220 milijonov tolarjev za naslednja tri leta za razvoj Ankarana, na drugi strani pa bi potrebovali 75.000 turistov več na leto, če bi želeli ta denar dobiti od turizma, pri tem da Ankarani nima takšne tradicije kot Portorož. Poleg tega bi za 75.000 turistov več na leto potrebovali 1.500 novih ležišč v Ankaranu. To je številka, ki jo ta trenutek premorejo hoteli Palace in Morje skupaj v Portorožu. Sicer je res, da bi ti turisti prinesli precej denarja, ampak bi na letnem nivoju povzročili tudi 4.000 m³ "svinjarije" in 91.000 m³ odplak. Dodal je še, da je bilo leta 2003 v Občini Piran 122 pritožb in ukrepov zaradi pretiranega hrupa, medtem ko naj bi bilo teh prijav oziroma ukrepov v MO Koper zanemarljivo malo, nekateri pravijo celo, da nič.

Tretja dimenzija - prihodnost. Očitno multiplikativni učinki niso dovolj razumljeni. Strinja se, da lahko izberemo drugo metodologijo in pridemo do drugih podatkov. Opozoril je na primer Nizozemske, ki ima osemkrat več prebivalcev kot Slovenija in je po površini približno dvakrat večja kot Slovenija. Samo pristanišče Rotterdam, resda eno največjih na svetu, ima 28-krat več pretovora in kar 56-krat več kontejnerjev kot Luka Koper. Spraševal se je, ali bomo želeli tudi na tem področju posnemati Evropo? Poudaril je, da je prof. Trstenjak dejal, da je glavna dimenzija prihodnosti upanje. Kaj po vsem tem, lahko rečemo, da je še upanje za Luko Koper? Izrazil je upanje, da bomo tudi iz te dvorane vsi odšli na višjem nivoju, trezni in prepričani, da lahko na eni in na drugi strani zadostimo vsem interesom.

Razprava:

Danijel Jurca je poudaril, da pozdravlja ministra za okolje in prostor, vendar bi bil še bolj vesel, če bi pozdravljal ministra za pomorstvo, okolje in prostor ali pa ministra za pomorstvo, promet in zveze. Dejal je, da žal naša država od leta 1991 ni ocenila, da smo pomorska država in da bi to še kako sodilo v samo ime in vsebino resornega ministrstva. Poudaril je, da je na DZ v času, ko je bil sedanji minister za okolje in prostor predsednik DZ in ustavne komisije, naslovil pobudo, da bi v ustavo napisali "javno dobro pomorske lege Slovenije", da bi točno vedeli, za kaj gre. Spraševal se je, ali se sramujemo, da smo pomorska država? Ministrstvo za pomorstvo imajo Hrvaška, Italija in vsaka pomorska država. Tudi Avstrija bi ga zelo rada imela, če bi imela morje. Opozoril je na članek v dnevnem časopisu ob obisku nekdanjega predsednika Komisije EU, ki je dejal, da podpira pristaniško povezavo med Koprom in Trstom, ampak v okviru tega rajona, kar pomeni, da bi bili samo en članek. Poudaril je, da bi morali uspeti pridobiti čim več prometa v Luko Koper. Koliko nam sedaj "požre" enosmerni tir, ki je zanesljivo premajhen in bi ga bilo treba čim prej posodobiti oziroma zgraditi drugi tir, da bi čim več prometa pripeljali do Divače in iz Divače naprej. Opozoril je na propadanje podjetij v Baški Grapi in dodal, ali ne bi kakšno delovno mesto odprli tudi iz te prometne povezanosti? Poudaril je, da mu je včasih hudo, ko vidi, da bi lahko koristili nekatere stvari, pa jih ne znamo. Čestital je Fakulteti za pomorstvo in promet kot edini instituciji, ki ima v nazivu zapisano "pomorstvo". Dejal je, samo ime ne bo nič povedalo, ampak premalo se zavedamo pomena, da imamo to naravno danost, naravno bogastvo.

Dejal je, da bo letos minilo 60 let (28. aprila 1945), ko je napadel Trst in ga osvobajal do 1. maja. Za Italijane je okupator, ampak tega ne sprejema. Če je kdo upravičen, da je šel tisto osvobajati, smo mi. Oni so nam vzeli teritorij in ne mi njim. Odgovorni svetovni politiki so bili dosledni, da so se tudi leta 1945 držali dogovora in so rekli: "Sicer nekaj bomo vam Slovincem vzeli, ampak ne vsega, dali bomo Italijanom tisto, kar smo jim takrat pred 90. leti obljubili." In to so tudi držali in smo prišli do meje, ki jo imamo danes. Na koncu se je zahvalil državnemu svetu, da je ocenil, da je treba o tej temi

spregovoriti. Podpira ankaranske volivce, ki naj povedo svoje potrebe in interese. Kohabitacija je potrebna tudi v gospodarskem primeru in ne samo v oblastnem in političnem.

Bogdan Barovič, poslanec državnega zbora, je dejal, da se srečuje v Trbovljah z enakimi problemi kot njegov koprski kolega Popovič, saj se je država odločila za zaprtje Rudnika Trbovlje - Hrastnik, pri tem pa želijo ohraniti Termoelektrarno Trbovlje. Poudaril je, da spoštuje, kar je povedala gospa Dumanič, vendar namesto na 72. in 73. člen ustave opozoril na 67. člen ustave, ki določa, da zakon določa način pridobivanja in uživanja lastnine tako, da je zagotovljena njena gospodarska, socialna in ekološka funkcija. V Zasavju je pred dnevi minister za okolje in prostor poudaril, da je treba upoštevati tri e-je: ekonomijo, ekologijo, energetiko - od tega je treba v primeru Luke Koper upoštevati prva dva. Poudaril je, da je treba najti dogovor in kot Bogdan Barovič, Slovenska nacionalna stranka, poslanec v državnem zboru, podpira (tudi v imenu stranke lahko reče) izgradnjo III. pomola, ker ga ima(mo) rajši kot pa 10., 17. ali pa 23. pomol v Italiji. Dodal je še, da verjame vsem, tako gospodu Koreliču kot županu ali krajanom, da bodo našli skupni jezik in da bomo upoštevali ekološka načela, ki jih predpisuje država Republika Slovenija in Evropa. 90 % Slovencev se je izreklo za vstop v EU in ob tem opozoril, da Evropa ni samo zlata jama, kjer se imamo fino, ampak ima svoja pravila igre in zakone, ki jih moramo spoštovati. Če ne bomo hkrati vzpostavili V. in X prometni koridor, potem se bo ves promet odvijal preko Italije. Spraševal se je, kako bo potem živelo toliko in toliko tisoč ljudi? Še enkrat je poudaril, da ima raje III. pomol, seveda ob upoštevanju vseh ekoloških predpisov (evropskih in slovenskih), kot pa 17. ali 36. ali katerikoli drug pomol zunaj Slovenije. Kajti od tega bomo živeli vsi skupaj. Prosil je za strunen pogovor in dogovor, kajti vaša rešitev bo tudi naša. Ob koncu je v povezavi z zapiranjem Rudnika Trbovlje- Hrastnik opozoril, da so krivi, da je na II. pomolu umazan premog iz Indonezije, ki se vozi ne samo v Trbovlje, ampak tudi v Toplarno Ljubljana v Mostah in v Toplarno Šiška. Za konec je še povedal. "Sedaj pa naj podpiram ukinitve tretjega pomola. Ne bom dobil niti tistega premoga, kar posledično pomeni, da bom zaprl še Termoelektrarno Trbovlje. Veste, to je Slovenija. Skupaj živimo."

Marjan Starc, Koper, poslanec prvega sklica DZ, je dejal, da v Kopru ne pozna nobenega, ki bi bil proti razvoju, še posebej ne proti razvoju koprskega pristanišča, vendar je jedro problema v načinu razvoja. Že leta 1982, ko se je odločalo o terminalu za premog, je bil kot mlad ekonomist odločno proti, ker je ob upoštevanju ekološkega faktorja in ekonomske kategorije prišel do jasnega zaključka, da je to zgrešen projekt in zgrešena investicija. Dejalo je, da bi danes rajši videl, da se je zmotil, vendar na žalost se ni. Zgrožen je bil ob prebiranju podatka, da v koprskem pristanišču 50 % tovora predstavljajo razsuti tovari ("črna pošast v koprskem zalivu"), s čimer se še hvalimo. Zadovoljen je, da je vedno več ljudi, ki si jemljejo pravico do dvoma in ne verjamejo ter ne zaupajo dosedanjim nosilcem tovrstnega zgrešenega razvoja. Vesel je, da je vlada ustanovila medresorsko komisijo, in ob tem še opozoril, da v Kopru ne gori voda, lahko pa pride do samovžiga premoga. Po njegovem vladna medresorska komisija ne more narediti kvalitetnih zaključkov v nekaj mesecih, ampak potrebuje najmanj eno leto temeljitega dela, poleg tega je treba pritegniti vrsto objektivnih strokovnjakov, ki ne bodo pod vplivom sedanjega lobija, ki sedaj pritiska na vse mogoče organe, da terja svojo zgrešeno koncepcijo naprej.

Leo Šešerko, Zveza ekoloških gibanj Slovenije, je opozoril na besede ministra za okolje in prostor, da Luka Koper predstavlja prispevek k trajnostnemu razvoju slovenske Istre. Po njegovem je to sicer točno, vendar predstavlja tudi prispevek k trajnostnemu razvoju Slovenije, kar želi tudi izpostaviti. Leta 2003 je organiziral

mednarodni posvet o gradnji II. tira in takrat ni imel nekih velikih iluzij, da bo posvet lahko zelo veliko prispeval. Ima vtis, da se ni premaknilo skoraj nič. Bil je presenečen, da so razpravljavci iz več kot 10 evropskih držav ob diskusiji o problematiki gradnje II. tira pokazali veliko zanimanje in privrženost ideji, da se zgradi hitra železnica med Koprom in Lendavo in ne samo med Koprom in Divačo. Razpravljavci so tako pokazali smisel za problematiko Slovenije kot tranzitno-transportne države, ki je zaradi tega žrtev velikega onesnaževanja in tudi velikega porasta bolezni na pljučih praktično pri vseh kategorijah prebivalstva.

Poudaril je opozorila bivšega direktorja Slovenskih železnic Blaža Miklavčiča, da danes vidimo, da se je tovor pretežno preselil iz železniških tirov na ceste. Ne seli se v smislu trajnostnega razvoja s cest na železnice, ampak z železnic na ceste. Glavni generator razvoja slovenskih železnic in s tem trajnostnega razvoja, pa ne samo razvoja železnic, ampak sploh javnega prometa, ki se bo navezoval na te železnice, je Luka Koper. Zaradi tega, ker je prisoten gospodarski motiv za intenzivni razvoj javnega prometa v Sloveniji.

Opozoril je, da je prevoz po morju vsaj desetkrat ekološko bolj primeren kot po cesti, prevoz po železnici desetkrat bolj ugoden kot po cesti, vendar kljub temu slišimo, da se kar 60 % tega prevoza odvija po cesti in ne po železnici. Nadalje je opozoril, da je ob pripravi na prej omenjeno posvetovanje ugotovil, da je uradna italijanska delegacija leta 1920 v pogajanjih zahtevala, da gre 80 % prevozov iz takratnih italijanskih luk v Avstrijo po Pontebški progi čez italijansko ozemlje in ne čez Ljubljano.

Dejal je, da ima zelo veliko posluha za prebivalce Ankarana in Kopra, vendar bi morali biti pozorni, da se ne bi "pustili potegniti na led silam, ki bi danes hotele zatolči Luko". Opozoril je, da ga razmišljanje o ločitvi pristaniške uprave od dejavnosti pretovora spominja na to, kar se je zgodilo ravnokar pri železnicah. Če se bo tudi Luki Koper zgodilo, da bo prišla politično določena uprava, ki bo v korist nekih konkretnih ljudi in konkretnih privatnih interesov, bo le-ta Luko Koper "ubijala", medtem ko se bodo drugi trudili, da bi čim več pretovora dosegli. Evropska unija ima katastrofalno transportno politiko, vendar ima kljub temu vsaj malo posluha za razvoj železnic in bolj ekološki trajnostni razvoj prometa, saj je promet glavni generator onesnaževanja okolja in s tem tudi bolezni na pljučih, na srcu itd. Pričakuje, da bo nova vlada železnicam dala nov zagon in znotraj tega tudi Luki Koper.

Angel Pucer, Ankaran, je opozoril, da imamo samo 42 kilometrov obale in en zaliv, zato je pomembno, kaj hočemo narediti v tem zalivu. Luka Koper je bila do sedaj konj slovenskega gospodarstva in Ankaranci nimamo nič proti Luki, ampak proti temu pomolu, ki naj bi bil okoli 200 metrov od Luke. Poudaril je, da so za razvoj, vendar gre v primeru tretjega pomola tu za skoraj dobro četrtino dolžine našega polotoka. Naj se zgradi od tega naprej še eden, lahko še dvakrat daljši, ampak naj bo oddaljen od naselja. Primerjava z Rotterdamom ali Hannoverjem se mu zdi smešna, saj bi severno evropskim pristaniščem morda konkurirali le skupaj z Reko in Trstom.

Aurelio Jurij, poslanec državnega zbora, je dejal, da je njegov dom od ograje Luke Koper oddaljen 50 metrov in 250 metrov od ladij, ki jih pretovarjajo na prvem pomolu. Poudaril je, da bo Odbor DZ za promet, katerega član je, slej kot prej odločal o sklepih, ki jih bo pripravila vlada na osnovi priporočil in ugotovitev medresorske komisije. Vesel je, da je državni svet organiziral ta posvet, vendar bi bil še bolj vesel, če bi se ta posvet zgodil "na kraju zločina", torej v Kopru. Ugotavlja, da Luka Koper vendarle utesnjena, kar se njene prihodnosti tiče, med različnimi interesi, ki ne omogočajo širšega in pogumnega razcveta. Opozoril je na vrsto problemov: problemi z

morjem, razglašanje con, težave glede širitve njene prepotrebne infrastrukture - prometne, drugi železniški tir, tretji pomol, itd. Po njegovem prepričanju se teh zapletov pri nas veselijo kolegi, ki vodijo politiko v Trstu. V času županovanja Mestni občini Koper se je srečal s takratnim županom Trsta, ki ni skrival interesa, da bi Koper odigral podrejeno vlogo napram Trstu. Ko je Luka Koper prevzela upravljanje sedmega pomola v tržaškem pristanišču, je to pomenilo povezovanje dveh pristanišč in ustvarjanje enega velikega pristaniškega središča, zlasti med Trstom in Koprrom. Vemo, kakšne politične razmere v Trstu so botrovale umiku Luke Koper, za katerega upa, da je začasen in da bo do sodelovanja ponovno prišlo. Poudaril je, da je kolegu Illiyu, ki je razglašal, da je drugi tir in tretji pomol nesmiseln in da naj se povežemo s Trstom, ker bo tam središče, v katerem bomo imeli pomembno vlogo v tem središču, dopovedoval, da bo povezovanje Trsta in Kopra uspešno le ob pogoju enakopravnega povezovanja obeh pristanišč, ne pa v vlogi nadrejenega in podrejenega v smislu upravljanja, logistike.

Poudaril je, da bo Kitajska v globaliziranemu svetu marsikaj prevzela, ukradla nam bo industrijo (tako preprosto kot bolj zahtevno), vendar nam zagotovo ne bo nikoli vzela prometa. Bolj ko se bo kitajska industrija razvijala in posledično zapirali naši obrati, več bo prometa, saj se bodo kitajski proizvodi uvažali v Evropo, tudi preko Luke Koper. To je naš največji adut. Upa, da predstavlja edini in resnični problem obremenitev, ki se dogaja spričo premogovnega terminala. Za njegovo razrešitev je potrebna sanacija, kajti onesnaževanje okolja je treba ustaviti. Vlado je pozval, da svojo pozornost osredotoči k saniranju terminala razsutih tovorov in omogoči reducirano postavitev tretjega pomola.

Boris Nemeč, Združenje za turizem Gospodarske zbornice Slovenije, je v povezavi s Salonitom Anhovo in azbestozo opozoril, da Luka Koper ni tako drastičen primer, ampak bodo posledice, ki jih bo potrebno sanirati, zelo hude. Dejal je, da spoštuje prizadevanja Luke Koper in njihovo bitko na svetovnih trgih, vendar se tu s tonami in kubiki impresionira, ker nočemo govoriti v denarju. Ne skrbi ga toliko Luka Koper, ampak vse, kar se navezuje na to, in sicer milijardni zneski v drugi železniški tir (milijarda evrov) in koridor (dve milijardi evrov do Ljubljane). Dejal je, da je takoj za, če plačajo drugi. Če plača Evropska skupnost samo 20 % in mi 80 %, pri tem da bodo tuji dobavitelji (npr. Siemens), potem je proti. Spraševal se je, ali smo še za Lizbonsko strategijo in družbo znanja, ali smo za to, da spremenimo Slovenijo v kubike in tone. 5 milijard evrov bomo investirali zato, da bomo nekaj malega zaslužili v tranzitu, reševali probleme drugih z našim denarjem. Spraševal se je, kdo bo pa reševal naše brezposelne? Jutrišnji dan je dan spopada z Indijo in Kitajsko. Kako se nanj pripravljamo? Danes zapiramo tekstilna, usnjarska podjetja, jutri pa bomo zapirali to, kar so danes izvozni vitezi oziroma gospodarski stebri slovenske suverenosti. Med njimi je seveda tudi Luka Koper. Odločiti se je treba, kaj si Slovenija lahko privoščiti in kako bo investirala v svoj bodoči razvoj. Meni, da je treba v Luki Koper pristopiti k ekološki sanaciji v sozvočju s prebivalci teh okolij. Po njegovem so železnice in pristanišča stvar preteklosti, to so bili nosilci pospešenega razvoja v preteklem stoletju, medtem ko se v 21. stoletju pogovarjamo o informacijskih avtocestah. Turizem je tista panoga, ki edina lahko zaposluje vse te ljudi: od sobaric, receptorjev, animatorjev, organizatorjev, kulturo itd. Najbogatejše države močno pospešujejo turizem, saj se zavedajo, da lahko visoka tehnologija zaposluje le 20 % ljudi.

Edvard Roškar je opozoril, da so pomorski strokovnjaki raziskovali vpliv tovrnega pristanišča na večanje bruto produkta v Republiki Sloveniji in ugotovili, da se vsak tolar, katerega je Luka zaslužila s pretovorom, 13-krat poveča, če tovor peljemo skozi Slovenijo, medtem ko se poveča 5-krat, če gre tovor iz Luke Koper v Trst in naprej po Pontebški progji čez Italijo. Poudaril je, da obstaja dvom v

take raziskave, vendar to delajo tudi v drugih državah EU, npr. Nizozemci so opravili podobno analizo na primeru dveh španskih pristanišč in prišli do podobnih rezultatov.

Poudaril je, da je pomorstvo poklic, v katerem se kažejo prilike, in če priložnosti ne izkoristimo, se ne ponavljajo več. V zvezi z omenjanjem dolžine slovenske obale je opozoril, da enkrat slišimo 42 km, drugič 44 km. Naša obala je dolga 46 kilometrov in 400 metrov in naše pristanišče je lahko samo ob teh 46 kilometrih in 400 metrih obale. Okoliško prebivalstvo in Luka Koper - tovorno pristanišče morajo živeti v sožitju, vendar brez umiritve razgrete situacije ne bomo našli ustreznih rešitev.

Že pred dvema letoma je bilo ugotovljeno, da bo drugi železniški tir ob njegovi modernizaciji zapolnjen leta 2008, če se bo Luka Koper razvijala z dosedanjim tempom. Glede na to, da se Luka Koper razvija hitreje od predvidevanj, je napovedal, da se bo začel tovor selekcionirati, po železnici se bo prevažal sipki tovor, ostali tovor pa se prevažal tam, kjer bo prostor, to pa je avtocesta. Na koncu je še poudaril, da je proti razmejitvi tovrnega pristanišča in Luke Koper d.d. - komercialne družbe.

Bruno Korelič je repliciral predsednici sveta KS Ankaran in predstavniku GZS. Poudaril je, da Luka Koper ponuja strpen dialog na strokovnih podlagah, ki bo prinesel rešitve, ki bodo v interesu ne samo lokalne skupnosti, ampak države kot celote. Dejal je, da do danes niso uspeli vzpostaviti strpnega dialoga s sokrajani, predvsem ne s tistimi, ki se o tem nočejo pogovarjati. V zvezi z razpravo predstavnika GZS, kateri Luka Koper plačuje veliko članarino, je opozoril, da je razpravljanje o milijardah evrov investicij v drugi tir in tretji pomol neresno in neodgovorno početje s strani GZS. Po najnovejših podatkih Ministrstva za promet je namreč investicija v drugi železniški tir vredna 800 milijonov evrov in v tretji pomol 100 milijonov evrov, ki pa se bodo relativno hitro povrnila.

Boris Nemeč, Združenje za turizem Gospodarske zbornice Slovenije, je poudaril, da je podatke, ki jih je v svoji razpravi navedel, citiral prometni minister Božič, in sicer, da naj bi drugi železniški tir stal 180 milijard SIT oziroma 1 milijardo evrov, medtem ko bi po llyjevem mnenju koridor od meje do Ljubljane znašal 3 milijarde evrov, 2 milijardi po Sloveniji. Govoril je torej o petih milijardah evrov - brez 3. pomola, pri tem pa se je skliceval na kompetentne ljudi. Če se bo Slovenija odločila za investiranje v te projekte, je v redu, ampak potem ne moremo govoriti o visokih tehnologijah, o družbi znanja. Podpisali bomo mednarodne dogovore, če ne bomo imeli denarja, bomo gradili s pomočjo mednarodnih posojil in se zadolžili, imeli bomo brezposelnost. Ne gre za Luko Koper, ampak za odločitev Slovenije, v kakšno smer gre v 21. stoletje.

Boris Popovič je v svoji repliki povedal, da sta on osebno in Mestna občina Koper za razvoj Luke Koper, za tretji pomol, vendar mora zagovarjati tudi interese lokalne skupnosti in občanov. Radi bi bili soustvarjalci vseh večjih sprememb v Luki Koper, kar do sedaj niso bili in to je bilo tudi jabolko spora na II. pomolu. Drugi pomol oziroma premogovni terminal ali terminal razsutega tovara bo omejen na slovenske potrebe ali mogoče malo širše. Prav drugi pomol je problematičen in je tudi "zbudil" prebivalstvo v Ankaranu. V zvezi z multiplikativnim učinkom Luke Koper je opozoril, zakaj ne bi izkoristili tudi faktorja 5, torej tako faktor 13 in še 5. Ne verjame, da bo leta 2008 prišlo do preusmeritve tovara na ceste, ampak je prepričan, da bo vladna medresorska komisija uspela poiskati rešitve in se bomo uspeli odločiti, kje bo potekal II. tir.

Pavel Gantar, poslanec državnega zbora, je poudaril, da prebivalci Slovenije v Ankaranu ali kjerkoli drugje, niso dolžni prenašati

okoljskih ali drugih obremenitev, ki bi resno poslabševale njihovo življenjsko okolje in zdravstveno stanje. Če se take stvari dogajajo, potem mora tisti, ki to povzroča, sprejeti ukrepe za izboljšanje stanja okolja. Nihče ni dolžan v imenu nekega višjega, javnega, tretjega interesa nositi škodljivih posledic. Iz tega vidika bi prav izgradnja III. pomola omogočila sanacijo morebitnih dejanskih in prepoznanih prekomernih učinkov onesnaževanja Luke Koper. Glede na njegove izkušnje z okoljsko politiko je prepričan, da se lahko sanirajo podjetja, ki se razvijajo, medtem ko je zelo težko sanirati propadajoča se podjetja.

Ne strinja se z argumenti ministra za okolje in prostor, da je treba opustiti sedanje prostorske dokumente in jih nadomestiti z novim državnim lokacijskim načrtom, kajti ti argumenti so netočni. Če bi bilo res, da novi zakon o urejanju prostora in zakon o graditvi objektov pomenita, da je treba vse razveljaviti in začeti na novo, potem bi to veljalo za vso Slovenijo, kar bi bila katastrofa, kajti Slovenija ne bi imela prostorskih dokumentov, dokler ne bi bili sprejeti novi. To pa ne drži. Zato so vsi dokumenti, ki jih je MO Koper sprejela in prenovila ter tudi izboljšala, veljavni in na njihovi podlagi se pridobivajo dovoljenja in vsi dokumenti, ki so povezani z novim zakonom o varstvu okolja. Zato ni nobene potrebe po zavlačevanju (2-2,5 let), da bi pristopili k gradbeni dokumentaciji. Poudaril je, da župan MO Koper ravno sedaj lahko sodeluje, ker je pripravil prostorski plan.

Po njegovem se za zavlačevanjem skrivajo neki drugi cilji. Boji se, da se želi razvoj Luke Koper ustaviti, ker se menja koncept: na eni strani bi imeli tovorno pristanišče (državno podjetje) in na drugi strani terminalne operaterje - ločitev upravljanja in dejavnosti. Ta koncept je možen in v nekaterih državah je uveljavljen, vendar je vprašanje, če je dober za Slovenijo. Za Trst ni bil. Konec koncev ga je izključila tudi Luka Koper. V zvezi s tem je opozoril, da tisti, ki zgradi, upravlja in potem prepusti transfer državi, še nikoli ni prepustil državi drugega kot ruševine. Nihče ne bi infrastrukture ohranil v dobrem stanju, ampak bi jo izkoristil do konca. Zato je pozval na trezno razmišljanje ob odločanju o tem vprašanju in dodal, da je Luka Koper vezana na zakon o vodah. Vodno zemljišče in objekti v splošni rabi niso v lasti Luke Koper, ampak je tukaj cela vrsta omejitev, neodvisno od tega, kaj in kako opravlja in kaj in kako je to organizirano. Zato po njegovem ni nobenih razlogov za to, da bi spremenili obstoječi organizacijski model in s tem uničili dober primer, ki sedaj deluje.

V zvezi z omenjeno informacijsko družbo je dejal, da to ne pomeni konca fizičnega gibanja blaga, ampak ga je več in je povezano z informatiko. Zato so inteligentne transportne poti še kako nujne. Transport in turizem sta povsod kompatibilna, včasih bi lahko rekli nevarno kompatibilna z vidika okoljskih učinkov, toda tisti, ki je pri transportu blaga ali ljudi, je tudi pri turizmu.

Janez Požar je v zvezi z večkrat omenjenimi multiplikativnimi učinki pristanišč povedal, da smo Slovenci znani po tem, da se radi zgledujemo pri sosedih, kjer je vedno boljše. Poudaril je, da še ni videl študije, ki bi ovrgla študijo o multiplikativnih učinkih kopskega pristanišča, ki so jo pripravili na Fakulteti za pomorstvo in promet. Univerza iz Rotterdama je ugotovila faktor 15 in na tej osnovi investira Rotterdam in cela Nizozemska. Univerza v Antwerpnu je prišla do faktorja 12 do 15, na osnovi katerega investira Belgija. Univerza na Irskem je izračunala učinke med 8 in 12. Ena izmed študij za EU je ugotovila, da je bilo v letu 2003 ustvarjenega 20 milijard evrov prometa samo v evropskih pristaniščih, celoten pomorski sektor pa je v celoten dohodek EU prispeval 111 milijard evrov.

Andrej Klobasa, Obrtna zbornica Slovenije, Sektor za promet, je povedal, da država cestnim prevoznikom zaračuna samo s strani cestnin po enem prevoženem kilometru skoraj 11-krat več kot

druge države Evropske skupnosti. Poudaril je, da je bila prometna politika Republike Slovenije izdelana in v razpravi že pred osmimi leti, ko je bil minister za promet gospod Anton Bergauer, in ne šele v času ministra Marka Pavliha. Ministrstvo za promet je že večkrat naročilo Fakulteti za pomorstvo in promet, da izdelata študijo o prometu, vendar vsakokratna izdelava študije o prometni politiki ni prinesla nobenih rezultatov, kajti slovensko prevoznikstvo te študije ni nikoli podprlo. Kot predstavnik Obrtne zbornice Slovenije, Sektorja za promet, podpira gradnjo III. pomola Luke Koper, vendar ob upoštevanju krajanov Ankarana. Vsem, ki govorijo, da cestni tovorni promet povzroča veliko škodljivih vplivov za okolje, pa želi povedati, da imajo danes slovenski cestni prevozniki moderen avtopark brez škodljivih posledic, in dodal, da bi morala država tujim prevoznikom s slabimi tovornimi vozili preprečiti vožnjo po slovenskih cestah.

Boris Živec, Holding Slovenske železnice, je opozoril, da je izjava enega od govornikov, da so železnice stvar preteklosti, nasprotujoča se celotni prometni politiki Evropske unije, v katero je Slovenija vstopila 1. maja 2004. V Evropski uniji so ugotavljali, da bo leta 2025 cestni promet zaradi oskrbe gospodarstva preveč zgoščen in da je edina alternativa temu prometu pomorski promet v priobalni plovi, od koder so izšle pomorske avtoceste, in železniški promet.

Na Slovenskih železnicah vidijo svojo perspektivo prav v opredelitvi Evropske unije, da postane najbolj konkurenčno gospodarstvo na svetu. Slovenske železnice si ob poudarjenem razvoju lastnega sistema želijo razvoja Luke Koper, saj lahko v sodelovanju z Luko Koper predstavljajo pomemben prometni sistem, ki lahko doprinese k razvoju celotnega slovenskega gospodarstva. Zavedati se je potrebno, da oskrbujemo evropsko gospodarstvo, ki izraža svoje potrebe, kaj naj bi prišlo v Luko Koper ali v katero drugo luko in kaj naj bi se prevažalo. Gospodarstvo je tisto, ki definira vse tovore, in če želimo dobiti dodano vrednost iz svoje storitve, se je treba temu prilagajati, kajti drugače bo te tovore prevažal kdo drug. Interes Slovenskih železnic je v povečevanju obsega dela in v tem kontekstu si želijo v okviru slovenskega prometnega sistema sodelovati z Luko Koper, kajti povečevanje obsega dela pomeni tudi navezavo na evropsko gospodarstvo.

V zvezi z okoljskimi stroški je povedal, da je treba v skladu z zakonodajo Evropske unije okoljske stroške vključiti v ceno prevoza in v ceno končnega izdelka, kar predstavlja tiste vire sredstev, ki bodo zagotavljali prijetno bivanje vsem tistim državljanom, ki so v bližini tega prometnega sistema.

Dr. Drago Marolt je dejal, da bistvenega konflikta med ekologijo in gospodarstvom ne razume. Z ozirom na naravo njegovega dela ve, da je luka kompleks storitev. Čim večji je promet posamezne luke, več je ostalih storitev, ki jih mora luka zagotavljati: špediterji, podjetja za kontrolo kvalitete, banke, odvetniki itd. Čim več je teh storitev, tem raje ladje prihajajo v pristanišče, s čimer postaja še večje. Opozoril je, da sta za Luko Koper samo dve rešitvi, in sicer jo lahko zapremo ali pa ji omogočimo nadaljnji razvoj. Če se odločimo za Luko Koper, ji moramo omogočiti razvoj ob upoštevanju ekoloških standardov, ki veljajo v Republiki Sloveniji.

Konkurenca je bila včasih (današnje razmere ne pozna) med pristanišči zelo velika. Velikokrat je razmišljal, ali bi tovar prevažal namesto preko tržaškega pristanišča preko pristanišča Bremen oziroma Hamburg, ker so nemške železnice imele nizko tarifo, če je šel tovar direktno v luko Bremen ali Hamburg. V zvezi z vprašanjem cestnega ali železniškega prometa je opozoril, da obstaja tudi blago, ki ne prenese tovarnega prometa, npr. star papir iz Rusije se ne bo prevažal s kamioni, ker je pre poceni, na drugi strani pa imamo blago, npr. zlate palice, ki se ne bo prevažalo po železnici, ampak verjetno s kamioni.

Robert Sever, sekretar Sektorja združenja za promet in zveze pri Gospodarski zbornici Slovenije, je poudaril, da brez prometa tudi oskrbe gospodarstva ne bo, zato je pomembno, da Slovenija čim prej sprejme strateški dokument o prometni politiki, ki bo odgovoril na vse dileme, ki se pojavljajo v zvezi s smiselnostjo prometne dejavnosti. Stališče Združenja za promet in zveze, katerega član je tudi Luka Koper, je, da ima Luka Koper močno zaledje predvsem v državah srednje Evrope (Madžarska, Češka, Slovaška), dodatno pa tudi v Italiji in Avstriji ter deloma tudi Nemčiji - najmočnejše države partnerice. V Luki Koper se v zadnjih letih vedno bolj izpostavlja slaba cestna in železniška povezanost z zaledjem. Ob vedno večjem pretoku blaga v Luki Koper obstoječe transportne povezave niso več v skladu s sodobnimi zahtevami. Čimprejšnja izgradnja drugega tira - Divača - Koper je strateškega pomena za Luko Koper, še posebej zaradi konkurenčnih pritiskov vzporednih poti, kot je npr. pristanišče Trst. Izgradnja avtoceste do Kopra je to situacijo sicer omilila, vendar še vedno ostaja odprta izgradnja ostalih cestnih povezav; pomembne so kvalitetne povezave Luke Koper z zaledjem in izgradnjo vse dodatne cestne povezave z Avstrijo preko Ljubljane, Maribora in Šentilja, na Madžarsko preko Ljubljane in Lendave, na Hrvaško preko Novega mesta proti Zagrebu (V. in X. koridor).

Prof. dr. Jurij Kolenc je opozoril na razpravljavko, ki je zelo kritično in z velikim sumom govorila o projektih in raziskavah znanstvenikov. Poudaril je, da je lahko njen sum upravičen, vendar želi slišati njene argumente, kar pa se ni zgodilo. V zvezi z omenjeno študijo o prometni politiki je poudaril, da želi javno povedati, da Fakulteti za pomorstvo in promet nikoli ni bilo dano, da bi oblikovala prometno politiko, ampak jo je delal pomorski segment prometne politike,

medtem ko je drugi del prometne politike delala gradbena stroka in ne prometna stroka.

Tatjana Jazbec je opozorila, da je treba upoštevati, da danes Luka Koper, kjer je zaposlena, zaposluje 1.000 ljudi. Ko govorimo o III. pomolu, govorimo o novih delovnih mestih, ko govorimo o pristaniški upravi, govorimo o obstoječem stanju. Opozorila je, da se z novo organizacijo ne sme postaviti pod vprašaj delovnih mest.

Marta Turk, državna svetnica, je ob koncu posveta povedala, da je na njem sodelovalo več kot 90 udeležencev in udeleženk. Bilo je 9 uvodničarjev, ki so predstavili svoja razmišljanja, argumente in številke, 14 razpravljavcev je dodatno podkrepilo pomen gospodarskega potenciala Luke Koper in potenciala za delovna mesta, ki ob tem nastajajo, pa tudi vprašanja turistične razvojne dimenzije okoljske problematike, vprašanje vpliva na zdravje prebivalcev, sodelovanja z Evropo, omenjalo Lizbonsko strategijo. Poudarila je, da se državni svet, ki je v zadnjih štirih mesecih organiziral osem posvetov o pomembnih temah, ki se tičejo vseh prebivalcev Slovenije, obvezuje, da bo s takimi razpravami nadaljeval in opozarjal na to, kar je pomembno za nas vse.

Na koncu je kot predsednica Komisije državnega sveta za gospodarstvo dejala, da v vsaki regiji potrebujemo najmanj eno veliko gospodarsko dejavnost, na katero se lahko vežejo tudi mala podjetja, kajti brez tega ne bo delovnih mest niti razvoja. To pa so zelo pomembni vidiki, ki jih moramo upoštevati ob vstopu Slovenije v EU.

Prvi odstavek 56. člena zakona o državnem svetu - državni svet in njegova delovna telesa imajo pravico zahtevati od državnih organov pojasnila in podatke v zvezi z zadevami, ki jih obravnavajo

Sklep državnega sveta ob obravnavi **vprašanja** Interesne skupine lokalnih interesov **glede realizacije javnega razpisa za prenavo, modernizacijo ter izgradnjo javne komunalne infrastrukture v okviru poslovnih con**

Državni svet Republike Slovenije je na 31. seji, dne 16. 3. 2005, v skladu z 41. členom poslovnika državnega sveta (Ur. l. RS, št. 44/93, 14/99, 2/04 in 18/05) obravnaval vprašanje **Interesne skupine lokalnih interesov** glede realizacije javnega razpisa za prenavo, modernizacijo ter izgradnjo javne komunalne infrastrukture v okviru poslovnih con in na podlagi prvega odstavka 56. člena zakona o državnem svetu (Ur. l. RS, št. 44/92) sprejel naslednji

SKLEP:

Državni svet Republike Slovenije podpira vprašanje Interesne skupine lokalnih interesov in predlaga Vladi Republike Slovenije in Ministrstvu za gospodarstvo, da vprašanje preučita in nanj odgovorita.

Vprašanje Interesne skupine lokalnih interesov se glasi:

Zakaj predlog programskega sveta za ukrepe iz Enotnega programskega dokumenta za obdobje 2004-2006 še ni bil obravnavan na seji Vlade Republike Slovenije?

Obrazložitev:

V okviru programa ukrepa 1.4. Enotnega programskega dokumenta za obdobje 2004-2006 je bil 14. 1. 2005 objavljen javni razpis za

prenavo, modernizacijo ter izgradnjo javne in komunalne infrastrukture v okviru poslovnih con.

Skladno z razpisom bi morali biti rezultati znani v 45 dneh, to je do 1.3.2005. Programski svet za ukrepe iz Enotnega programskega dokumenta je predlog na osnovi prijav oblikoval in pravočasno posredoval ustrezni komisiji pri Ministrstvu za gospodarstvo.

Predlog bi moral biti obravnavan na seji vlade, kar pa se do danes ni zgodilo. Posledično se kršijo določila razpisa glede rokov in izgublja čas, ki je potreben za izvedbo vseh procedur od javnega razpisa do izbire izvajalca. S tem so investitorji v težkem položaju glede izvajanja projektov v predpisanih rokih.

Ker s tem izgubljammo na dinamiki skladnega regionalnega razvoja, interesna skupina postavlja vprašanje, zakaj predlog programskega sveta za ukrepe iz Enotnega programskega dokumenta še ni bil obravnavan na seji Vlade Republike Slovenije.

Državni svet Republike Slovenije predlaga Vladi Republike Slovenije in Ministrstvu za gospodarstvo, da vprašanje preučita in v skladu s 96. členom poslovnika državnega sveta (Ur. l. RS, št. 44/93, 14/99, 2/04 in 18/05) nanj v roku 30 dni odgovorita.

Sklep državnega sveta ob obravnavi **vprašanja** državnega svetnika Marjana Maučeca **glede kaznovanja tujih pravnih oseb in njihovih odgovornih oseb zaradi kršitev predpisov o varnosti cestnega prometa**

Državni svet Republike Slovenije je na 31. seji, dne 16. 3. 2005, v skladu z 41. členom poslovnika državnega sveta (Ur. l. RS, št. 44/93, 14/99, 2/04 in 18/05) obravnaval **vprašanje državnega svetnika Marjana Maučeca** glede kaznovanja tujih pravnih oseb in njihovih odgovornih oseb zaradi kršitev predpisov o varnosti cestnega prometa in na podlagi prvega odstavka 56. člena zakona o državnem svetu (Ur. l. RS, št. 44/92) sprejel naslednji

SKLEP:

Državni svet Republike Slovenije podpira vprašanje državnega svetnika Marjana Maučeca in predlaga Ministrstvu za notranje zadeve, da vprašanje preuči in nanj odgovori.

Vprašanje državnega svetnika Marjana Maučeca se glasi:

Zakaj se zaradi storitve prekrška ne kaznuje poleg voznika tudi tujih pravnih oseb in njihovih odgovornih oseb zaradi kršitev predpisov o varnosti cestnega prometa, kadar to obligatorno določa zakon o varnosti cestnega prometa?

Obrazložitev:

Po zakonu o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1) (Uradni list RS, št. 83/2004) se za določene prekrške poleg voznika z globo kaznuje tudi pravno osebo ali samostojnega podjetnika posameznika ter odgovorno osebo (npr. za prekršek se po 75. členu - dnevni počitek, 76. členu - prekinitev dnevnega počitka) in 77. členu - tedenski počitek z globo 50.000 tolarjev kaznuje voznik, z globo najmanj 2.000.000 tolarjev se kaznuje za prekršek pravna oseba ali samostojni podjetnik posameznik, odgovorna oseba pa z globo najmanj 200.000 tolarjev).

Zakon o izvrševanju kazenskih sankcij (ZIKS-1) (Uradni list RS, št. 22/00, zadnja 110/02) v 140. členu določa, da se za izvršitev denarne kazni, izrečene za kaznivo dejanje ali prekršek pravni osebi, smiselno uporabljajo določbe tega zakona o izvršitvi denarne kazni, izrečene fizični osebi v kazenskem postopku. Zakon o kazenskem postopku v 30. poglavju ureja postopek za mednarodno pravno pomoč in izvršitev mednarodnih pogodb v kazenskopravnih stvareh, tako da je možno ob izpolnjenih predpostavkah iz obeh zakonov tudi kaznovanje pravne in odgovorne osebe ter samostojnega podjetnika posameznika.

Kaznovanje tujih voznikov po ZVCP pa v Sloveniji navadno poteka tako, da se kaznujejo samo tuji vozniki, ne pa tudi druge osebe, ki jih določa tuja zakonodaja. S tem pa takšno ravnanje diskriminira domače in privilegira tuje osebe.

Državni svet Republike Slovenije predlaga Ministrstvu za notranje zadeve, da vprašanje preuči in v skladu s 96. členom poslovnika državnega sveta (Ur. l. RS, št. 44/93, 14/99, 2/04 in 18/05) nanj v roku 30 dni odgovori.

Sklep državnega sveta ob obravnavi vprašanja državnega svetnika Marjana Maučeca glede razlage tretjega odstavka 4. člena Uredbe o višini povračil stroškov v zvezi z delom in drugih dohodkov, ki se ne vštevajo v davčno osnovo

Državni svet Republike Slovenije je na 31. seji, dne 16. 3. 2005, v skladu z 41. členom poslovnika državnega sveta (Ur. l. RS, št. 44/93, 14/99, 2/04 in 18/05) obravnaval vprašanje **državnega svetnika Marjana Maučeca** glede razlage tretjega odstavka 4. člena Uredbe o višini povračil stroškov v zvezi z delom in drugih dohodkov, ki se ne vštevajo v davčno osnovo, in na podlagi prvega odstavka 56. člena zakona o državnem svetu (Ur. l. RS, št. 44/92) sprejel naslednji

SKLEP:

Državni svet Republike Slovenije podpira vprašanje državnega svetnika Marjana Maučeca in predlaga Ministrstvu za finance, da vprašanje preuči in nanj odgovori.

Vprašanje državnega svetnika Marjana Maučeca se glasi:

Kakšna je pravilna razlaga tretjega odstavka 4. člena Uredbe o višini povračil stroškov v zvezi z delom in drugih dohodkov, ki se ne vštevajo v davčno osnovo?

Obrazložitev:

Zakon o dohodnini (Zdoh-1) (Uradni list št. 54/04 in 139/04) v tretjem odstavku 31. člena določa, da se pri določanju višine povračil stroškov v zvezi z delom in dohodkov, ki jih v skladu s 3., 6. in 7. točko prvega odstavka tega člena določi vlada, kot podlago upošteva raven posameznih navedenih pravic delojemalcev, določenih z zakoni in s kolektivnimi pogodbami na ravni države. Če delodajalec izplačuje navedena povračila stroškov v zvezi z delom in dohodke, ki so višji od zneskov, ki jih za navedena povračila in dohodke določi vlada, se znesek posameznega povračila oziroma dohodka v delu, ki presega znesek, določen s strani vlade, vštevava v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja.

Na tej podlagi je Vlada Republike Slovenije sprejela Uredbo o višini povračil stroškov v zvezi z delom in drugih dohodkov, ki se ne vštevajo v davčno osnovo (Uradni list RS, št. 142/04 in 7/05 - uredba). 4. člen te uredbe ureja področje dnevnic kot povračil stroškov za prehrano:

4. člen (dnevnice)

(1) Če traja službeno potovanje v Sloveniji nad 12 do 24 ur, se v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja ne vštevava dnevnic do višine 3600 tolarjev; če traja službeno potovanje v Sloveniji nad 8 do 12 ur, se v davčno osnovo ne vštevava dnevnic do višine 1800 tolarjev; če traja službeno potovanje v Sloveniji nad 6 do 8 ur, se v davčno osnovo ne vštevava dnevnic do višine 1260 tolarjev.

(2) Če traja službeno potovanje v tujini nad 14 do 24 ur, se v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja ne vštevava dnevnic do višine zneska, ki je za posamezno državo oziroma območje določen v Prilogi 1, ki je priloga in sestavni del te uredbe; če traja službeno potovanje v tujini nad 8 do 14 ur, se v davčno osnovo ne vštevava dnevnic do višine 75 odstotkov zneska iz Priloge 1 te uredbe; če traja službeno potovanje v tujini nad 6 do 8 ur, se v davčno osnovo ne vštevava dnevnic do višine 25 odstotkov zneska iz Priloge 1 te uredbe.

(3) Če je narava dela takšna, da se v pretežni meri opravlja izven sedeža delodajalca in se delojemalec vsakodnevno vrača v kraj, kjer prebiva, se v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja, ne glede na določbe prvega in drugega odstavka tega člena, ne vštevava povračilo stroškov prehrane med delom, do višine in pod pogoji, ki so določeni v 2. členu te uredbe.

Tretji odstavek 4. člena Uredbe je napisan zelo dvoumno in se ga da razumeti na tri načine:

- da se ob dnevnicah, ki se ne vštevajo v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja, prav tako ne vštevava še strošek prehrane med delom po 2. členu Uredbe. To pomeni, da delojemalec dobi dnevnic in dodatno še povračilo stroškov prehrane, oboje pa ne gre v davčno osnovo do navedene višine v Uredbi;
- delojemalec ni upravičen do dnevnice, ker se vsakodnevno vrača v kraj, kjer prebiva, in je upravičen do prehrane med delom, ki se ne vštevava v povračilo stroškov prehrane med delom do višine in pogoji iz 2. člena Uredbe ali
- delojemalcem, ki opravljajo delo na tak način, v celoti upošteva dnevnic kot davčna osnova, ne samo od višine, ki je določena v prvem in drugem odstavku, povračilo stroškov prehrane pa od višine in pogoji iz 2. člena Uredbe.

Predpisi naj bi bili napisani kar najbolj razumljivo, saj se s tem povečuje predvidljivost, zanesljivost in s tem tudi pravna varnost. Tretji odstavek omogoča zelo različno branje, ki bo s strani delodajalcev najverjetneje v škodo delojemalcev, zato apeliram na Vlado Republike Slovenije, da predmetno določbo spremeni ali razjasni na drug ustrezen način.

Državni svet Republike Slovenije predlaga Ministrstvu za finance, da vprašanje preuči in v skladu s 96. členom poslovnika državnega sveta (Ur. l. RS, št. 44/93, 14/99, 2/04 in 18/05) nanj v roku 30 dni odgovori.

Sklep državnega sveta ob obravnavi **pobude** Komisije državnega sveta za mednarodne odnose in evropske zadeve **glede zaščite slovenske manjšine v Republiki Avstriji**

Državni svet Republike Slovenije je na 31. seji, dne 16. 3. 2005, v skladu z 41. členom poslovnika državnega sveta (Ur. l. RS, št. 44/93, 14/99 in 2/04) obravnaval pobudo **Komisije državnega sveta za mednarodne odnose in evropske zadeve** glede zaščite slovenske manjšine v Republiki Avstriji in na podlagi prvega odstavka 56. člena zakona o državnem svetu (Ur. l. RS, št. 44/92) sprejel naslednji

SKLEP:

Državni svet Republike Slovenije poziva Vlado Republike Slovenije, naj prouči možnost predloga Svetu Evrope, da pooblasti Beneško komisijo, da prouči stanje zaščite slovenske manjšine v Republiki Avstriji in uresniči temeljnih pravic slovenske manjšine, še posebej člena 7 Avstrijske državne pogodbe 1955 in členov 66 - 68 St. Germanske mirovne pogodbe.

Obrazložitev:

Komisija državnega sveta za mednarodne odnose in evropske zadeve je navedeno problematiko že večkrat obravnavala in opozarjala na težave, s katerimi se srečuje slovenska manjšina v Avstriji, in meni, da mora slovenska država narediti vse, da se njene težave razrešijo. Komisija z zaskrbljenostjo spremlja asimilacijski pritisk, pod katerim je slovenska manjšina v Avstriji, ter meni, da je zapleten položaj možno rešiti tudi z njegovo internacionalizacijo.

* * *

Državni svet predlaga Vladi Republike Slovenije, da pobudo preuči in v skladu s 96. členom poslovnika državnega sveta (Ur.l. št 44/93, 14/99) nanjo v roku 30 dni odgovori.