



Javni denar za javno dobro: Boljše načrtovanje infrastrukture za bolj učinkovito porabo javnega denarja

30. maj 2019, Hotel Union (dvorana Orhideja), Miklošičeva 3, Ljubljana

Zapis posveta

Državni program razvojnih politik – mag. Nataša Kobe Logonder, Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko

SVRK je v začetku 2019 organiziral SWOT delavnico za Državni program razvojnih politik (DPRP). DPRP naj bi bil sprejet do konca leta 2019. Narejen je bil predlog prioritete, ki temeljijo na nacionalnih strateških dokumentih in usmeritvah. Trenutno se zbirajo prioritete oz. prispevki s strani vseh ministrstev. Sledila bo faza usklajevanja in finaliziranja dokumenta, verjetno v poletnem času. Natančen postopek usklajevanja bo še določen na osnovi prejetih prispevkov. DPRP postavlja razvojno-strateški okvir za določen časovni okvir. Predstavlja povezavo med razvojnim in proračunskim načrtovanjem. Z njim želijo spodbuditi sodelovanje in izboljšati načrtovanje na državni ravni. Osredotoča se na ključne prioritete v srednjeročnem obdobju 4 let. Povezano načrtovanje bi moralo izboljšati proces načrtovanja. Trenutno je težko govoriti o tem, katere bodo infrastrukturne prioritete, je pa gotovo, da bo dokument vseboval tudi infrastrukturne prioritete.

Problematicni postopki odločanja – ugotovitve študije o javni infrastrukturi v jugovzhodni Evropi – dr. Lidija Živčič, Focus, društvo za sonaraven razvoj – glej [predstavitev](#)

Panel 1: Odločanje o potrebnih infrastrukturah

Infrastruktura, ki je potrebna in je v dobro vseh – dr. Pavel Gantar, politik, sociolog in publicist – glej [predstavitev](#)

Primer širitve ljubljanskega obroča: infrastrukturni ali drugi ukrepi? – dr. Aljaž Plevnik, Urbanistični inštitut Republike Slovenije – glej [predstavitev](#)

Načrtovanje prometa smo razbili na sektorske interese, medtem ko je načrtovanje prostora postalo bolj celostno; pomembno je, da se načrtovanje prometa na državni ravni začne načrtovati celostno. Švedska: gradnja infrastrukture je zadnji korak, prej morajo vpeljati vse druge možne ukrepe. V načrtovanju prometa stroka poudarja pretočnost in hitrost, v celostnem prometnem načrtovanju pa zasledujemo širše cilje. V Sloveniji ne izobražujemo celostnih prometnih načrtovalcev, gre za sektorske inženirske rešitve. Manjka nam celostnega pristopa, premika od inženirskega pogleda na promet na celostni.

Infrastruktura za upravljanje z odpadki – Uroš Macerl, Eko krog – glej [predstavitev](#)

Razprava

- ELES opozarja, da Slovenija uvaža energijo. Ko ustavimo TEŠ6 in NEK, uvažamo 50% energije. Energijo rabimo. Posodobitev starih blokov v Šoštanju bi bila kot posodobitev fička. TEŠ 6 je učinkovit.
- Pri TEŠ 6 je bil problematičen proces odločanja, bil je netransparenten, gradnja velikega bloka je bila napaka; temeljne odločitve ni proizvedla država, temveč kombinacija različnih lobijev.
- Pogosto se vzame model, ki pokaže kakšne so potrebe in koliko moramo proizvajati, ne gleda pa se na možnosti spremembe. Umanoterino poročilo o energetsko intenzivni industriji kaže, da v segmentu učinkovitosti rabe energije v veliki industriji ni zaznati pozitivnih sprememb; tudi energetski krogi bodo morali o tem razmišljati, kako manjšati rabo energije, bistveno premalo se o tem pogovarjamo.
- Moramo iskati možnosti upravljanja namesto gradnje – imamo nacionalne smernice za mobilnostne načrte, rabimo pa še načrte ob večjih dogodkih (npr. prenova predora...); pred zaporo se mora narediti mobilnostni načrt, ki bi ne samo sporočal, da je zapora, ampak da bomo imeli ukrepe za alternativne oblike trajnostne mobilnosti za zmanjšanje prometa.
- Imamo prevelike količine odpadkov; imamo dobro postavljeno ločeno zbiranje odpadkov, zato je treba na tem delati; sežigalnice - glede na izkušnje pri ostalih podobnih projektih - ne bomo imeli še dolgo, tako da to ni rešitev za ta trenutek; če gremo v izgradnjo, bo sežigalnica resna konkurenca ločenemu zbiranju; evropski denar sežigalnic ne financira. Če se odločimo za zero waste, bi bila to prava smer, dalo bi se že

v treh letih narediti pomembne korake. Slovenija ima priložnost iti na pilotni zero waste na državni ravni; na dolgi rok je to dobra reklama za Slovenijo.

- Pravila soodločanja obstajajo in jih poznamo, v Sloveniji nam zmanjka pri strateških dokumentih. Eden od temeljnih kriterijev za odločanje je, koliko projekt prispeva k redistribuciji. Drugi kriterij je okoljska trajnost – koliko so odločitve trajnostne.
- Problem je neposredna dominanca kratkoročnih zahtev in ukrepov; primer so avtoprevozniki, ki zahtevajo nov trak na obvoznici; zdaj je čas, da se obrnemo v gradnjo železnic, kot smo se prej odločili za AC. Delamo vsega po malem – malo regionalnih cest, malo AC, malo železnic – manjka fokusiranje.
- Tretji pas je lahko prelomni projekt na državni ravni; imamo velik delež političnega kadrovanja, nimamo pa ekipe, ki bi npr. zagovarjala železnice in JPP; imamo DARS za AC in ceste, nimamo pa antipoda za železnice in JPP; ker nimamo visoko razvitega JPP imamo nižjo kakovost bivanja, tega se ne zavedamo – 2. tir je primer, da gradimo samo za tovor, vsi smo dvignili roke nad JPP; s CPS se je ponekod začel ukvarjati širši krog ljudi, bila je pozitivna energija
- Pri nas je načrtovanje izrazito sektorsko – tam, kjer bi morale priti zadeve skupaj, so problemi – npr prostorsko planiranje je degradirano; rabimo celostno načrtovanje – nekaj ga je na SVRK, ki pa je ločeno od ostalih sektorjev planiranja; vertikalno je javna uprava strukturirana, horizontalno pa ne.
- MOP in MZI imata projekt integracija prometnega načrtovanja – tukaj je nekaj predlogov za multidisciplinarno načrtovanje. Ključno je izobraževanje vseh, ki so v načrtovanje vključeni – če bodo vsi razumeli, zakaj rabimo boljše načrtovanje, bodo morda tudi pritiski na sektorje manjši. Izdelovalci planov, ki razumejo, da je potrebno organsko povezati načrtovanje, obstajajo, vendar so po navadi pod pritiski, da tako načrtovanje ni potrebno in da so previsoki stroški povezani s tem.
- Prostorsko načrtovanje, ki je dodeljeno občinam: imamo veliko občin, ki so po par tisoč ljudi in nimajo strokovnjakov, zato bi kazalo prostorsko načrtovanje dati na višji nivo, na regionalen nivo npr.
- Če povežemo dve ministrstvi, mislimo, da smo medsektorski; ne razmišljamo o ukinitvi potnih stroškov in brezplačnem JPP; ni ukrepov, ki bi spodbujali razpršen delovni čas.
- Treba je izpostaviti, da je bilo zgrajeno veliko dobrega, infrastruktura danes v primerjavi z 90imi je boljša, ni bilo vse slabo – ne moremo reči, da je gradnja javne infrastrukture vedno sopomenka za korupcijo, dragost... Megaprojekti so najbolj problematični.

Panel 2: Strateško načrtovanje infrastrukture

Javna infrastruktura med prioritetami razvojnih politik – Andrej Gnezda, Umanotera, slovenska fundacija za trajnostni razvoj

Strateško razvojno načrtovanje je osnovna funkcija vlade. Biti mora v interesu dolgoročnih ciljev in široke javnosti. Ne znamo strateško načrtovati, ampak vprašanje je, ali sploh želimo tako načrtovati. V strategije damo bolj ali manj vse kar je možno, ker sredstev ni dovolj, nato pa se začne boj, kaj se bo izvedlo – tu so pritiski interesnih skupin, ki vplivajo na izbor. Centri za mehansko biološko obdelavo so predimenzionirani, ker so občine same načrtovale. Politična dimenzija – kdo bo prerezal trak je pomembnejša, kot to, ali sploh potrebujemo ta projekt. Načrtovanje bi moralo temeljiti na realnih potrebah, iskati moramo minimalne stroške in maksimalne učinke. Preseči je treba razumevanje infrastrukture kot trde ukrepe, temveč iskati tudi bolj mehke rešitve. Infrastruktura mora zagotavljati trajnostni razvoj, da zagotavlja fleksibilnost na dolgi rok, ko se spreminjajo pogoji ali tehnologije. Dobre prakse: strateško načrtovanje nudi nek okvir za načrtovanje projektov, obenem pa nudi fleksibilnost na spremembe, ki se nam dogajajo. Pri načrtovanju so potrebne neodvisnost, strokovnost, participativnost. Sedaj imamo odvisnost od političnih razmer, tako pridemo do projektov s višjim političnim konsenzom. Medsektorsko sodelovanje je potrebno, da se upoštevajo vsi vidiki. Pri načrtovanju je treba preigrati čim večje število scenarijev, kaj se lahko zgodi v prihodnje. Če želimo, znanje za načrtovanje je, ampak ali to uporabljamo? Dogaja se nam, da imamo nek interes, ki določi, kaj se bo izvedlo, proces pa se izvede, da se legitimira izbrane interese.

Energetska infrastruktura za prihodnost – mag. Jure Vetršek, Inovacijsko-razvojni inštitut Univerze v Ljubljani – glej [predstavitev](#)

Pogledi mladih na načrtovanje infrastrukture – Taj Zavodnik, Mladi za podnebno pravičnost

Ne zastopa poglede mladih na splošno, predstavlja pa poglede gibanja MZPP. MZPP je pred protesti zahteve naslovil na vlado. Tu so jasna pričakovanja mladih glede infrastrukture – vlada naj rešuje podnebne spremembe kot krizo globalnih razsežnosti – to zahteva medsektorski in celostni pristop. Dejavnosti in proračunska sredstva se celostno usmerijo v omejitve globalnega segrevanja pod 1,5oC. Infrastruktura je en pomembnejših faktorjev za naslavljanje podnebne krize. Ni dovolj, da naredimo en korak v pravo smer, več korakov pa v napačno – promet je primer, kjer imamo visoke izpuste, eden od velikih ukrepov pa je širitev obvoznice. Pri načrtovanju infrastrukture rabimo celostno sledenje cilju omejitve segrevanja. Pomembno je tudi prilagajanje na podnebne spremembe, saj se je potrebno lotiti infrastrukture za prilagajanje. Ta vidik je treba vzeti v zakup pri načrtovanju infrastrukture. Vidik pravičnosti: načrtovanje infrastrukture mora zagotoviti, da služi vsem, je v skupnostni lasti, da imajo ljudje možnost upravljanja in nadzora infrastrukture. Vključevanje vseh deležnikov je pomembno – mladi morajo biti vključeni v načrtovanje. Pogosto se odločitve za

infrastrukturo sprejemajo za zaprtimi vrati, mladi pa niso vključeni, čeprav bodo mladi morali živeti s posledicami neprimerne infrastrukture. Apatičnost mladih se izpostavlja, vendar mladim ni vseeno. Pri vključevanju javnosti je pomembno da imamo formalne prostore za vključevanje javnosti znotraj institucij, razen tega pa tudi neformalno oz. samoniklo vzpostavljene prostore – moramo iskati načine, kako takšno debato vključiti v formalne procese odločanja.

Razprava:

- Onesnaževanje narašča tudi na sektorju kmetijstva – dobijo subvencije za proizvodnjo metana.
- Naloga elektroenergetike je podrediti se vladnemu načrtu, zato mora država imeti načrt
- Ima lahko SVRK vlogo tistega, ki išče skupni imenovalac? Včasih je bil SVRK močan in to ni primerljivo s stanjem danes. Danes ima SVRK zelo veliko vsebin, kohezijska politika, norveški mehanizem... - razvojni del je majhen sektor. Težko je govoriti o pretirani vlogi SVRK, še težje ugotoviti, kaj se bo zgodilo. Želeli bi si igrati večjo vlogo.
- V ceni energije številni stroški niso vključeni (npr. ni vključen strošek zapiranja RTH)
- Fosilna goriva imajo cca 30 mio podpore iz podpore za OVE; letno je več subvencij za fosilne vire, kot za OVE. Manjkajo ukrepi za zmanjšanje porabe energije: še vedno imamo veliko rabo energije v industriji, tam je veliko potenciala, zato ni potrebno vsega prevaliti na gospodinjstva
- Moramo se vprašati, koliko lahko Slovenija uvozi? Od kje bomo uvažali? Strategije ne moremo delati v treh variantah. Z elektriko se trguje na borzi, vendar ko bo primanjkovalo energije, borza ne bo delovala. Ko so viški, borza deluje, ko pa je manko, ne deluje.
- Pogosto smo projekte razvijalo mimo predlogov ljudi (npr. DOPPS je imel predlog, kam umestiti VE, umestili smo jih v Natura 2000), potem izgubimo zaupanje ljudi.
- Regionalni razvoj bi moral iz MGRT nazaj na SVRK, to bi bila pomembna sistemska ureditev, saj bi lahko dosegli sinergije.
- V času ETM so naredili konferenco za mlade, pri pripravi konferenec so ugotovili, da mladinski centri in uradi za mladino niso aktivni – morali bi jih mobilizirati.
- Ko povabimo prebivalce na javne razprave, jih obveščamo na način, ki ni primeren; potrebno je spremeniti komunikacijo z lokalnim prebivalstvom, jo poenostaviti in narediti ljudem razumljivo
- Škodljivi projekti so škoda za družbo, prav tako so zaustavljeni projekti lahko škoda za družbo – zato rabimo boljše načine vključevanja javnosti.
- Komunikacijski proces – kako naslavljati deležnike, jih vključevati... - za to rabimo znanja, imamo pa institucije, ki ta korak jemljejo kot nekaj za obkljukati, ne pa resno; moramo nameniti sredstva v institucijah za vodenje takih procesov.
- Manjka nam znanj za kompleksne in celovite analize. UMAR bi lahko dal smernice, kako narediti LCA.
- PVO dela le par institucij, PVO so narejene po okusu investitorja, državni organi pa ne preverjajo kakovosti. Upravni organ (ARSO) bi moral odločiti, kdo bo to izvajal in nadzoroval kakovost; napake v PVO bi moral odkriti strokovnjak ARSO. Izključiti je potrebno konflikt interesov.
- Pri odločanju potrebujemo več scenarijev in projekcij, da se ponudi resen izbor, ne pa npr. 12 variant tretjega pasu.
- Pri skupnostnih projektih je zaupanje večje, zato ker so ljudje vključeni, skupaj načrtujejo
- Moramo se naučiti narediti celovito ekonomsko analizo, ne samo finančno analizo.
- Moramo pravočasno začeti vključevati javnost v načrtovanje; lokalna javnost lahko nosi neko korist za investitorja, ker ima določena znanja, izkušnje; lokalna znanja imajo dodano vrednost, čeprav se smatra, da stranka v postopku pomeni samo probleme
- Pogovarjamo se o vrednotah v družbi, odnosih, o odgovornosti – lahko bi pogovarjali, kaj so sploh vrednote v naši družbi; smo majhna družba. Modeliranje – nekaj znanja je, potrebno pa ga je nadgraditi; zakonodaja: glede zahtevanih analiz imamo nekaj predpisov že obstoječih, celovitost se zahteva, vendar v praksi ne pride do celovitosti, včasih ne ne razume pravilno.
- Iščemo magični recept, ki ga ni; vsaki generaciji moramo dati priložnost, da naredi svoje napake; javna infrastruktura – vedno bo več predlogov za projekte, kot je sredstev – zato moramo določiti prioritete, tu je na mestu analiza; Ni nujno, da bomo vedno sprejeli najboljše rešitve; lahko smo srečni, če izberemo najmanj slabo rešitev.
- Državni uradniki bi morali biti visoko strokovni in apolitični ter s tem zagotavljati kontinuiteto strokovnega dela posameznih resorjev. Zato zaposleni v državni upravi ne bi smeli biti člani strank.



Dogodek je organiziran v sklopu projekta »CSOs as equal partners in monitoring public finance« s finančno podporo Evropske unije in Ministrstva za zunanje zadeve Republike Slovenije. Vsebina dogodka je v domeni organizatorjev in izvajalcev dogodka in v nobenem primeru ne odraža mnenja ali uradnih stališč finančnih podpornikov projektov.