

POKROVITELJI



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



MESTNA OBČINA
MARIBOR



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo

NOVI VIDIKI RAZVOJA JAVNE PROMETNE INFRASTRUKTURE

Maribor, 18. 10. 2017



ORGANIZATORJI



NOVI VIDIKI RAZVOJA JAVNE PROMETNE INFRASTRUKTURE

18. oktober 2017

Univerza v Mariboru, Maribor

Organizatorji

Društvo za ceste severovzhodne Slovenije

Inženirska zbornica Slovenije

Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije

UREDNIKA

Katja Hanžič

Izdajatelj: Društvo za ceste severovzhodne Slovenije

Kraj in datum: Maribor, 18. oktober 2017

Oblikovanje: Katja Hanžič

Fotografija: Jaka Pirš Hanžič <https://www.flickr.com/photos/jakaphphotography/>

Naklada : 100 izvodov
objava v spletu na <http://www.dcm-svs.si/>

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656(497.4)(082)

DRUŠTVO za ceste severovzhodne Slovenije. Strokovni posvet (2017 ; Maribor)

Novi vidiki razvoja javne prometne infrastrukture : [zbornik] / [Strokovni posvet Društva za ceste severovzhodne Slovenije], Maribor, 18. 10. 2017 ; organizatorji Društvo za ceste severovzhodne Slovenije [in] Inženirska zbornica Slovenije [in] Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije ; urednica Katja Hanžič]. - Maribor : Društvo za ceste severovzhodne Slovenije, 2017

ISBN 978-961-285-909-1

1. Gl. stv. nasl. 2. Društvo za ceste severovzhodne Slovenije (Maribor) 3. Inženirska zbornica Slovenije 4. Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije
292179200





SREDA, 18. 10. 2017

FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO, PROMETNO
INŽENIRSTVO IN ARHITEKTURO

SMETANOVA 17, MARIBOR

MARIBOR

ORGANIZATORJI

**DCM DRUŠTVO ZA CESTE
SEVEROVZHODNE SLOVENIJE**

Smetanova 17, Maribor
Tel.: 02/ 2294-326
e-pošta: dcm.fgpa@um.si
<http://www.dcm-svs.si>

TRR: 04515-0000970605

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE

DRUŽBA ZA RAZISKAVE V CESTNI IN
PROMETNI STROKI SLOVENIJE

ČASTNI POKROVITELJI



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



MESTNA OBČINA
MARIBOR

MODERATOR

ORGANIZACIJSKI ODBOR



via vita

STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

NOVI VIDIKI RAZVOJA JAVNE PROMETNE INFRASTRUKTURE

Krizno obdobje in manjši obseg investicij so močno posegli v sposobnost družbe učinkovito načrtovati in voditi investicijske procese. Cilj strokovnega posveta je poiskati razvojne izzive na področju javne prometne infrastrukture in odgovore, kako povečati učinkovitost povezanih procesov na področju priprave in vodenje investicij.

PROGRAM DOGODKA*

8.30 REGISTRACIJA UDELEŽENCEV

9.00 UVODNI NAGOVORI

- prof. dr. Miroslav Premrov, dekan FGPA UM
- dr. Andrej Fištravec, župan Mestne občine Maribor
- mag. Darja Kocjan, gen. direktorica Direktorata za kopenski promet Ministrstva za infrastrukturo
- Boris Stergar, predsednik Društva za ceste SV Slovenije

10.00

Program razvoja investicij v javno prometno infrastrukturo

Damir Topolko, Direkcija RS za infrastrukturo

Prostorska in gradbena zakonodaja - problematika vodenja investicij

Barbara Radovan, Ministrstvo RS za okolje in prostor

Pogled inženirja na vodenje investicij v javno prometno infrastrukturo

Jurij Kač, DRI upravljanje investicij, d.o.o.

Problematika izvajanja investicij na glavnih in regionalnih cestah

Tomaž Willenpart, Direkcija RS za infrastrukturo

12.00 ODMOR IN NOVINARSKA KONFERENCA

12.30

Umeščanje javne prometne infrastrukture v prostor iz vidika Zakona o vodah

Tomaž Prohinar, Direkcija RS za vode

Umeščanje javne infrastrukture v prostor iz vidika varovanja kmetijskih zemljišč

Leon Ravnikar, Ministrstvo RS za kmetijsko, gozdarstvo in prehrano

Problematika umeščanja južne obvoznice v Mariboru

Rajko Sterguljc, URBIS d.o.o.

Umeščanje kolesarskih povezav v prostor

Uroš Rozman, RRA Koroška

14.00 ZAKLJUČNI NAGOVOR S SKLEPI POSVETOVANJA

IGOR E. BERGANT

mag. Barbara BRATINA, Boris STERGAR, dr. Samo Peter MEDVED,
mag. Gregor Ficko, dr. Marko RENČELJ, Uroš ROZMAN in Matej MOHARIČ

*Organizator si pridržuje pravico do sprememb programa





SREDA, 18. 10. 2017

FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO, PROMETNO
INŽENIRSTVO IN ARHITEKTURO

SMETANOVA 17, MARIBOR

MARIBOR

ORGANIZATORJI

DCM DRUŠTVO ZA CESTE
SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

Smetanova 17, Maribor
Tel.: 02/ 2294-326

e-pošta: dcm.fgpa@um.si
<http://www.dcm-svs.si>

TRR: 04515-0000970605

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE

DRUŽBA ZA RAZISKAVE V CESTNI IN
PROMETNI STROKI SLOVENIJE

ČASTNI POKROVITELJI



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



MESTNA OBČINA
MARIBOR

via vita

STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

NOVI VIDIKI RAZVOJA JAVNE PROMETNE
INFRASTRUKTURE

POMGRAD



upravljanje investicij



PODJETJE ZA GRADBENE STORITVE d.o.o.



biro za projektiranje in inženiring



INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE



DRUŠTVO ZA CESTE
SEVEROVZHODNE
SLOVENIJE



INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE





Spoštovani,

Kot dekan sem ponosen, da je tudi letošnje strokovno posvetovanje na temo: "Novi vidiki razvoja javne prometne infrastrukture", v organizaciji Društva za ceste SV Slovenije, organizirano pri nas na Fakulteti za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru. Poglobljanje spoznanj in ustrezen inženirski prispevek na tem področju je namreč tudi ena od pomembnih nalog pri izvajanju in posodabljanju našega univerzitetnega izobraževalnega sistema. Na fakulteti izobražujemo inženirje vseh treh strok, kot tudi gospodarske inženirje in to na vseh ravneh, vključno z doktorskimi študiji.

Prepričan sem, da je še kako aktualno in potrebno osvetliti nove razmere, priložnosti, izzive in probleme pri načrtovanju, gradnji in upravljanju javne prometne infrastrukture. Preko Slovenije vodijo najkrajše poti v tem delu Evrope do povezave z morjem, po katerem se v svetovnem merilu odvija prevoz več kot 90 % vsega tovora. Ugodna geografska lega, prometne povezave in posodobljene transportne možnosti ter z njimi povezane dejavnosti morajo na odprtem evropskem tržišču ostati še naprej ena naših redkih ekonomsko strateških prednosti. To se je potrdilo tudi v teh dneh, ko je velik mednarodni koncern Magna začel z gradnjo svojih poslovnih obratov v Hočah, v bližini Maribora. Z načrtovanjem, izgradnjo, posodabljanjem in vzdrževanjem obstoječe prometne infrastrukture in z izvajanjem vrste dejavnosti, ki jih omogoča in poganja moderna infrastruktura, se namreč zagotavljajo številna zelo potrebna delovna mesta. Ekonomskih tveganj pri gradnji prometne infrastrukture v Sloveniji praktično ni, nujna so le ustrezna znanja, domišljeno planiranje, sistemski pristop ter uspešen nadzor nad smotrno porabo vloženih finančnih sredstev.

Ocenjujem, da imate dober program posveta z izvrstnimi predavatelji. Veseli me, da ste prišli na posvet predstavniki iz različnih firm, družb, ustanov in občin iz celotne Slovenije.

Želim vam uspešno izvedbo posveta in prijetno počutje na naši fakulteti.

red. prof. dr. Miroslav Premrov

dekan Fakultete za gradbeništvo, prometno
inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru



Spoštovani,

Ni slučaj, da je pričujoči posvet že drugi letos s tematiko vezano na infrastrukturne projekte. Prvega je v mesecu juniju na Brdu pri Kranju organizirala Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije, katere soustanovitelj je tudi naše društvo. Pred nami je namreč nov cikel investicij v državne in lokalne infrastrukturne projekte. V minulih letih je na tem področju vladalo določeno mrtvilo, pa vendar smo v našem društvu vsako leto organizirali posvetovanje z zanimivo in aktualno tematiko. Enako je počela tudi naša krovna, organizacija DRC in vsi skupaj smo vedno znova in glasno poudarjali pomen investicij v javno infrastrukturo kot gonilo razvoja vsake družbe. In zdaj je končno napočil čas, ko lahko z optimizmom gledamo v prihodnost razvoja infrastrukturnih in drugih investicijskih projektov.

Na posvetu obravnavamo tudi probleme, ki spremljajo večje investicijske procese in kako je možno te probleme zmanjšati ali se jim izogniti. Mnogi so namreč posledica neusklajenosti naše zakonodaje z različnih področij oziroma resorjev. V zadnjem času smo bili priča, ali smo bili kot gradbena stroka tudi udeleženi v vrsti neljubih dogodkov v fazah priprave in vodenja večjih, tako državnih kot lokalnih investicij, na primer: 2. Tir, 3. Razvojna os, Cesta Zmage v Mariboru, Magna in še katerih. In v teh primerih moramo biti kot strokovnjaki tudi dovolj samokritični saj smo morda prevečkrat premalo odločni in samozavestni pri zagovarjanju strokovnih rešitev. To so izkoristile politike vseh barv ter nekatere civilne iniciative, ki so ob premalo močnih strokovnih argumentih pridobile pozornost in »simpatije« širše javnosti.

In zdaj, ko govorimo o stroki, pridemo do problema kadrov. Strokovnjakov s področja gradbeništva, predvsem inženirjev je v Sloveniji premalo in kar je najbolj zaskrbljujoče, premajhen je tudi vpis na študij gradbeništva. Ne samo letos, ampak ta trend traja že skoraj desetletje in posledica upada vpisa je premalo diplomantov. Po letu 2009, ko se je investicijski cikel tako rekoč ustavil, je propadla večina velikih gradbenih podjetij, ki so zaposlovala ogromno število gradbenih inženirjev. Jasno je, da vrhunskega inženirja ob ustrezni izobrazbi izoblikuje predvsem delo v zahtevnih investicijskih procesih in če teh ni, strokovno znanje stagnira, posledice pa končno občuti celotna družba.

Z novim investicijskim ciklom v prometno infrastrukturo lahko upravičeno pričakujemo, ne samo dvig gospodarstva in s tem tudi gradbeništva, ampak tudi razvoj strokovnega kadra vsaj na nivo, ki ga je nekoč že dosegal. Ena od temeljnih nalog našega društva je izobraževanje članstva in drugih zainteresiranih pri čemer je današnji strokovni posvet še ena stopnica k temu cilju.

Ob koncu še zahvala vsem avtorjem prispevkov, pokroviteljem, sponzorjem, predvsem pa vsem sodelavcem, ki so pripomogli k realizaciji tega dogodka.

Boris Stergar

predsednik Društva za ceste SV Slovenije

Kazalo

JURIJ KAČ

Pogled inženirja na vodenje investicij v javno prometno infrastrukturo	9
---	----------

TOMAŽ WILLENPART

Problematika izvajanja investicij na glavnih in regionalnih cestah	13
---	-----------

MOJCA ČUČNIK ZGONEC, LEON RAVNIKAR

Umeščanje javne infrastrukture v prostor iz vidika varovanja kmetijskih zemljišč	21
---	-----------

RAJKO STERGULJIC, MATEJA DELAČ

Problematika umeščanja južne obvoznice v Mariboru	27
--	-----------

UROŠ ROZMAN

Umeščanje kolesarskih povezav v prostor	33
--	-----------

MAG. SILVO CESNIK

Društvo za ceste severovzhodne Slovenije - DCM	37
---	-----------

ZAHVALA**45**



foto: Jaka Pirš Hanžič

Jurij Kač

DRI upravljanje investicij, d.o.o.

jure.kac@dri.si

Pogled inženirja na vodenje investicij v javno prometno infrastrukturo

POVZETEK

Republika Slovenija oziroma različni subjekti v njenem imenu svojo funkcijo investitorja v javno (prometno in tudi vrsto druge, op.) infrastrukturo sistemsko izvaja z relativno obsežnim angažiranjem t.i. svetovalno inženirske podpore. Država je največjo svetovalno inženirsko organizacijo v svoji lasti leta 2011 preoblikovala v t.i. državnega inženirja in mu namenila poslanstvo enega od predstavnikov in povezovalcev stroke. DRI je s preoblikovanjem prevzel tudi aktivnejšo vlogo pri razvoju sistemskih rešitev, oblikovanju predlogov predpisov in sooblikovanju strateških dokumentov na področju prometno infrastrukturne politike Republike Slovenije.

Uvod – vloga inženirjev

Po eni od definicij Inženirstvo lahko opredelimo kot "ustvarjalno uporabo znanosti, matematike in tehnologije, da bi zadovoljili človeške potrebe". Inženirstvo je močno vplivalo na razvoj sodobne civilizacije, od vojaških inženirjev iz antičnih časov do današnjih "civilnih" inženirjev. V široki paleti disciplin, ki obstajajo danes, si inženirji še naprej prizadevajo zagotoviti inovativne rešitve za potrebe družbe. Ocenjuje se, da je danes na svetu aktivnih okoli 15 milijonov inženirjev različnih strok: gradbenih, strojnih, elektro, okoljskih, kmetijskih, rudarskih, industrijskih, kemijskih, naftnih, računalniških in drugih.

Inženirji se danes na splošno ukvarjajo z dvema vrstama projektov:

1. Načrtujejo in gradijo projekte, ki ustrezajo osnovnim človeškim potrebam (pitna voda, hrana, stanovanjski, komunalni in energetski objekti, prevoz, komunikacije, razvoj virov in industrijska predelava).
2. Rešujejo okoljske probleme (ustvarjajo naprave za ravnanje z odpadki, reciklirajo vire, čistijo in obnavljajo onesnažena območja in ščitijo ali obnavljajo naravne ekosisteme).

Inženirji so torej reševalci problemov (bolj popularno imenovanih tudi izzivi, op.). Uporabljajo spretnosti ali informacije, ki vključujejo:

- rezultate znanstvenih odkritij,
- empirične izkušnje, pridobljene iz stoletij gradnje,
- inovativne pristope, pridobljene iz nedavnih projektov,
- analize stroškov in koristi v življenjskih obdobjih projektov,
- ocene vplivov na okolje.

Inženirji so pri svojem delu vključeni v cel niz aktivnosti, kot npr.:

- idejne študije,
- analize variant oz. projektnih alternativ,

- študije izvedljivosti,
- študije vplivov na okolje,
- sodelovanje pri načrtovanju, odobritvi in financiranju projektov,
- oblikovanje in razvoj sistemov, procesov in izdelkov,
- projektiranje in izvedba gradbenih projektov,
- vodenje projektov,
- nadzor gradnje in kontrola materialov,
- oblikovanje procesov,
- zagonske operacije in usposabljanje,
- spremljanje/monitoring okolja,
- razgradnja objektov,
- obnova lokacij za druge namene,
- upravljanje virov,
- trajnostni razvoj.

Beseda »inženiring« je angleškega izvora in se uporablja v naslednjih pomenih: večšina izvrševanja praktičnih aplikacij znanstvenih spoznanj; profesionalno znanje in delo inženirja; večšina konstruiranja in uporabe mehanskih naprav. V angleški literaturi in praksi se pojmi »consultant«, »engineer« in »architect« uporabljajo v različnih kontekstih za označevanje oseb, ki se s pogodbo z naročnikom pri gradnji zavežejo zastopati naročnikove interese. Pojma »svetovalni inženiring« oz. »svetovalni inženir« se v praksi ne uporabljata enopomensko, čeprav sta nedvomno ožja od pojma »inženiring«. Najpogostejše se uporabljata za označitev inženirja oz. inženirske organizacije, ki je prevzela nalogo, da za naročnika opravi vrsto poslov, povezanih z zgraditvijo objekta.

DRI upravljanje investicij, d.o.o. (v nadaljevanju DRI, op.) je vpet v vse zgoraj omenjene funkcije. Dobrih dvajset let delovanja družbe je zaznamovalo nekaj večjih mejnikov (investicijskih, političnih, gospodarskih, upravnih, op.), ki so posredno sooblikovali novo vlogo (državnega) inženirja v procesu načrtovanja in vodenja javnih investicij; od slednjega se danes pričakuje veliko več kot od klasičnega svetovalnega inženirja, kar pomeni še:

- multidisciplinarno, tehnično brezhibno obvladovanje vseh faz investicijskega procesa,
- priprava predlogov nove regulative, prilagajanje predpisov potrebam in zmožnostim,
- poročanje vsem deležnikom, vključno z javnostmi,
- določanje splošnih prednostnih nalog.

Vloga državnega inženirja je zasledovati vidike trajnostnega razvoja z odgovornim zadovoljevanjem potreb sedanjih generacij brez ogrožanja zmožnosti prihodnjih generacij, da zadovoljijo lastne potrebe.

Ob ustanovitvi, leta 1994, je bila osrednja vloga takratne Družbe za državne ceste, d.o.o. predvsem strokovna podpora gradnji avtocest ter svetovalne in inženirske storitve pri gospodarjenju s preostalo državno cestno mrežo. Glavnina posla družbe je obsegala izvedbo svetovalnih in inženirskih storitev za upravljavca avtocest in državnih cest.

Pravni okvir

S statusnim preoblikovanjem družbe, aprila 2011, je bila implementirana strateška odločitev lastnika – Republike Slovenije – da na podlagi preteklih izkušenj pri vodenju velikih infrastrukturnih projektov ter priporočil Računskega sodišča RS v zvezi z zagotavljanjem preglednosti in učinkovitosti pri vodenju večjih investicij ustanovi t.i. »in-house« oz. »državnega inženirja«, ki bo kot notranji izvajalec za ministrstva, njihove organe v sestavi in druge subjekte javnega prava opravljal storitve investicijskega inženiringa oziroma vodenja investicij v javno infrastrukturo ter druge svetovalne storitve. Odločitvi za dodelitev te vloge DRI so botrovale bogate reference, ki jih je družba pridobila pri realizaciji nacionalnega programa izgradnje avtocest, izkušnje strokovnjakov različnih profilov, predvsem pa celovitost storitev oz. koncentracija znanj »na enem mestu«, ki pomenijo zagotovilo za sistematično, strokovno, pregledno in gospodarno načrtovanje in izvedbo investicij.

S tem je bila družbi DRI upravljanje investicij, d.o.o. kot največji strokovni organizaciji na področju gradbeništva in investicijskega menedžmenta v Republiki Sloveniji in reprezentativnemu predstavniku stroke, dodeljena tudi sistemska naloga oz. odgovornost, da predstavlja in povezuje stroko ter prevzame aktivno vlogo pri razvoju sistemskih rešitev, oblikovanju predlogov predpisov in sooblikovanju strateških dokumentov na področju vseh oblik prometa.

»In-house« status

Tako imenovani »in-house« status, ki je družbi opredeljen z Aktom o ustanovitvi, pomeni, da lahko DRI z državo (oziroma ministrstvi, organi v sestavi, družbami v stoddostni državni lasti, ki v vlogi investitorja povprašujejo po svetovalno-inženirskih storitvah) sklene pogodbo oz. notranje javno naročilo, tudi neposredno. Gre za možnost, ki je v Evropi že dolgo uveljavljena, predvsem na področju oskrbe s pitno vodo, komunalnih dejavnosti ter železniške infrastrukture.

Implementacija in pomen »in-house« koncepta pri vodenju investicij v javno prometno infrastrukturo

Na kratko bi torej lahko povzeli, da je država s preoblikovanjem družbe DRI v letu 2011 na ustrezni pravni podlagi omogočila svojim ministrstvom, organom v sestavi in družbam v njeni stoddostni lasti, ki v različnih oblikah (in lastnih organizacijskih ter strokovno kadrovskih potencialih) nastopajo v vlogi investitorjev, da na transparenten, poslovno učinkovit (relativno hitro, brez zaposlitve dodatnega kadra) način, pridobijo kompetentnega in referenčnega izvajalca za izvedbo celovitih strokovnih (inženirskih in svetovalnih) storitev. Hkrati pa je DRI gospodarska družba, ki mora vsak evro pridobiti na podlagi konkurenčne ponudbe in podpisanih pogodb ter zasledovati tudi osnovne gospodarske cilje.

Mnenje, da je DRI upravljanje investicij, d.o.o. s preoblikovanjem v državnega inženirja postala »ogromen državni aparat«, ki uničuje trg inženiringa v Sloveniji, najverjetneje prihaja iz istega dela »stroke« oziroma temelji na enaki sistemski filozofiji kot prepričanje, da je naloga DRI predvsem to, da »različnim državnim organom vodi vsebinsko kakovostna in ekonomsko učinkovita javna naročila«, z drugimi besedami, tehnično pomaga državnim organom pri čim obsežnejšem naročanju storitev na trgu zasebnih ponudnikov posameznih storitev. Poslovni motiv za takšna mnenja je razumljiv in očiten, strokovno oziroma glede na prakso pa to mnenje ne zdrži presoje, zato si tudi ne zasluži sistemske podpore, saj očitno ne sledi javnim oziroma splošnim, temveč bolj zasebnim oziroma parcialnim koristim in ciljem.

Celovitost storitev državnega inženirja

Zaradi prepoznanih sinergijskih učinkov medsebojnega strokovnega in poslovnega sodelovanja, predvsem na področju raziskovalnega dela, tehnološkega razvoja, aplikacij ter izvajanja visoko-zahtevnih strokovnih nalog v gradbeništvu, je bila v letu 2016 sprejeta tudi strateška poslovna odločitev za nakup Gradbenega inštituta ZRMK z več kot 60-letno tradicijo in bogatimi strokovnimi ter poslovnimi referencami. Družba DRI upravljanje investicij, d.o.o. z nakupom dejavnosti in blagovne znamke GI ZRMK uresničuje cilj širitve nabora referenčnih storitev in kadrov ter s tem večjo celovitost nujenih svetovalno-inženirskih storitev, ki jih zagotavlja svojim naročnikom. Ta cilj predstavlja eno od temeljnih strateških usmeritev družbe. Družba GI ZRMK d.o.o. opravlja komplementarno dejavnost, ki skupaj z obstoječo ponudbo DRI tvori celovitejšo ponudbo za naročnike njenih inženirskih storitev. Kakovost storitev svetovalnega inženiringa oz. tehničnega svetovanja je vezana izključno na strokovnjake, ki te storitve izvajajo.

Ne more jih nadomestiti najsodobnejša oprema, ampak je lahko le v pomoč.

V prvi vrsti je DRI, kot največja svetovalno-inženirska družba v državi s strateškimi dokumenti oziroma politiko upravljanja zavezana h krepitvi vloge enega od centrov slovenske z investicijami oziroma gradbeništvo povezane stroke. Hkrati je, predvsem zaradi statusa t.i. državnega inženirja, usmerjena, da kar največji del celovitega nabora storitev, ki jih zagotavlja svojim naročnikom, izvaja z lastnimi resursi. Vsebinsko to pomeni, da ima država in določeni z njo povezani investitorji možnost (in ne obvezo, op.) da del storitev, ki jih zaradi nezadostnih lastnih kapacitet potrebujejo za opravljanje svoje funkcije investitorja, ne naročajo preko izvedbe javnih razpisov, ampak jih neposredno naročijo v okviru lastnih strokovnih kapacitet, ki jih ima država Republika Slovenija organizirane v okviru DRI.

S tem je podana možnost za specializacijo in dvig kakovosti, skozi sistematičen razvoj strokovnih kompetenc, večjo preglednost, poenotenje in standardizacijo postopkov oziroma pristopov k investicijskim projektom s strani države oziroma različnih javnih investitorjev v njenem imenu, in nenazadnje krepitev pogajalske moči države kot investitorja v odnosu do projektantov in izvajalcev gradbenih del.

Ocenjujemo, da je navedena strategija zelo pomembna za nadaljnji pozitiven razvoj slovenskega inženiringa in njegovo vlogo pri vodenju investicij, tako v prometno kot drugo infrastrukturo. S strateško specializacijo DRI v zagotavljanje strokovnih storitev predvsem za državo in z njo povezane investitorje, se namreč odpira prostor za povečano specializacijo tudi drugih svetovalno-inženirskih družb in s tem povezan dvig kakovosti na trgu inženirskih storitev.

K prekinitvi trenda dosedanjih investicijskih nihanj in k učinkovitejšemu sistemu načrtovanja in izvajanja nove oz. gospodarjenja z obstoječo prometno infrastrukturo oz. celo k vzpostavitvi novih okvirov ohranjanja in razvoja le-te bo zagotovo pripomoglo tudi nedavno sprejetje Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, predvsem pa sprejetje šestletnega operativnega načrta, katerega usklajevanje je v zaključni fazi. Operativni načrti, ki jih ob strokovni podpori DRI pripravlja Ministrstvo za infrastrukturo, bodo določali prednostne naloge oz. projekte na vseh področjih prometa, temeljili pa bodo predvsem na objektivnih prometnih, tehničnih, ekonomskih in okoljskih merilih.

Zaključek

Z omenjenimi statusnimi spremembami in širitvijo nabora storitev je DRI presegel vlogo klasičnega svetovalnega inženiringa; v grobem lahko rečemo, da je njegova trenutna vloga bistveno bolj vsebinska, organizacijsko in strokovno zahtevna ter odgovorna. Pri tem pa ne gre zgolj za odgovornost do države oz. državnih investitorjev, kot naročnikov storitev, temveč tudi za odgovornost do vseh ostalih deležnikov oz. končnih uporabnikov grajenega okolja, katerega s svojim delovanjem sooblikuje. DRI se te odgovornosti in poslanstva zaveda, ju sprejema in si s svojim strokovnim in poslovnim delovanjem vsakodnevno prizadeva za kar najširše družbene koristi.



foto: Jaka Pirš Hanžič

Tomaž Willenpart

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

Tomaz.Willenpart@gov.si

Problematika izvajanja investicij na glavnih in regionalnih cestah

Uvod

»Investicije so naložbe v povečanje in ohranjanje premoženja države, lokalnih skupnosti in drugih vlagateljev v obliki zemljišč, objektov, opreme in naprav ter drugega opredmetenega in neopredmetenega premoženja, vključno naložbe v izobraževanje in usposabljanje, razvoj novih tehnologij, izboljšanje kakovosti življenja in druge naložbe, ki bodo prinesle koristi v prihodnost«. Definicija je prepisana iz uredbe za izdelavo investicijske dokumentacije in ji vsaj kot gradbenik nimam kaj oporekati. Brez težav je preživela gospodarsko krizo, v času katere je prišlo v Republiki Sloveniji do propada gradbeništva in verjetno največje krize v slovenskem cestnem gospodarstvu, ki je dosegla svoj dno 16.12. 2013 z ustavitvijo vseh investicij v glavne in regionalne ceste. Zaustavljenih je bilo izvajanje preko 250 pogodb v skupni vrednosti nekaj več kot 22 mio EUR, med njimi 52 gradbišč.

V letu 2016 so se razmere s sprejetjem proračunov za leti 2016 in 2017 bistveno spremenile. Najprej smo zaključili v letu 2013 zaustavljena gradbišča. Zadnji objekt je bil zaključen v drugi polovici leta 2016. Na tem mestu je potrebno povedati, da so izvajalci z veliko mero razumevanja in potrpežljivosti sprejeli zaustavitev podpisanih pogodb. Z izjemo ene pogodbe (sofinancer se ni strinjal s podaljšanjem dokončanja del, zato je bil izveden nov javni razpis) so bile vse pogodbe sporazumno podaljšane.

Istočasno se je intenzivno pričelo formiranje novih projektnih ekip in s tem tudi prve težave. Precej inženirjev si je poiskalo službo drugje izven gradbeništva ali pa so se upokojeni. Ne glede na krizo pa se je zakonodaja vztrajno spreminjala tako, da smo šele v drugi polovici letošnjega leta ujeli ritem, ki omogoča strokovno pravilno in zakonito realizacijo proračuna.

Ob tem ne smemo zanemariti dejstva, da inženirjev na trgu ni, da je zaradi propada gradbeništva usahnilo zanimanje za ta poklic tako, da danes na trgu ni inženirskega kadra, prav tako skoraj ni študentov na obeh gradbenih fakulteta. Zavedati se moramo da bo tako stanje bo še vsaj 10 let, saj je potrebno upoštevati tudi potreben čas za pridobitev izkušenj in na podlagi tega pridobljenih referenc.

Vso težo izvajanja del so morali sprejeti nekdanji podizvajalci velikih gradbenih podjetij, ki pa se ob nizkih cenah le s težavo uveljavljajo kot vrhunski izvajalci gradbenih del. Pojav inženiring podjetij, ki brez lastnega kadra in mehanizacije prevzemajo za slovensko cestno gospodarstvo velike projekte vsekakor ni odgovor v pravo smer. Z najeto delovno silo, brez lastnih resursov, z najetim odgovornim vodjem del, brez znanja za izdelavo npr. tehnološkega elaborata, kalkulatorske službe itd. ne morejo dosegati ustrezne kvalitete izvedenih del.

Dosti bolje ni na področju strokovnega nadzora, saj nadzornik (pravna oseba) sprejema vse vrste del brez kritične presoje ali razpolaga z ustrezno usposobljenim strokovnim kadrom tako, da posamezni odgovorni nadzorniki (fizična oseba) nadzirajo tudi po več kot 10 gradbišč hkrati.

Naj mi bralec oprostí navajanje razlike med nadzornikom in odgovornim nadzornikom, vendar še vedno vsi ne ločijo obeh izrezov med seboj, predvsem pa ne razumejo medsebojne relacije in s tem povezane odgovornosti med izvajalcem, nadzornikom projektantom in revidentom oziroma recenzentom.

Zelo zaskrbljujoče je stanje na področju projektiranja, saj projektanti redno zamujajo z oddajo svojih izdelkov. Ob recenzijah le teh ali revizijah (Direkcija RS za infrastrukturo predvsem za premostitvene objekte še vedno izvaja revizije po Zakonu o graditvi objektov) pa je obseg pripomb včasih tak, da se resno lahko vprašamo o kvaliteti projektanta in odgovornih projektantih.

Neprestano spreminjanje in dopolnjevanje zakonodaje, produkcija podzakonskih aktov in drugih različnih predvsem omejevalnih dejavnikov v veliki meri vpliva na izvajanje investicij, predvsem njihovo hitrost in učinkovitost.

In nato se nam zgodi še predlog sprememb gradbene in prostorske zakonodaje.

V takih okoliščinah je bilo potrebno ponovno zagnati investicije v glavne in regionalne ceste in o tem govori ta članek.

Sredstva namenjena vzdrževanju in investicijam v glavne in regionalne ceste

V zgodovini samostojne Slovenije je bilo o potrebnih sredstvih prelitega že veliko črnilo, izdelanih kar nekaj predlogov, vsi pa izhajajo iz preprostega dejstva. Če želimo imeti ceste v dobrem stanju je potrebno vsako leto obnoviti 300 km voziščnih konstrukcij saj jih je potrebno obnoviti približno na vsake 20 let, ob upoštevanju dolžine omrežja glavnih in regionalnih cest, ki znaša slabih 6000 km. Za kaj takega potrebujem za vzdrževanje, upravljanje in investiranje dobrih 300 mio EUR/leto. Seveda navedeno zahteva podrobnejšo analizo in razlago, kar pa ni predmet tega prispevka.

Preglednica v nadaljevanju nam kaže dejansko stanje in nihanja sredstev v obdobju od leta 2008 do trenutno veljavnega proračuna za leto 2017 in 2018. Zajema vsa sredstva, ki so bila dodeljena nekdanji Direkciji RS za ceste oziroma sedanji Direkciji RS za infrastrukturo za vzdrževanje, upravljanje in investicije v glavne in regionalne ceste. Podatki ne zajemajo predloga

rebalansa proračuna za leto 2018 in predloga proračuna za leto 2019 in realizacijo za leto 2017, ki bo zajeta v zaključnem računu Republike Slovenije.

Tabela 1: Sprejeti proračuni za ceste

Opis	UL	Ceste
Proračun 2008 sprejet 2006	126/06 z dne 5. 12. 2006	228.946.856
Proračun 2008 sprejet 2007	114/07 z dne 13. 12. 2007	265.717.945
Rebalans 2008	058/08 z dne 10. 6. 2008	253.182.809
Realizacija 2008		247.255.408
Proračun 2009 sprejet 2007	114/07 z dne 13. 12. 2007	266.905.282
Rebalans 2009 1: april	026/09 z dne 6. 4. 2009	256.725.747
Rebalans 2009 2: julij	059/09 z dne 30. 7. 2009	243.085.681
Realizacija 2009	019/11 z dne 17. 3. 2011	247.438.899
Proračun 2010 sprejet 2009	099/09 z dne 7. 12. 2009	241.623.557
Rebalans 2010	056/10 z dne 15. 7. 2010	192.390.108
Realizacija 2010	013/13 z dne 14. 2. 2013	189.315.208
Proračun 2011 sprejet 2009	099/09 z dne 7. 12. 2009	220.555.814
Proračun 2011 sprejet 2010	096/10 z dne 01.12. 2010	228.173.980
Rebalans 2011	074/11 z dne 23. 9. 2011	187.815.783
Realizacija 2011	013/13 z dne 14. 2. 2013	178.424.576
Proračun 2012 sprejet 2010	096/10 z dne 01.12. 2010	235.358.311
Rebalans 2012	037/12 z dne 21. 5. 2012	155.299.182
Realizacija 2012	102/13 z dne 10.12.2013	146.882.349
Proračun 2013 sprejet 2012	104/12 z dne 24.12. 2012	171.583.981
Rebalans 2013	61/13 z dne 19.07. 2013	188.579.902
Realizacija 2013	86/14 z dne 1.12.2014	169.615.825
Proračun 2014 sprejet 2012	104/12 z dne 24.12. 2012	183.006.311
Proračun 2014 sprejet 2013	102/13 z dne 10.12.2013	121.862.065
Rebalans 2014	84/14 z dne 28.11.2014	147.480.504
Realizacija 2014	94/15 z dne 8.12.2015	145.766.349
Proračun 2015 sprejet 2013	102/13 z dne 10.12.2013	105.731.483
Rebalans 2015	14/15 z dne 28.2.2015	122.671.521
Realizacija 2015	76/16 z dne 2.12.2016	148.692.700
Proračun 2016 sprejet 2015	96/15 z dne 11.12.2015	177.574.174
Realizacija 2016	134.292.956	
Proračun 2017 sprejet 2015	96/15 z dne 11.12.2015	197.622.539
Proračun 2017 sprejet 2016	80/16 z dne 15.12.2016	221.958.652
Proračun 2018 sprejet 2016	80/16 z dne 15.12.2016	230.082.310

Za sorazmerno ugodne vrednosti v obdobju krize je potrebno razumeti, da se je leta 2015 zaključevala finančna perspektiva 2007- 2013 po kateri smo s pomočjo evropskih sredstev (ESRR - Evropski sklad za regionalni razvoj) realizirali nekaj preko 140 mio EUR, kar znaša več kot 100 % odobrenih sredstev.

Ponovni zagon investicij je omogočilo sprejetje proračuna RS za leto 2016, ki je omogočal najprej dokončanje prekinjenih pogodb in objavo novih razpisov za gradnjo in projektiranje ter nadaljevanje prostorskega umeščanja.

Seveda pa se je hitro pokazal prepad, ki je izhajal iz ustavitve investicij in propada gradbeništva v času gospodarske krize. Ob upoštevanju javnih naročil lahko trdimo, da smo šele v drugi polovici letošnjega leta ujeli tempo, sestavili projektne ekipe, izvedli ustrezne ukrepe v organizacijskem smislu, pridobili dovolj veljavne projektne dokumentacije (zaradi obnove pretečenih soglasij), ki v vseh vidikih zagotavlja 100 % realizacijo proračunov, kar bo dejansko vidno v letu 2018.

Pravna podlaga za izvajanje investicij

Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14, 46/15) v 18. členu predpisuje vrsto vzdrževalnih del na javnih cestah (navedeno velja tudi za občinske ceste), ki jih poleg rednega vzdrževanja (ki ni predmet tega prispevka) deli na investicijska vzdrževalna dela in vzdrževalna dela v javno korist, ter seveda novogradnje. Taklo 18. člena predpisuje:

• prvi odstavek: »**Investicijska vzdrževalna dela** so tista dela na javnih cestah, s katerimi se ne spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge infrastrukture v območju javne ceste, s katero se ne sme posegati izven območja cestnega sveta; vsebuje tudi izvedbo izboljšav v območju cestnega sveta, ki so povezane z varnostjo javne ceste«:

• tretji odstavek: »**Vzdrževalna dela v javno korist** so izvedba rekonstrukcije javne ceste, s katero se spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge infrastrukture v območju javne ceste, s katero se ne sme posegati izven območja ceste; vsebuje tudi izvedbo izboljšav, ki so povezane z varnostjo javne ceste.

Novogradnje se izvajajo skladno s predpisi o graditvi objektov oziroma umeščanja v prostor.

Vse tri vrste upravnih postopkov imajo značaj investicije in jih je potrebno v primerih, ko so vir javna sredstva voditi oziroma izvajati skladno z veljavno javno finančno zakonodajo.

Gradnja oziroma rekonstrukcije glavnih in regionalnih cest

Direkcija RS za infrastrukturo je kot organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo neposredni proračunski uporabnik. V proračunsko obdobje 2016/2017 je v proračun RS vključenih 680 projektov s področja investicij, od katerih je bilo v letošnjem letu zaključenih 27 investicijskih projektov. Tako je trenutno aktualnih 653 projektov. Zaradi preglednosti in delitve posegov po strokovnih merilih so projekti razdeljeni na v nadaljevanju navedene ukrepe:

Tabela 2: Pregled ukrepov iz državnega proračuna

UKREP	kratek opis ukrepa	število projektov po ukrepih
BREZ	Sanacije brežin	13
KOLE	Kolesarske povezave	15
KRIŽ	Križišča	70
MODE	Modernizacije cest	28
NOVO	Novogradnje cest	10
OBJR	Rekonstrukcije premostitvenih objektov	87
OBJS	Sanacije premostitvenih objektov	28
OBND	Nadomestne gradnje premostitvenih objektov	18
OBJN	Novogradnje premostitvenih objektov	2
OBNO	Obnova cest	25
OBVO	Obvoznice	21
OKOL	Varstvo okolja zaradi prometa	9
PLAZ	Sanacije plazov	25
PREP	Preplastitve vozišč	51
PROP	Sanacije propustov	4
REKO	Rekonstrukcije cest	74
SKUP	Skupinski investicijski projekti	12
URED	Ureditve cest skozi naselja	147
ZIDS	Sanacije podpornih in opornih konstrukcij	14
SKUPAJ		653

V sprejetem proračunu za leto 2017 je za investicijske projekte na glavnih in regionalnih cest na voljo skupaj 88.416.287 EUR in v letu 2018 skupaj 107.252.760 EUR.

Glede na to, da večina cest poteka skozi naselja usklajujemo projektne rešitve z lokalnimi skupnostmi, ki praviloma hkrati načrtujejo tudi obnovo komunalne infrastrukture, s tem pa se izognemo večkratnim zaporam cest in predvsem nepotrebnemu prekopavanju novega asfalta po končani rekonstrukciji. Do sedaj je bilo v letošnjem letu sklenjenih oziroma usklajenih:

- 5 dogovorov
- 6 protokolov
- 50 sofinancerskih sporazumov.

Prostorska dokumentacija

Ko gre za umeščanje v prostor je potrebno ločiti umeščanje novih glavnih in regionalnih cest. Za umeščanje glavnih cest je pristojna Direkcija RS za infrastrukturo, ki kot investitor aktivno umešča v prostor 10 cestnih odsekov.

V letošnjem letu bo predlagan za sprejem državni prostorski načrt na južnem delu 3 razvojne osi od Malin do mejnega prehoda pri Metliki oziroma priključka Črnomelj jug. Po dolgem in mučnem usklajevanju so gradiva izdelana.

V fazi pobude sta obvoznici:

- Obvoznica Volče
- Obvoznica Most na Soči

V fazi študije variant:

- Obvoznica velike Lašče
- Novogradnja predora Bača - Dolenja Trebuša
- 3. razvojna os - srednji del
- Novogradnja Šentjur - Dobovec

V fazi DPN - Državni prostorski načrt

- Obvoznica Spodnje Idrije
- Južni del zahodne obvoznice Maribor
- 3. razvojna os na južnem delu, 2. odsek, od Malin do mejnega prehoda pri Metliki oziroma priključka Črnomelj jug.
- Novogradnja Krško - Brežice

V prvih dveh fazah je potrebno izdelati še pripadajočo investicijsko dokumentacijo: na nivoju pobude še DIIP - dokument identifikacije investicijskega projekta in na nivoju študije variant še predinvesticijsko zasnovo.

Pri tem ni nepomemben podatek, da skladno z veljavno zakonodajo lokalne skupnosti umeščajo v prostor oziroma so prostorski akti že sprejeti na 36 odsekih regionalnih cest.

Namen prispevka ni opis problema umeščanja linijskih objektov v prostor, vendar je stanje na tem področju tako, da se bomo kot družba morali odločiti ali bomo sploh še umeščali nove ceste v prostor. Domišljija nosilec urejanja prostora, včasih tudi zakonsko podkrepljena, namreč ne pozna meja. Investitorji pa moramo naročati študije in druge strokovne podlage, da včasih še izdelovalci sami ne vedo kaj pripravijo.

Seveda pa javnost upravičeno pričakuje rezultate, ne pa dolgotrajno umeščanje v prostor in stalna opravičevanje zakaj neke ceste še ni mogoče zgraditi.

Projektna dokumentacija

Poleg večjega števila »manjših« projektne dokumentacije smo ponovno pričeli intenzivno pripravljati oziroma novelirati projektno dokumentacijo med katere sodi tudi nekaj velikih projektov:

- novogradnja Zidani most - Hrastnik
- novogradnja podaljška ceste proletarskih brigad
- novogradnja zahodna obvoznica Maribora, odsek Streliška Kardeljeva
- novogradnja mostu čez Savo v Brežicah (vzhodna obvoznica)
- novogradnja južne obvoznice Bled
- rekonstrukcija skozi Lovrenc na Pohorju
- obvoznica Železnikov
- rekonstrukcija Križevci - Žihlava
- južni krak obvoznice Vrhnika
- projektiranje Zahodne obvoznice Novega mesta
- Zahodna obvoznica Maribor
- rekonstrukcija Šmarske ceste na odseku Slavček - Mercator
- štiripasovnica Šenčur – Kranj
- rekonstrukcija ceste s kolesarsko stezo Velika Polana - Gomilica
- in druge.

Direkcija RS za infrastrukturo oziroma njena predhodnica Direkcija RS za ceste, je vedno imela pripravljene zadostno količino projektne dokumentacije za izvedbo. Zgornji seznam objektov je naravnano tako, da bi v letošnjem in naslednjem letu pripravili manjkajočo dokumentacijo, pridobili manjkajoča zemljišča in za nekatere pripravil tudi razpis za gradnjo. Ta trenutek se za gradnjo pripravlja preko 350 cestnih odsekov in objektov na območju celotne države.

Natančna dinamika izvedbe je odvisna predvsem od pridobljenih zemljišč in zagotovljenih sredstvih v državnem proračunu.

V zadnjem času se poleg pomanjkanja projektantov, kot nov problem pojavlja pridobivanje soglasij na projektne rešitve. Zahteve posameznih soglasodajalcev so velikokrat v praksi neizvedljive ali pa vsaj težko izvršljive, velikokrat presegajo pristojnost organov, ki jih izdajajo, roki veljavnosti so prekratki.

Poseben problem je podaljšanje pretečenih soglasij, kot posledica že omenjene prekinitve investicij v letu 2013.

Zamude pri oddaji projektne dokumentacije so tako postale že stalnica.

Gradbišča

V letošnjem letu (do nastajanja tega prispevka) potekajo gradnje oziroma rekonstrukcije na 101 gradbišču.

Med pomembnejšimi so:

- Rekonstrukcija starega mostu čez reko Dravo (PT 0027) v km 0,113 in mostu čez Studenčnico (PT 0026) v km 0,561 na R3-710/0247 na Ptuj,
- Rekonstrukcija mostu čez reko Dravo (MB 0242) v km 1,800 in rekonstrukcija železniškega podvoza (MB 0243) v km 2,020 v Vuhredu na R3-704/1353,
- Preložitve G2-104/1136 Kranj – Sp. Brnik v območju letališča Brnik (Aerodrom Ljubljana),
- Obvoznica Krško - izgradnja mostu čez reko Savo pri Žadovinku in priključne ceste,
- Rekonstrukcija glavne ceste G2-102/1037 Dolenja Trebuša – Želin, II. odsek od km 3,580 do 7,100,
- Novogradnja obvoznice Murska Sobota,
- Preložitve R1-219/1236 Slovenska Bistrica - Poljčane in ureditev izvennivojskega križanja z železniško progo št. 30 Zidani Most-Šentilj - d.m. v Spodnji Brežnici pri Poljčanah od km 6,345 do km 7,455,
- Rekonstrukcija R2-425/1265 Mežica - Črna na Koroškem od km 5.050 do km 10.900
- Obnova R2-425/1265 Poljana - Mežica od km 0+050 do km 1+585,
- Rekonstrukcija R1-231/1325 Razkrižje – mejni prehod Gibina od km 0+570 do km 2+826,
- Gradnja nadomestnega mostu čez Voglajno v Šentjurju na R2-423/1226 v km 0,083
- Rekonstrukcija ceste R3-641/1369 skozi Srednjo vas pri Polhovem Gradcu od km 9.650 do km 10.540,
- Rekonstrukcija ceste R2-408/1374 Logatec (Rovte) - Žiri od km 17.556 do km 19.549
- Gradbena dela za ureditev štiripasovnice s krožiščem K3 na ankaranski cesti v Kopru, na G1-11/1475, od km 1,037 do 1,477,
- Gradnja Severne razbremenilne ceste na Bledu, 2. in 3. faza, R3-634/1094 Gorje-Bled, od km 0,950 do km 3,430,
- Sanacija usadov Sorica in ceste R3-909/1129 Sorica - Petrovo Brdo v km 1,890; v km 2,280; v km 2,850 in v km 3,900 ter ureditev odvodnje,
- Sanacija brežine "Visoko" ob cesti R1-210/1110 Škofja Loka - Gorenja vas od km 10,290 do km 10,430
- in druga.

Pri organizaciji tako velikega števila gradbišč je ob upoštevanju vseh pogojev, ki izhajajo iz projektov, predvideti tudi medsebojno koordinacijo, saj se je v največji možni meri potrebno izogniti hkratnemu izvajanju večjega števila zapor na nekem cestnem odseku. Žal je zaradi možnih pritožb v postopkih javnih naročil težko napovedovati natančen začetek del. V zadnjem obdobju (druga polovica letošnjega leta) pa se jasno kaže problem izvajalcev gradbenih del, saj zaradi pomanjkanja delovne sile prihaja do odlaganj začetka

del. V posameznih primerih je prišlo celo do začelih postopkov prekinjanja pogodb.

V naslednjem letu načrtujemo gradnjo nekaterih večjih objektov oziroma posameznih odsekov, za nekatere so razpisi za gradnjo že objavljeni:

- Rekonstrukcija RT 910/1130 Sorica – Podrošt,
- Modernizacija ceste R3 665 odsek 1191 Velika Preska - Sopota od km 7800 do km 14600,
- Rekonstrukcija mostu čez kanal Save in parkirišče v Kranju na R2-412/0359 v km 0,700,
- Nadomestna gradnja mostu čez Veliko Krko in most čez pritok na R3 724/5693 v km 0520 z rekonstrukcijo ceste,
- Rekonstrukcija viadukta Ponikva NM 0017 na R2 415/1490 Grm Trebnje v km 1384,
- Ureditev R2 407/1144 Gorenja vas - Ljubljana skozi doleno Dobrovo,
- Rekonstrukcija skozi Dolenje na G1-6/0343 Ilirska Bistrica – Jelšane,
- Rekonstrukcija glavne ceste skozi Hotedrščico,
- Modernizacija RT-926/5501 Solčava – Podolševa – Sleme,
- Ureditev skozi Prevalje na G2-112/1255 od km 4540 do km 5155,
- Gradbena dela na ureditve Sveta Ana na R3 730 odsek 4105 od km 0.000 do km 2.235,
- Modernizacija RT 930/7065 Cezlak - Pesek od km 11+830 do km 14+452,
- Sanacija zidov Lancovo na R3-635/1121 Lesce - Kamna Gorica od km 4227 do km 4677,
- Ureditev skozi Stopče G2-107/1275 Šentjur – Mestinje od km 2+300 do km 3+250,
- Modernizacija ceste Sevnica – Planina,
- Rekonstrukcija Šmarješke toplice – Šmarjeta, II. Etapa,
- Gradnja obvoznice Žiri,
- Novogradnja Hotemaže – Britof,
- Zavarovanje brežine Jelični vrh na glavni cesti proti Idriji,
- Zavarovanje brežine Šklendrovec na glavni cesti skozi Zasavje,
- Zavarovanje brežin grad Borl
- Rekonstrukcija R3-729/4206 Velika Polana – Gomilica,
- Ureditev R2-439/1303 Sveti Jurij – Klučarevci - od Klučarevcev do in skozi Lukavce
- in drugi.

V planu je objava vsaj razpisa za gradnjo za nekatere večje objekte, v kolikor bodo pravočasno rešene pravno

premoženjske zadeve in v letu 2019 zagotovljena sredstva, kar pa ni odvisno le od DRSl:

- Novogradnja podaljška ceste Proletarskih brigad,
- Obvoznica Luče,
- Južna obvoznica Bled – krožišče Betin
- rekonstrukcija Vrbske ceste in gradnja obvoznice Žadovinek v sklopu gradnje obvoznice Krško
- rekonstrukcija Dolenja Trebuša - Želin
- in drugi.

Javna naročila

V letošnjem letu načrtujemo skupaj 243 javnih razpisov s področja gradenj in projektiranja v skupni ocenjeni vrednosti 214.896.480 EUR.

Do danes je bilo za izvedbo investicij pripravljenih oziroma zaključenih 186 razpisnih dokumentacij v skupni vrednosti 144.951,195 EUR. Ocenjena vrednost navedenih 186 razpisov je znašala 146.933.966 EUR. Seštevek je lahko zavajajoč saj kaže da je ocenjena vrednost praktično enaka podpisani pogodbam, kar pa ni res. Dejstvo je, da so v drugi polovici leta pričele cene rasti, kar je ob tretjem četrtletju prineslo statistično gledano izenačitev med ocenjeno in pogodbeno vrednostjo. Pri razumevanju navedenih vrednosti je potrebno upoštevati razliko med ocenjeno vrednostjo in dejansko oziroma ponudbeno vrednostjo. Sicer še vedno beležimo primere, ko je dejanska oziroma ponudbena vrednost tudi za več kot 50 % nižja od ocenjene, vendar so taki primeri vedno bolj izjema kot pravilo, saj se je trend (nenormalno) nizkih ponudb pričel ustavljati. Tako, kot je bilo na začetku gospodarske krize, ko so krizo prva občutila projektantska podjetja se sedaj trend nizkih cen pri projektantih nehuje. Cene so v posameznih primerih že pričele rasti in se približujejo ocenjenim vrednostim. Verjetno bodo temu trendu proti koncu leta sledili tudi izvajalci gradbenih del.

Ocenjujemo, da bi morale za normalno funkcioniranje gradbeništva ponudbene cene od sedanjih narasti za približno 15 do 20 % . Seveda pa bo na tem področju ključno vlogo odigralo pravilo ponudbe in povpraševanja, ki se počasi giba v smeri višjih ponudbenih cen, saj postaja povpraševanje investitorjev večje od ponudbe.

V nadaljevanju je opisanih nekaj najbolj izpostavljenih področij.

Premostitveni objekti

Na omrežju glavnih in regionalnih cest v Republiki Sloveniji je zgrajenih 1398 premostitvenih objektov katerih svetla razpetina znaša 5 m in več.

V slabem ali zelo slabem stanju je 382 premostitvenih objektov daljših od 5 m, na katerih bi bilo nujno potrebno izvesti rekonstrukcijska dela. Ocenjena vrednost rekonstrukcij znaša skupaj 195.399.822,61 EUR.

Od leta 2014 do danes je bila zaradi kritičnega stanja uvedena omejitev prometa na 35 mostovih. Na vseh 35 mostovih se izvajajo aktivnosti za odpravo slabega stanja tako, da bo to odpravljeno na vseh 35 objektov najkasneje v letu 2018.

Najbolj kritični objekti so bili sanirani v letih 2015 in 2016. (Prestranek, Socka, Medno, Mlinski potok delno – vgrajen je bil začasen most in s tem odpravljen ukrep izmenično enosmernega prometa)

V lanskem letu je bila iz nabora kritičnih objektov izdelana varnostna analiza na 33 objektih, kjer so bile nato na 15 tih takoj uvedene omejitve prometa za težka tovorna vozila, na vseh preostalih pa moramo rekonstrukcijo izvesti najkasneje do leta 2020.

Od 1990 do vključno 2016 je bilo obnovljenih 538 objektov. Zaradi zaustavitve investicij je bilo v letih 2014, 2015 in 2016 obnovljenih le 10 objektov s tem, da v letu 2016 ni bila zaključena rekonstrukcija nobenega premostitvenega objekta, se je pa pričela rekonstrukcija 9 objektov. V času nastajanja tega prispevka potekajo rekonstrukcije in obnove na 31 objektih, poleg tega pa jih je bilo nekaj že zaključenih. V letošnjem letu bo predvidoma pripravljenih še 16 razpisov za rekonstrukcijo oziroma obnovo premostitvenih objektov.

Dosedanja praksa izvedenih rekonstrukcij premostitvenih objektov v samostojni Sloveniji je pokazala, da znaša povprečna življenjska doba rekonstruiranega objekta približno 30 let, nato pa objekt iz odličnega oziroma dobrega stanja preide v mejno, slabo ter nazadnje v zelo slabo stanje. Izkušnje kažejo, da ta proces slabšanja traja od 30 do 35 let, kar pomeni, da je objekt v zelo slabem stanju na vsakih 60 do 65 let.

Če upoštevamo, da je na območju glavnih in regionalnih cestah svetlega razpona nad 5 metrov 1398 premostitvenih objektov in da je skrajni rok rekonstrukcije posameznega objekta 65 let je potrebno vsako leto obnoviti 22 objektov (1398 objektov / 65 let = 21,51).

Glede na opravljene rekonstrukcije in novogradnje je bilo v poprečju v obdobju od 1990 do 2011 rekonstruirano oziroma na novo zgrajenih 24 objektov/leto (524 objektov / 22 let = 23,82). Če pa upoštevamo obdobje do vključno leta 2016 pa znaša ta številka manj kot 20 objektov na leto (538/27 let = 19,93).

Negativni trend obnov premostitvenih objektov je nujno potrebno obrniti navzgor, saj morebitno kritično stanje pomeni omejitev nosilnosti ali celo zaprtje objekta.

Državno kolesarsko omrežje

Direkcija RS za ceste je v letu 2009 pripravila predlog državnega kolesarskega omrežja. Žal dokument ni bil nikoli sprejet, je pa res, da smo se v državi pri gradnji in označevanju bolj ali manj držali navedenega dokumenta, ki je vseboval naslednje kolesarske povezave:

Tabela 3: Dolžina omrežja kolesarskih povezav iz 2009

kolesarska povezava	število	dolžina v km
Daljijske kolesarske povezave	13	1.117
Glavne kolesarske povezave	20	841
Regionalne kolesarske povezave	27	902

Do sedaj so bili na področju državnih kolesarskih povezav v Republiki Sloveniji zgrajeni oziroma urejeni naslednji odseki na posameznih kolesarskih povezavah:

Tabela 4: Seznam zgrajenih odsekov kolesarskih povezav

potek povezave	dolžina v km
Šentilj - Maribor - Celje - Ljubljana - Postojna - Divača - Koper	37,6
Rateče - Kranjska Gora - Jesenice - Bled - Kranj - Ljubljana - Novo Mesto - Brežice - Obrežje	30,0
Vič - Dravograd - Radlje ob Dravi - Maribor	15,8
Maribor - Gornja Radgona - Murska Sobota - Dolga vas	43,5
Maribor - Ptuj - Poljčane - Podčetrtek - Brežice	24,0
Škofije - Koper - Izola - Portorož - Sečovelje	33,3
Dravograd - Ravne na Koroškem - Slovenj Gradec - Velenje - Šempeter	16,8
Predel - Bovec - Kobarid - Tolmin - Most na Soči - Nova Gorica	10,4
Gornja Radgona - Gederovci - Radenci - Križevci - Ljutomer - Stroča vas - Črešnovci - Lendava - Pince	13,0
Dobrovnik - Hotiza	1,9
Gornja Radgona - Gederovci - Radenci - Križevci - Ljutomer - Stroča vas - Črešnovci - Lendava - Pince	2,0
Stročja vas - Ormož	1,1
Hodoš - Gornji Petrovci - Murska Sobota	1,6
Celje - Šmarje pri Jelšah - Mestnjinje - Podplat - Rogaška Slatina - Rogatec - Dobovec	2,8
Celje - Rimske Toplice - Zidani Most - Sevnica - Krško - Brežice	4,2
Lesce - Bled - Bohinjska Bistrica - Podbrdo - Bača pri Modreju	2,4
Križevci - Beltinci - Dobrovnik	7,3
Murska Sobota - Dobrovnik - Dolga vas - Lendava - Petišovci	12,0
Litija - Bogenšperk - Ivančna Gorica - Krka	1,3
SKUPAJ	261,1

Predvidevamo, da bo v letošnjem letu sprejet podzakonski akt, ki bo državno kolesarsko omrežje kot hrbtenico kolesarskega omrežja uzakonil ter nam omogočil bistveno poenostavitev upravnih postopkov ter za nekajkrat pocenil izdelavo dokumentacije za izvedbo in samo gradnjo.

Prav tako je v pripravi ustrezna tehnična specifikacija, ki bo predpisovala pogoje za načrtovanje projektiranja in izvedbo kolesarskih površin. Želeli bi si deregulacijo normativno postavljenih vrednosti in večjo možnost kreativnosti pri iskanju rešitev.

Trenutno je v gradnji del Termalne kolesarske povezave, gradnja nove brvi čez Savinjo pri Tremerjah in povezava Imeno – Prelasko.

Prav tako pa bo še letos objavljen razpis za gradnjo odseka od Celja do pričetka prve gradbene etape pri obstoječem mostu čez Savinjo pri Tremerjah in za tem tretje etape, ki poteka od Rifengozda po bregu Savinje do mesta Laško, odsek v občini Ruše in odsek Idrija - Mokraška vas.

V predlog proračuna je bilo v letošnjem letu uvrščenih več novih investicijskih projektov s področja kolesarskih projektov. Tako bomo lahko v naslednjem letu izvedli označitev precejšnjega dela omrežja v RS seveda tam, kjer so trase znane oziroma jih je možno izvesti. Prioritetno bodo obravnavani odseki vseevropskih povezav Evro velo 8, 9 in 13, povezav po dolini večjih slovenskih rek (Drava, Sava, Soča, Krka, Mura, Meža) in dogovorjene povezave na območju ljubljanske kotline, Severne Primorske, Prekmurja, Notranjske in druge.

Označitev Dravske kolesarske povezave od meje z Republiko Avstrijo do meje z Republiko Hrvaško je v teku in bo v kratkem zaključena. Še letos bo objavljen razpis in do spomladi izvedena označitev kolesarske

povezave med Ljubljano in Obrežjem, t.i. Sava - Krka bike.

Še v letošnjem letu je predviden razpis za izdelavo projektne dokumentacije za 17 sklopov povezav, 10 projektnih dokumentacij pa je v izdelavi.

Na nivoju Direkcije RS za infrastrukturo je bil ustanovljen samostojni projekt kolesarske povezave.

V letošnjem letu nam je v Republiki Sloveniji uspelo narediti miselni preskok, saj smo ugotovili, da kolesarske povezave niso le element prometne varnosti, temveč gre za širši družbeni pomen, ki povezuje med seboj lokalne skupnosti, zdravstvo, gospodarstvo, turizem in infrastrukturo. Hkrati pa želimo v največji možni meri izkoristiti že zgrajeno infrastrukturo.

Sicer nas čaka še veliko dela, vendar smo lahko optimistični.

Varovanje pred prekomerno obremenitvijo s hrupom

Izvedba monitoringa in izvajanje ukrepov zaščite pred hrupom je povezano z velikimi stroški. Monitoring za ceste z nad 3 milijoni letnega pretoka vozil, ki je bil izdelan za prometne obremenitve iz leta 2011, je obravnaval 637 km glavnih in regionalnih cest, njegova izdelava je znašala 453.000 EUR ali okoli 711 EUR/km, njegova izdelava je trajala 1 leto.

Državnih cest v upravljanju Direkcija RS za infrastrukturo (G-glavne in R-regionalne ceste) z nad 1 milijonom letnega pretoka vozil je skupno okoli 2.200 km, cest do 1 milijona letnega pretoka vozil pa dodatno še okoli 3.700 km. V teh številkah ni zajetih okoli 650 km AC, s katerimi upravlja Družba za avtoceste RS d.d..

Stroške za zaščito preobremenjenih objektov zgolj ob G+R cestah z nad 3 milijoni letnega pretoka vozil ocenjujemo na cca. 45.300.000 milijonov EUR. Ocenjujemo, da bi stroški za izvedbo ukrepov ob G+R cestah z nad 1 milijonom letnega pretoka vozil dosegli okoli 170 milijonov EUR.

S področja varovanja okolja je v letošnjem letu predvidenih 25 različnih razpisov.

Najzahtevnejši razpis je javno naročilo za izdelavo obratovalnega monitoringa obremenitev s hrupom za omrežje pomembnih cest z več kot milijon prevozov vozil letno.

V letošnjem letu so bile izveden naslednje protihrupne zaščite:

- Izvedba pasivne protihrupne zaščite G2-104/1139 Mengeš – Trzin
- Izvedba pasivne in aktivne protihrupne zaščite v naselju Lipce na R3 634/1104 Javornik - Gorje
- V letošnjem letu je razpisanih oziroma je v izvedbi 17 monitoringov s področja hrupa na že zgrajenih prometnicah.

Trki vozil z divjadjo

Velik problem predstavljajo trki divjadi in avtomobilov. Suhoparna statistika beleži zelo veliko število povozov, kar na eni strani ogroža živalsko populacijo in na drugi strani predstavlja velik prometno varnostni problem.

Tabela 5: Število povožene divjadi

Leto	Srnjad	Jelenjad	Divji prašič	Ostale vrste (damjak, gams, muflon)	SKUPAJ
1997/98	4.120	?	?	?	?
1998/99	3.599	102	19	26	3.746
1999/00	4.699	116	41	14	4.870
2000/01	4.800	91	62	8	4.961
2002	5.289	125	67	15	5.496
2003	6.080	128	45	18	6.271
2004	5.756	128	66	29	5.979
2005	6.168	138	74	10	6.390
2006	6.481	163	69	8	6.721
2007	5.137	80	68	9	5.294
2008	5.671	170	131	17	5.989
2009	5.619	78	69	8	5.774
2010	5.901	133	100	24	6.158
2011	5.493	140	86	16	5.735
2012	5.420	142	143	10	5.715
2013	5.484	136	75	13	5.708
2014	5.138	127	102	14	5.381
2015	4.963	161	93	12	5.229
2016*	2.679	51	59	7	2.796

*Podatki za leto 2016 niso dokončni, kažejo pa bistveni upad naletov

Najbolj kritična območja predstavlja nekaj manj kot 400 km glavnih in regionalnih cest. V nadaljevanju je prikazana izvedena vgradnja odsevnikov, ki te trke bistveno zmanjšujejo. V obdobju 2006–2012 je bilo skupaj opremljenih 161 km cest oz. 228 odsekov z naslednjo dinamiko:

- 2006 - 22,0 km (25 odsekov),
- 2007 - 31,5 km (40 odsekov),
- 2008 - 15,9 km (22 odsekov),
- 2009 - 19,4 km (18 odsekov),
- 2010 - 22,5 km (39 odsekov),
- 2011 - 23,8 km (49 odsekov),
- 2012 - 25,7 km (45 odsekov).
- 2016 - 24,3 km (24 odsekov).

Na večini teh odsekov je bilo vse do leta 2013 izvajano tudi vsakoletno vzdrževanje odvrtačnih naprav (skupaj je bilo vzdrževanje izvedeno na 105 km cest).

Po prekinitvi so bili v letu 2016 postavljeni odsevniki na 24 odsekih v dolžini 24,3 km, v letošnjem letu pa so bili do sedaj na 11 cestnih odsekih postavljeni odsevniki v dolžini dobrih 10 km.

Strategija razvoja prometa v RS, ki jo je sprejela Vlada RS na seji 29. julija 2015 (sklep št. 37000-3/2015/8), prvič celovito obravnava prometni sistem v enem dokumentu. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 objavljena v Uradnem listu RS številka 75/2016 pa je dokument, ki predstavlja prehod med splošnimi ukrepi iz Strategije na konkretne aktivnosti v pripravi in izvedbi.

Pri njihovi opredelitvi so bili določeni roki in nosilci posameznih aktivnosti, katerim so bili dodeljeni tudi okvirni stroški, vendar so bile vrednosti za večino aktivnosti ocenjene. Te se bodo s pripravo posamezne študijske in projektne dokumentacije podrobneje konkretizirale. Zato je letna višina potrebnih sredstev za realizacijo aktivnosti v Nacionalnem programu določena le po področjih.

Za namen podrobnejšega načrtovanja je predvideno, da Vlada RS vsako leto sprejme 6-letni operativni načrt vlaganj v promet oz. prometno infrastrukturo, ki bo določal konkretne aktivnosti (projekte) na podlagi strokovnih prioritet, stroške za njihovo realizacijo in natančne roke izvedbe.

Direkcija RS za infrastrukturo (v nadaljevanju DRSI) je junija 2017 izdelala predlog 6-letnega drsnega programa iz Nacionalnega programa. Predlog programa je bil izdelan za obdobje od leta 2017 do vključno leta 2023.

Na ta način bo omogočeno večletno načrtovanje in bi se lahko vsi subjekti, ki sodelujemo pri izvedbi investicij v glavne in regionalne ceste temeljito in kvalitetno pripravili na vse faze načrtovanja, projektiranja in izvedbe. Seveda pa bo moral biti program usklajen z vsakokratnim proračunom oziroma proračun z njim.

Problemi pri izvajanju investicij

Navedeno poglavje bo sicer prikazano z vidika investicij v glavne in regionalne ceste, vendar sem prepričan, velja navedeno še za marsikatero ustanovo v Republiki Sloveniji. V nadaljevanju navajam nekaj problemov, ki pa bi vsak zase zahtevali posebno obravnavo, predvsem pa več dialoga med vsemi akterji. Le na tak način bi lahko premaknili zadeve z mrtve točke.

Za počasno dinamiko gradnje glavnih in regionalnih cest ni vedno krivo le pomanjkanje finance. Zato večkrat poskrbimo kar sami:

1. Javno naročniška zakonodaja naročnikom ne omogoča kreativnosti in sprejemanje strokovno tehničnih odločitev, zato je naročnik v celoti prepuščen iznajdljivosti ponudnikov v vseh fazah javnega naročila.
2. Pridobivanje zemljišč vedno bolj prehaja v slepo ulico. Postopki se upočasnjujejo in postajajo vedno bolj dolgotrajni. Vse prevečkrat pa se zgodi, da zemljišča za rekonstrukcijo ceste preprosto ni mogoče pridobiti.
3. Soglasodajalci v maniri dobrega gospodarja mnogo prevečkrat pogojujejo izdajo soglasij z nerealnimi, včasih celo nezakonitimi zahtevami, vsekakor pa z zahtevami, ki z investicijo nimajo nič skupnega.
4. Pogrešamo proaktivno ravnanje vseh deležnikov v prostoru s ciljem izvedbe investicij. Soglasodajalci bi se morali osredotočiti na to, kako je nek objekt

mogoče zgraditi in pri tem investitorju pomagati s konkretnimi realno izvedljivimi predlogi.

5. Nerazumevanje prostorskega načrtovanja, kjer posamezni nosilci urejanja prostora zahtevajo izdelavo strokovnih podlag na nivoju študija variant v natančnosti idejnega projekta, ki se izdeluje na nivoju DPN - Državni prostorski načrt, kar v praksi pomeni bistveno podražitev že sedaj sorazmerno drage dokumentacije.

V nadaljevanju navajam dva primera nelogičnih zakonskih določil v zakonodaji, konkretno v Zakonu o ohranjanju narave (105. člen) in Zakonu o vodah (153. člen), ki časovno pogojuje začetek del brez možnosti podaljšanja soglasij.

Z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o ohranjanju narave (ZON-C), 2014 je so bili opredeljeni trije primeri veljavnosti naravovarstvenih soglasij in sicer:

1. Naravovarstveno soglasje preneha veljati, če se poseg, zaradi katerega je bilo soglasje dano, ne začne izvajati v dveh letih po njegovi pravnomočnosti.
2. Če je za poseg v naravo treba pridobiti gradbeno dovoljenje po predpisih o graditvi objektov, naravovarstveno soglasje preneha veljati, če zahteva za izdajo gradbenega dovoljenja ni vložena v dveh letih po njegovi pravnomočnosti.
3. Če je za gradnjo objekta iz prvega odstavka tega člena predpisan postopek presoje vplivov na okolje v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja, se namesto naravovarstvenega soglasja izda okoljevarstveno soglasje.

Navedbi pod točko 1. in 2 sta velik problem, razen seveda, če je bilo soglasje izdano pred uveljavitvijo spremembe tega zakon, torej pred letom 2014. V tem primeru velja soglasje brez »roka trajanja«.

Paradoks pri tej ureditvi pa je, da v primerih, ko se za gradnjo objekta namesto naravovarstvenega soglasja izda okoljevarstveno soglasje, torej v primerih ko gre za zahtevnejše posege.

V tem primeru skladno z Zakonom o varstvu okolja velja okoljevarstveno soglasje, ki ima konzumirano tudi naravovarstveno soglasje in velja pet let z možnostjo podaljšanja.

Vsi si želimo ohranitev narave, okolja, vodnega bogastva, zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, prav tako želimo rešitve usklajevati tako z nosilci urejanja prostora oziroma soglasodajalci, kot tudi z zainteresirano javnostjo vendar ne po načelu priprave variante potem bomo pa videli ali gre. Želimo si konstruktivnega dialoga.

Zaključek

Na koncu bi želel poudariti, da smo si ustvarili pogoje, ko je potrebno za izvedbo projekta za katerega je potrebno prostorsko umeščanje izvesti približno 20 javnih naročil, da ob upoštevanju količine drugega dela povezanega z vodenjem projektov posamezen razpis do izbora izvajalca traja okoli pol leta, da soglasodajalci oziroma nosilci urejanja prostora v projektnih pogojih oziroma smernicah postavljajo neizvedljive pogoje in roke, da se zakonodaja stalno spreminja in dopolnjuje. Tudi če bi lahko razpise delali vzporedno, samo javno naročanje zahteva okoli 5 let. Ob upoštevanju navedenega in tistega, kar ni napisano, pa se dogaja v praksi, si lahko pojasnimo zakaj izvedba enega investicijskega projekta danes poteka tako dolgo.

Viri in literatura

1. Strategija razvoja prometa v RS, ki jo je sprejela Vlada RS na seji 29. julija 2015
2. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 objavljena v Uradnem listu RS številka 75/2016
3. Veljavni proračuni Republike Slovenije 2008-2018
4. Arhiv Direkcije RS za infrastrukturo

Mojca Čučnik Zgonec

Ministrstvo RS za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano
mojca.cucnik@gov.si

in

Leon Ravnikar

Ministrstvo RS za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano
leon.ravnikar@gov.si

Umeščanje javne infrastrukture v prostor iz vidika varovanja kmetijskih zemljišč

POVZETEK

Pridelava hrane in druge kmetijske dejavnosti, ki omogočajo preživetje človeka, so povsem odvisne od tal. Tla oskrbujejo rastline z vodo in hranili in dajejo oporo koreninam, shranjujejo in zadržujejo hranila, organsko snov, vodo in energijo. Delujejo kot naravni filter za podtalnico, ki je glavni vir pitne vode. Posegi človeka v prostor so pogosto povezani z uničevanjem tal, ki je veliko hitrejše od procesa njihovega naravnega obnavljanja, zato tal ne moremo obravnavati kot obnovljivi naravni vir. Pozidava predstavlja najhujšo grožnjo tlorisu kot naravnemu viru. Varstvo kmetijskih zemljišč z raznimi aktivnostmi sega v leto 1973, zaznamujejo pa ga vzponi in padci vse do danes. Zavedanje o pomenu tal se krepi, vse bolj pa se kristalizirajo tudi smeri, kamor moramo usmeriti aktivnosti za trajnostno rabo in ohranitev tal na vseh nivojih, tudi nacionalnem in lokalnem.

KLJUČNE BESEDE: tla, kmetijska zemljišča, varstvo, pozidava

Pomen tal

Z izrazom kmetijska zemljišča, ki je splošno uporabljen in uporaben, se morda nehoti ustvari vtis, da so kmetijska zemljišča pomembna le za kmetijstvo oz. pridelavo hrane. Ne glede na naslov prispevka, ki se nanaša na javno prometno infrastrukturo in kmetijska zemljišča, je za uvod primerno opozoriti na tla v najširšem pomenu te besede, ki se ga strokovnjaki s tega področja še predobro zavedamo. V postopkih, presojah in diskusijah na različnih nivojih in v različnih krogih pa se vse prepogosto izkaže, da je znanja o tem izjemnem naravnem potencialu premalo in premalo tudi zavedanja o vseh kratkoročnih in dolgoročnih posledicah njegove izgube/degradacije.

S prispevkom si želimo predvsem zmanjšati razkorak med neizpodbitnimi dejstvi, na katera med drugim opozarjajo strokovnjaki s tega področja, civilne iniciative in Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (MKGP) z vsemi izdanimi dokumenti, in tem, kar se nam v prostoru in tudi na kmetijskih zemljiščih dejansko dogaja in zgodi. Kot je znano, Slovenija premore številne zakone in podzakonske predpise, tudi take, ki bi morali varovati kmetijska zemljišča. S temi predpisi sta določena prostorski in okoljski postopek presoje, priprave in sprejemanja prostorskih aktov, pri čemer sodelujejo vsi nosilci urejanja prostora. Kar pa bi radi na tem mestu opozorili in spodbudili, je bolj konstruktiven dialog med varstvenimi in razvojnimi resorji, pa tudi dialog med varstvenimi resorji. Vse prepogosto se nam namreč pri umeščanju prostorskih ureditev v prostor

zaradi omilitvenih ali izravnalnih ukrepov za področje enega varstvenega resorja zgodi dodani vpliv oziroma obremenitev na področju drugega varstvenega resorja.

Tla so najpomembnejši, temeljni naravni vir; prostor kjer se prepletata živi in neživi svet. Združeni narodi so 20. decembra 2013 na svojem 68. zasedanju razglasili Mednarodno leto tal 2015 in 5. december za Svetovni dan tal (Deklaracija OZN). Tla so tvorba na površini zemlje z logično zgradbo, ki se razvija in spreminja v prostoru in času. Sestavljena so iz horizontov (gradnikov) zelo različnih kemijskih in fizikalnih lastnosti ter pojavnih oblik. Prisotnost in lastnosti posameznih horizontov (globina pojavljanja, barva, struktura, tekstura, kislost, vsebnost organske snovi in hranil...) in njihova razporeditev v profilu določajo skupne lastnosti tal (skupna globina tal, rodovitnost, erodibilnost, propustnost,...). Glede na lastnosti horizontov, zgradbo, skupne lastnosti in lego v prostoru izkazujejo tla različno primernost oz. kakovost za posamezne vrste rabe ter s tem različno primarno uporabnost (namembnost) [1].

Za osvetlitev dejstva, kako izjemnega pomena je ta neobnovljivi naravni vir povzemamo nekaj besed iz publikacije Tla Slovenije z pedološko karto v merilu 1 : 250.000, ki jo je v Mednarodnem letu tal izdala Evropska komisija, pripravila pa Biotehniška fakulteta Univerze v Ljubljani.

Tla so enkraten naravni vir, ki je neposredno povezan s pridelavo hrane in splošnim blagostanjem, hkrati pa predstavljajo nenadomestljiv del naravnih ekosistemov. Zaradi številnih okoljskih, ekonomskih, socialnih in kulturnih funkcij (multifunkcionalnosti tal) so ključnega pomena za življenje v kopenskih ekosistemih. Pridelava hrane in druge kmetijske dejavnosti, ki omogočajo preživetje človeka, so povsem odvisne od tal. Tla oskrbujejo rastline z vodo in hranili in dajejo oporo koreninam, shranjujejo in zadržujejo hranila, organsko snov, vodo in energijo. Delujejo kot naravni filter za podtalnico, ki je glavni vir pitne vode. Z ozračjem izmenjujejo pline, kot so kisik, ogljikov dioksid, metan in druge. So življenjski prostor raznovrstnih organizmov. Talni organizmi omogočajo biogeokemično kroženje snovi. Tla tako opravljajo bistvene ekološke funkcije, so temelj za človekovo dejavnost in obstoj ter element krajinske in naravne dediščine.

Posegi človeka v prostor so pogosto povezani z uničevanjem tal, ki je veliko hitrejše od procesa njihovega naravnega obnavljanja, zato tal ne moremo obravnavati kot obnovljivi naravni vir. V Evropi smo priča uničevanju tal bodisi zaradi urbanega razvoja in drugih degradacijskih procesov. Pri posegih v prostor je zato potrebno posebno pozornost posvetiti tlam. Evropska komisija obravnava tla kot poseben naravni vir, s katerim je pomembno previdno upravljati. Smotno gospodarjenje s tlemi zahteva dobro poznavanje tal in njihovih lastnosti [2].

Ko govorimo o pomenu tal in prizadevanjih stroke za varstvo le-teh moremo omeniti pedologijo, vede o tleh, ki se v Sloveniji razvija v okviru Biotehniške fakultete že 70 let. Je mlada naravoslovna oz. biotehniška veda, ki proučuje tla - naravno tvorbo na zemljini površini. Prvi pravi začetki poglobljenega raziskovanja tal segajo v konec 19. stoletja. Prvi svetovni pedološki kongres je potekal aprila 1909 v Budimpešti. Metode raziskovanja lastnosti in procesov v tleh so se razvijale v okviru fizike, kemije, geologije in drugih naravoslovnih ved. Primarni vzroki raziskovanja tal so bile povečane potrebe po hrani in drugi biomasi. Raziskovalno delo je torej tradicionalno umeščeno na področje kmetijstva in gozdarstva. Zato je pedologija temeljni predmet biotehniških ved oz. life sciences. Pedologija je hkrati v največji meri veda o okolju; je temeljna in multifunkcionalna, tako kot kmetijstvo in gozdarstvo samo [1].

Zakonodaja in izkušnje v Sloveniji

Razvoju znanosti o tleh je postopoma sledila zakonodaja, sprejeti in izvedeni so bili razni ukrepi in odločitve, ki so imele takšne in drugačne posledice. Ker je tematika zelo obsežna, navajamo le nekaj mejnikov, ki po našem mnenju definirajo prve poskuse varstva kmetijskih zemljišč, ter vzpone in padce na tem področju do danes.

Kmetijska zemljišča v svojem 71. členu ščiti že Ustava RS. Prvi zakon, ki je celovito urejal področje kmetijskih zemljišč in je eno poglavje namenil tudi varovanju, je bil Zakon o kmetijskih zemljiščih (ZKZ) sprejet leta 1973 (Uradni list SRS, št. 26/73). Obdelovalcem kmetijskih zemljišč je omogočal, da preko kmetijskih zemljiških skupnosti usmerjajo kmetijsko politiko v občini. Na podlagi 10. čl. tega zakona je sledilo Navodilo o razvrstitvi zemljišč za potrebe kmetijstva z občinskim prostorskim planom oz. urbanističnim programom občine

(Uradni list SRS, št. 18/75), ki je razvrstilo kmetijska zemljišča v osem kategorij. Torej je bila kategorizacija kmetijskih zemljišč predpisana že leta 1975, kar pa se ni začelo izvajati. Naslednja dopolnitev ZKZ se je zgodila leta 1977 in v prečiščenem besedilu leta 1979 (Uradni list SRS, št. 1/79), pripravila pa je podlago za razvrstitev kmetijskih zemljišč na podlagi kategorizacije. Nov poskus, da bi se aktivnosti v zvezi z vzpostavitvijo kategorizacije in razvrstitve pričele, je bilo Navodilo o strokovnih merilih za določitev zemljišč v kategorije (Uradni list SRS, št. 45/82) pripravljeno na podlagi interventnega zakona v letu 1982 – Zakon o varstvu kmetijskih zemljišč pred spreminjanjem namembnosti (Uradni list SRS, št. 44/82).

Kljub težkemu začetku, se je v prvih občinskih prostorskih planih, ki so bili sprejeti do leta 1985, povzela razvrstitev na podlagi kategorizacije. Kategorizacija se je izvedla na celotnem ozemlju Slovenije, na njeni podlagi se je pripravila razvrstitev kmetijskih zemljišč na prvo območje kmetijskih zemljišč (K1) in drugo območje kmetijskih zemljišč (K2). V postopku priprave prostorskih planov občin se je preverjalo, ali sta kategorizacija in razvrstitev pravilno preneseni. Spremembe in dopolnitve ZKZ leta 1990 (Uradni list RS, št. 9/90, 5/91 in 46/92 – odl. US) so prinesle novosti v poglavju o odškodninah za spremembo namembnosti kmetijskega zemljišča, ki so bile določene glede na katastrsko kulturo, katastrski razred in katastrski okraj ter predpisale razporeditev sredstev od odškodnin in namen porabe. Namesto prvega in drugega območja kmetijskih zemljišč se je za razvrstitev kmetijskih zemljišč uvedlo pojmovanje najboljša in druga kmetijska zemljišča. Prelomnica v procesu gospodarjenja s kmetijskimi zemljišči je bila ukinitve kmetijskih zemljiških skupnosti, ki so bile pomemben akter pri usmerjanju zemljiške politike, njihove naloge pa so bile prešle na Občine.

Po skoraj treh desetletjih prizadevanj in nekaj uspešnih letih aktivnosti pri varovanju strateškega resursa, je bilo leta 2003 v Zakonu o kmetijskih zemljiščih (ZKZ) razveljavljeno poglavje o odškodnini za spremembo namembnosti kmetijskega zemljišča. V letih 2005, 2007 in 2009 so se spremembe in dopolnitve ZKZ pripravljale, vendar kljub poskusom ni prišlo do realizacije. Prispevek za spremembo namenske rabe (odškodnina) se je spet uvedel s spremembami in dopolnitvami ZKZ leta 2011 in bil korigiran že leta 2012. Osnova za izračun odškodnine je vrednotenje izraženo z bonitetnimi točkami. Dopolnitev leta 2011 je pripravila podlago za določitev trajno varovanih in ostalih kmetijskih zemljišč, v skladu s tem je bila lani sprejeta Uredba o območjih za kmetijstvo in pridelavo hrane, ki so strateškega pomena za Republiko Slovenijo (Uradni list RS, št. 71/2016). Tik pred sprejetjem pa je tudi Pravilnik o podrobnejših pogojih za določitev predloga območij trajno varovanih kmetijskih zemljišč ter o podrobnejši vsebini strokovnih podlag s področja kmetijstva. Uredba določa štiri tipe strateških območij za kmetijstvo in pridelavo hrane, za vsak tip pa tudi dva ali več podtipov strateških območij za kmetijstvo in pridelavo hrane. Strateška območja za kmetijstvo in pridelavo hrane predstavljajo potencialna območja trajno varovanih kmetijskih zemljišč. Območja trajno varovanih kmetijskih zemljišč se bodo ob upoštevanju uredbe o strateških območjih za kmetijstvo in pridelavo hrane ter pogojev iz 3. c člena ZKZ (boniteta, nagib, agrarne operacije, razpoložljivost vodnih virov, obstoj trajnih nasadov, lokalne značilnosti

kmetijske pridelave in rabe kmetijskih zemljišč) določila v prostorskih aktih lokalnih skupnosti. Območja trajno varovanih kmetijskih zemljišč se ne bodo smela spremenjati najmanj deset let od uveljavitve prostorskega akta lokalne skupnosti, s katerim so bila ta območja določena. Izjeme, za katere ne velja obdobje desetih let, so določene v 3. d členu za objekte cestne infrastrukture lokalnega pomena, za preselitve kmetijskih gospodarstev delno ali v celoti, za objekte vodne infrastrukture in vodne ureditve v povezavi z 3. e členom.

Dopolnitev ZKZ leta 2011 je v svojem 3. e členu, ki se nanaša na širitve obstoječih in nove prostorske ureditve državnega pomena, uredila poseganje na trajno varovana kmetijska zemljišča kot izjemo pod pogojem, da se umeščajo najprej na zemljišča nekmetijske namenske rabe. Če to ni mogoče, se ob upoštevanju območij trajno varovanih in ostalih kmetijskih zemljišč prostorske ureditve državnega pomena umeščajo najprej na območja ostalih kmetijskih zemljišč ter šele nato na območja trajno varovanih kmetijskih zemljiščih, pri tem pa se na teh območjih najprej načrtuje na kmetijskih zemljiščih nižjih bonitet. Hkrati je treba v čim večji meri upoštevati obstoječa omrežja prometne in gospodarske javne infrastrukture ter načrtovati racionalno in tako, da se v čim večji meri ohranjajo kmetijska zemljišča in njihova zaokroženost. Z letom 2012 je bila na podlagi Sklepa državnega zbora RS, Odbora za promet, št. 326-07/11-71/2 z dne 4. 10. 2011 pripravljena Metodologija za ocenjevanje vplivov posegov na območja kmetijskih zemljišč in Navodilo za izvajanje ocenjevanja vplivov posegov linijskih infrastrukturnih objektov. Metodologijo in navodilo so pripravili strokovnjaki na Infrastrukturnem centru za pedologijo in varstvo okolja Oddelka za agronomijo na Biotehniški fakulteti, postavila pa sta podlago presoji predlaganih variant infrastrukturnih objektov z vidika kvalitete in rabe kmetijskih zemljišč in z vidika ohranjanja strnjivosti kompleksov kmetijskih zemljišč, s čimer bi ohranili čim boljše pogoje za kmetijsko dejavnost.

Ob tem kratkem povzetku kmetijske zakonodaje moramo na kratko omeniti prostorsko zakonodajo, ki je seveda v tesni zvezi z varstvom kmetijskih zemljišč, njeno stalno spreminjanje pa ne koristi kontinuiteti na področju prostorskega načrtovanja in tudi ne varstvu kmetijskih zemljišč oz. tlor. ki so pomemben ali celo bistven del prostora, okolja, strateški resurs in neobnovljiv naravni vir. Naj začnemo z letom 2003 in Zakon o urejanju prostora (ZUreP-1), pa v letu 2007 Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt) za občinske prostorske akte, sledi Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP) za državne prostorske načrte v letu 2010, vse do prihajajočega ZUreP-2, ki naj bi ponovno združil občinski in državni nivo na enem mestu. Bilo bi zelo narobe, če ne bi omenili okoljske zakonodaje, ki predpisuje postopke okoljskih presoj, katere imajo podlago v evropskih direktivah in so implementirane v slovensko zakonodajo. Ministrstvo za kmetijstvo je seveda vključeno v vse predpisane prostorske postopke s podajo smernic in mnenj, v okoljske pa z mnenji o verjetnosti pomembnih vplivov, mnenji o ustreznosti izhodišč okoljskih poročil, mnenji o ustreznosti okoljskih poročil in mnenji o sprejemljivosti posegov na strateškem nivoju ter v postopke presoje vplivov na okolje na izvedbenem nivoju v skladu z zakoni s področja varstva okolja in ohranjanja narave.

MKGP sodeluje tudi pri pripravi oziroma spremembah in dopolnitvah okoljskih in prostorskih predpisov, pri čemer opozarja na podvajanje oziroma dvotirnost postopkov. Za večino državnih prostorskih načrtov se namreč vodita prostorski in okoljski postopek ter izdajajo zgoraj naštetе smernice in mnenja. MKGP kot pristojni nosilec urejanja prostora se do vplivov predlaganih ureditev in o njihovi sprejemljivosti z vidika varstva kmetijskih zemljišč lahko opredeli le na podlagi korektnih in konkretnih podatkov ter celovito predstavljenih vplivov. Ti podatki morajo poleg območja prostorske ureditve zajemati vplive med gradnjo in med obratovanjem, trajne in začasne vplive zaradi umeščanje deponij, dostopnih poti in ukrepov s področja varstva narave. Poleg fizične izgube tal oziroma kmetijskih površin zaradi določene prostorske ureditve, se na kmetijskih zemljiščih zgodi dodaten vpliv, ki ima za posledico omejitve kmetijske rabe ali celo spremembo namenske rabe na primer v vodno ali gozdno zemljišče. Pogosto se namreč zaplete pri nadomestnih in izravnalnih ukrepih za področje narave. ZKZ iz leta 2011 je v 3. č členu določil, da na območjih trajno varovanih kmetijskih zemljišč ni dopustno vzpostavljati območij za omilitvene in izravnalne ukrepe po predpisih, ki urejajo ohranjanje narave. Omogoča pa tudi možnost, da se na območju trajno varovanih kmetijskih zemljišč lahko izjemoma vzpostavlja območja za omilitvene in izravnalne ukrepe po predpisih, ki urejajo ohranjanje narave, ki so povezani z obstoječimi ali načrtovanimi prostorskimi ureditvami državnega pomena (PUDP) s področja cestne in železniške infrastrukture, vendar le takrat, ko jih ni mogoče umestiti na druga zemljišča. Omilitveni in/ali izravnalni ukrepi so pri umeščanju infrastrukture v prostor pri PUDP potrebni še posebej takrat, ko območje državnega prostorskega načrta poteka po ali v vplivnem območju Nature 2000. Večina omilitvenih ukrepov ni problematična z vidika poseganja na kmetijska zemljišča, saj so zavarovana območja in ostala območja varovanja narave (naravne vrednote, ekološko pomembna območja,...) navadno na slabših kmetijskih zemljiščih. Izravnalni ukrepi so na primer potrebni ob uničenju suhih travišč, mokrih travnikov, kot habitati za varovanje ogroženih vrst ptic, metuljev oziroma drugih ogroženih živalskih vrst, tudi kot vzpostavitev vodne površine in gozdnega zemljišča na kmetijski površini. Omilitveni ukrep, ki se pogosteje pojavi, je na primer ukrep razgrinjanja travne ruše, za strašničnega mravljiščarja, ki je umeščen izrecno na njivske površine, kamor se začasno odloži travna ruša ob gradnji plinovoda. Ministrstvo v takih primerih opozarja na negativne vplive, ki se bodo na kmetijskih zemljiščih ob tem pojavili, redko pa se najde kompromis. Omeniti velja še okoljske presoje, ki kmetijska zemljišča obravnavajo kot enega od številnih vidikov okolja skupaj z zrakom, vodo (nadzemno, podzemno), naravo, odpadki, tlemi, podnebnimi spremembami, kulturno dediščino, krajino, vplivom na človekovo zdravje in človekovo nepremično premoženje. Pri tem se še tako velika izguba kmetijskih zemljišč v skupni okoljski presoji, ob vseh ostalih vidikih okolja, zamegli. Nerazumljivo in nesprejemljivo je na primer to, da se v skupni okoljski presoji tehta med veliko vidno izpostavljenostjo ali uničujočim vidnim učinkom in med razbitjem kmetijskega kompleksa. Tudi vpliv znotraj okoljskega vidika kmetijskih zemljišč je ne glede na obseg izgub, poseg na hidromelioracijska območja, poseg na najkvalitetnejše njivske površine ali trajne nasade največkrat ocenjen kot sprejemljiv ob izvedbi omilitvenih ukrepov. Postavlja se tudi vprašanje

ekonomskega vrednotenja variant. Kje in kdaj naj se upoštevajo stroški vzpostavitve nadomestnih kmetijskih zemljišč. Po našem mnenju je na primer pogozditev kmetijskega zemljišča kot izravnalni ukrep nesprejemljiva. Temu v prid kažejo dobro znani statistični podatki o površini gozdov, površini območij Natura 2000, površini kmetijskih zemljišč na prebivalca,... v Sloveniji. Ocena v presojah ne zajema širših vplivov, ki jih ima degradacija kmetijskega zemljišča oziroma tal na njihove ekološke funkcije in jih želimo osvetliti v nadaljevanju prispevka.

Ne glede na nenehno, že vrsto let trajajočo kadrovske podhranjenost in posledično zamude zakonsko predpisanih rokov menimo, da smo si z vidika varstva kmetijskih zemljišč nabrali veliko dragocenih dobrih in slabih izkušenj, ki bi bile pa se bolj konstruktivnem dialogu lahko zelo koristne in bi morale voditi v smer večjega razumevanja naravnih procesov in zakonitosti, v smer zaustavljanja degradacije in za ohranitev našega naravnega kapitala za prihodnje generacije.

Tla v dokumentih EU

V tem delu prispevka navajamo le nekatere kratke izseke iz evropskih dokumentov, ki se nanašajo na tla. S tem želimo poudariti, da se zavedanje o njihovem pomenu krepi, vse bolj pa se kristalizirajo tudi smeri, kamor moramo usmeriti aktivnosti za trajnostno rabo in ohranitev tal na vseh nivojih, tudi nacionalnem in lokalnem. Odgovornosti za ohranjanje tal in preprečevanje njihove degradacije ni mogoče pripisati enemu samemu resorju. Odgovorno ravnanje s tlemi ne sme biti ločeno od prostorskega načrtovanja, od skrbi za okolje, od odgovornega in varčnega ravnanja z naravnimi viri, od varovanja krajinskih značilnosti oz. ohranjanja izjemnih krajin na celotnem ozemlju Slovenije. Na tem mestu se moramo navezati na Evropsko konvencijo o krajini, ki je bila sestavljena 20. oktobra 2000 v Firencah in že 15. julija 2003 sprejeta na seji v Državnem zboru RS kot Zakon o ratifikaciji Evropske konvencije o krajini.

Že Šesti okoljski akcijski načrt – Sixth Environmental Action Program (v nadaljevanju: 6th EAP) iz leta 2002 si je postavil za cilj zaščititi naravne vire in pospešiti trajnostno rabo tal. 6th EAP je pozival k oblikovanju tematskih strategij, vključno s strategijo o varstvu tal, katere splošni cilj je varstvo in trajnostna raba tal temelječa na preprečevanju nadaljnje degradacije tal in ohranjanju funkcij tal ter obnovitvi degradiranih tal do stopnje, ki bi omogočala sedanjo ali predvideno rabo (Sklep št. 1600/2002/ES).

Tla so opredeljena v Direktivi evropskega parlamenta in sveta o okoljski odgovornosti v zvezi s preprečevanjem in sanacijo okoljske škode iz leta 2004 (Dir 2004/35/ES) kot naravni vir skupaj z zavarovanimi vrstami, naravnimi habitatami in vodo. Direktiva opredeljuje tudi pojem »funkcije naravnega vira«, ki pomeni koristno vlogo, ki jo ima naravni vir za drug naravni vir ali za javnost. Opredeljeno je »referenčno stanje«, ki pomeni stanje v času poškodovanja naravnega vira in njegovih funkcij, ki bi obstajalo naprej, če ne bi prišlo do okoljske škode. Ta direktiva se predvsem osredotoča na onesnaženje tal, ki predstavlja znatno nevarnost škodljivih vplivov na zdravje ljudi zaradi neposrednega ali posrednega vnosa snovi, pripravkov, organizmov ali mikroorganizmov v tla ali pod tla. Direktiva v prilogi II obravnava sanacijo škode

povzročene tlom, pri čemer upošteva tudi značilnosti in funkcije prsti, rabo zemljišč, itd, vendar, kot rečeno predvsem z vidika onesnaženja.

Že omenjeni 6th EAP je opredelil osem glavnih nevarnosti, ki ogrožajo tla: erozija, zmanjšanje količine organske snovi, zbitost tal, zaslanjevanje, zemeljski usadi, onesnaževanje, pozidava in zmanjšanje biotske raznovrstnosti. Na njegovi podlagi se je v letu 2006 pričela priprava Tematske strategije za varstvo tal in bila tudi izvedena presoja vplivov, ki je zajemala tudi stroške degradacije tal. Za pet od osmih glavnih nevarnosti naj bi znašali 38 milijard EUR (erozija 0,7 – 14,0 milijarde EUR, zmanjšanje količine organske snovi 3,4 – 5,6 milijarde EUR, zaslanjevanje 158 – 321 milijonov EUR, zemeljski usadi do 1,2 milijarde EUR, onesnaževanje 2,4 – 17,3 milijarde EUR). Ocene stroškov zaradi zbitosti tal, pozidave tal in zmanjševanja biotske raznovrstnosti ni bilo na voljo. Ocene pa ne upoštevajo škode, ki so jo utrpele ekološke funkcije tal, saj je ni bilo mogoče izmeriti, zato dejanski stroški degradacije najverjetneje presegajo navedeno vrednost. Komisija je tehtala različne možnosti in se na koncu odločila, da je okvirna direktiva o tleh najboljša možnost za obravnavo obstoječih nevarnosti, ki so jim tla izpostavljena. Komisija je bila mnenja, da bo takšna okvirna direktiva o tleh s široko zastavljenim področjem uporabe, vendar z ne preveč predpisujočo vsebino, sprožila postopek, s katerim se bo povečala zaščita tal v vsej EU (SEC(2006)1165).

Evropski parlament je dne 14. novembra 2007 obravnaval predlog Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi okvira za varstvo tal in spremembi Direktive 2004/35/ES s ciljem določiti okvir za varstvo in trajnostno rabo tal, ki naj temelji na potrebi po preprečevanju degradacije tal, zlasti zaradi podnebnih sprememb, in blažitvi njenih posledic ter sanaciji in obnovi degradiranih tal ob upoštevanju posebnih lokalnih razmer ter ob priznavanju, da so tla, kot voda, skupna dobrina človeštva, ekosistem, neobnovljiv vir in osnova okoljskih, gospodarskih, družbenih in kulturnih funkcij, naštetih v nadaljevanju:

- a) temelj življenja in biološke raznovrstnosti;
- b) skladiščenje, varovanje, filtriranje in preoblikovanje hranilnih in drugih snovi ter vode in ohranjanje površinskih in podzemeljskih vodnih virov;
- c) osnova za proizvodnjo biomase v kmetijstvu in gozdarstvu;
- d) fizično in kulturno okolje za ljudi in človeške dejavnosti, tudi za manjša in večja mesta, infrastrukturo, rekreacijo in druge oblike javne in gospodarske rabe;
- e) nahajališče surovin;
- f) skladiščenje ogljika;
- g) arhiv geološke, kulturne, geomorfološke in arheološke dediščine.

Evropskega komisija oz. parlament sta v stališču do zgoraj omenjenega predloga (P6_TC1-COD(2006)0086) prepoznala deset glavnih degradacijskih procesov, ki ogrožajo tla. Osmim, ki jih je opredelil že 6th EAP sta dodana še dva: dezertifikacija in poplave.

Navajamo še nekaj izsekov, ki zadevajo kmetijstvo in jih upošteva okvir za varstvo tal: Kmetijstvo je vedno pozitivno vplivalo na vzdrževanje strukture tal in njenih značilnosti, je nepogrešljiv mehanizem za ohranjanje organske kakovosti tal ter omogoča ohranjanje rastlinske plasti in preprečuje dezertifikacijo. Vmesni pregled skupne kmetijske politike bi moral določiti usmerjene ukrepe za ohranjanje in izboljševanje rodovitnosti tal, vsebnosti organske snovi in sposobnosti tal za skladiščenje ogljika. Rodovitnost tal je osnova življenja. Cilj vseh kmetijskih dejavnosti mora biti ohranjanje in izboljšanje te rodovitnosti. Okvirna strategija varstva tal do danes ni sprejeta.

Obširno znanje raziskav s področja tal je zbrano v Zborniku referatov konference Strategija varstva tal v Sloveniji ob svetovnem dnevu tal, 5. decembra 2007. Organizator kongresa je bilo Pedološko društvo Slovenije, soorganizator pa Ministrstvo za okolje in prostor. Po posameznih poglavjih, ki vključujejo vseh osem glavnih nevarnosti, katere skladno s 6th EAP ogrožajo tla, so bili na konferenci predstavljeni številni prispevki in izsledki raziskav slovenskih strokovnjakov.

Iz raziskave Urbanizacija tal v Sloveniji (B. Vrščaj) izhaja, da urbanizacija in predvsem pozidava predstavlja najhujšo grožnjo tlom kot naravnemu viru. Za razliko od drugih groženj, pozidava predstavlja nepovratno in dokončno degradacijo, ker gre za uničenje naravnega vira za dobo civilizacije. Funkcije tal tako niso le okrnjene ali zmanjšane kot v primeru drugih degradacij (onesnaženje, erozija, zmanjšana vsebnost organske snovi, itd) pač pa v celoti izničene. Pozidava v Sloveniji zajema pretežno tla kmetijskih zemljišč. Ta niso pomembna le zaradi pridelovanja hrane/biomase, pač pa zaradi svojih sposobnosti izvajanja bistvenih ekoloških funkcij tal. Zato predstavlja ohranitev kmetijskih zemljišč ohranjanje najkakovostnejšega dela naravnega vira. Raziskava je obravnavala obdobje 2002 - 2007 in je dala pričakovane rezultate. Urbanizacija v Sloveniji je zelo razpršen proces. Značilne so opazne večje spremembe ob trasah avtocest in večjih širitev na obrobju mest za potrebe industrije in trgovine. Tla boljše kakovosti so urbanizirana v večji meri kot tla nizke ali celo marginalne kakovosti. Gledano celovito in z obzirom na zelo omejen obseg površin kakovostnega talnega fonda v Sloveniji, ima ugotovljena stopnja urbanizacije zaskrbljujoče razsežnosti, saj je bilo v obdobju 2002-2007 pozidanih 2,97 % vseh, po klasifikaciji označenih kmetijskih zemljišč leta 2002, vključno z gorskimi pašniki in zaraščajočimi površinami. V kolikor opredelimo tla njiv, vrtov, hmeljišč, intenzivnih sadovnjakov in ostalih trajnih nasadov kot najkakovostnejša tla, znaša obseg urbanizacije le-teh alarmantnih 7,99 %. Sklepna ugotovitev raziskave je, da je možno v okviru EU predvsem v Sloveniji pritrditi razlogom za uvedbo ustreznih programov in ukrepov za varovanje tal ter prostorsko bolj racionalno in dolgoročno vzdržno naravnan razvoj.

Ob koncu se približajmo infrastrukturi kot eni od vsebin strnjene in hkrati z vidika predstavljenih dobrih praks široko uporabnega dokumenta Evropske komisije iz leta 2012. Če bi povzemali vsestranski pomen tal predstavljen v tem dokumentu, bi ponavljali že večkrat povedano. Govorimo o Smernicah o najboljši praksi za omejevanje, blažitev in nadomestitev pozidave tal (SWD(2012)101final/2, Bruselj, 15. 5. 2012), ki je delovni dokument služb Evropske komisije, pripravljen v informativne namene. Cilj tega dokumenta je zagotoviti

informacije o razsežnosti pozidave tal v Evropski uniji z namenom zagotoviti boljše upravljanje zemljišč.

V skladu s temi smernicami je Evropa zelo raznolika, razlogi ali dejavniki za infrastrukturno zasedenost zemljišč in posledično pozidavo tal pa so številni. Čeprav so nekatere težave in njihove rešitve značilne za posamezne regije, naslednje splošno sporočilo velja za celo Evropo: evropske naravne vrednote, kot so tla, zemlja in krajina, je treba uporabljati preudarno in trajnostno. V skladu s Časovnim okvirom za Evropo, gospodarno z viri (COM(2011) 571), bodo politike EU do leta 2020 v EU in globalno upoštevale svoj neposredni in posredni vpliv na rabo zemljišč, stopnja izkoriščanja zemljišč za infrastrukturo pa je na poti k doseganju cilja, da bo do leta 2050 neto izkoriščanje zemljišč odpravljen. Okvirne smernice, ki pri načrtovanju rabe zemljišč upoštevajo kakovost tal in zaradi ohranjanja funkcij tal usmerjajo nov infrastrukturni razvoj k manj kakovostnim tlom, se izvajajo na primer v vseh nemških regijah, dveh avstrijskih provincah, Toskani in avtonomni italijanski provinci Bolzano/Bozen. Vključevanje varstva tal in s tem varstva funkcij tal v prostorsko načrtovanje je razmeroma novo in pomeni splošno zavezanost trajnostnemu prostorskemu načrtovanju. Odvisno je od povečevanja ozaveščenosti o posledicah degradacije tal.

Povzemamo še nekaj zgornjih podatkov, ki jih je za leta 1990, 2000 in 2006 pripravila Evropska agencija za okolje v okviru programa Corine Land Cover (CLC), kjer je v delu avtorjev Prokopa idr. (2011) ocenjeno, da je bila infrastrukturna zasedenost zemljišč med letoma 1990 in 2000 v EU približno 1 000 km² na leto, tj. območje, ki je večje od Berlina, ali 275 hektarjev na dan, obseg naseljenih območij pa se je povečal za skoraj 6 %. Od leta 2000 do leta 2006 se je stopnja porabe zemljišč za infrastrukturo zmanjšala na 920 km² na leto (252 hektarjev na dan), medtem ko se je skupni obseg naseljenih območij povečal za dodatne 3 %. To ustreza povečanju za skoraj 9 % med letoma 1990 in 2006 (s 176 200 km² na 191 200 km²).

Omenjeni dokument je namenjen predvsem pristojnim organom v državah članicah (na nacionalni, regionalni in lokalni ravni), strokovnjakom na področjih načrtovanja rabe zemljišč in upravljanja tal ter zainteresiranim stranem na splošno, vendar je lahko uporaben tudi za posamezne državljane. Zato se lahko uporablja za različne namene, kot so ozaveščanje in načrtovanje, opredelitev in izvajanje ukrepov za ublažitev ter zagotavljanje kontrolnega seznama za razvojne projekte, na primer tiste, za katere je treba pripraviti presojo vplivov na okolje ali ki jih financira EU (SWD(2012)101final/2).

Svoje poglavje bi si zaslužil tudi Sedmi okoljski akcijski načrt – Seventh Environmental Action Program (v nadaljevanju: 7th EAP) iz leta 2013, ki je bistveno obširnejši od predhodnega tudi glede vsebin, ki obravnavajo tla, pomen njihove vsestranske ekološke funkcije, trajnostno rabo zemljišč kot naravnega vira, vlogo kmetijstva pri tem. 7th EAP je opredelil devet prednostnih ciljev in akcijski program do leta 2020, ki med drugim ugotavlja, da netrajnostna raba zemljišč ogroža rodovitna tla in da se degradacija tal nadaljuje, kar vpliva na prehransko varnost in doseganje ciljev v zvezi z biotsko raznovrstnostjo.

Zaključek

Ministrstvo si je kot prvo prioriteto za letošnje in naslednje leto zadalo varstvo kmetijskih zemljišč. Hkrati pa smo v zadnjem času priča najbolj nepričakovanim odločitvam, ki rezultirajo v degradaciji najkvalitetnejših tal, na katerih se odvija kmetijska pridelava. Nenazadnje je možnost, da se bo Republika Slovenija v prihodnosti soočila tudi s težavami pri oskrbi s kakovostno pitno vodo in z omejenimi naravnimi danostmi za pridelavo zdrave hrane, prepoznala tudi Resolucija o strategiji nacionalne varnosti Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 27/10). Naš namen ni ponovno vrteti znanih zgodb, ki žal niso zgodbe, ampak resničnost. Namen je spodbuditi vse pristojne k razmisleku, k prizadevanjem za celovito obravnavo, k sprejemanju argumentiranih kompromisnih odločitev, pri čemer ne bi smeli pozabiti na strokovno utemeljena dejstva, morali pa bi pozabiti na nesmiselno merjenje moči. Kot resor zadolžen za varstvo kmetijskih zemljišč, si v prihodnosti želimo uspešnejšega iskanja kompromisov vsaj tam, kjer gre za najboljše, kar premore Slovenija. Skrbno morajo biti proučene vse različice, izčrpane prav vse možnosti in upoštevani predpisi, preden se poseže na kmetijska zemljišča. Želimo si tudi odgovornejšega ravnanja z rodovitnim delom tal v primerih, ko je poseg na kmetijska zemljišča neizbežen. Pri razumevanju prostora in okolja moramo ločiti med svetovnimi in evropskimi trendi na eni strani in med slovenskimi nacionalnimi in lokalnimi značilnostmi. Ne glede na globalni in evropski nivo in skupne cilje, ki jih moramo upoštevati, obstaja naš prostor velik dobra dva milijona hektarjev. Le kdo nas pri izbiri prave poti lahko ustavi! Obstaja prostor in obstaja prostor različic, samo od nas je odvisno, katero pot danes izbiramo zase in za prihodnje rodove.

Viri in literatura

1. <http://www.pds.si/si/o-tleh/kaj-so-tla>
2. Tla Slovenije s pedološko karto v merilu 1 : 250 000, http://soil.bf.uni-lj.si/projekti/pdf/atlas_final_2015_reduced.pdf
3. Šesti okoljski akcijski načrt – Sixth Environmental Action Program, (Sklep št. 1600/2002/ES)
4. Direktiva evropskega parlamenta in sveta o okoljski odgovornosti v zvezi s preprečevanjem in sanacijo okoljske škode iz leta 2004 (Dir 2004/35/ES)
5. Predlog Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi okvira za varstvo tal in spremembi Direktive 2004/35/ES
6. Stališče do Predloga Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi okvira za varstvo tal in spremembi Direktive 2004/35/ES (P6_TC1-COD(2006)0086)
7. Presoja vplivov Tematske strategije za varstvo tal, SEC(2006)1165)
8. Zbornik referatov konference Strategija varstva tal v Sloveniji ob svetovnem dnevu tal, 5. decembra 2007, Urbanizacija tal v Sloveniji (B. Vrščaj)
9. Smernice o najboljši praksi za omejevanje, blažitev in nadomestitev pozidave tal (SWD(2012)101final/2, Bruselj, 15. 5. 2012)
10. Sedmi okoljski akcijski načrt – Seventh Environmental Action Program (Sklep št. 1386/2013/EU)

Rajko Sterguljc

URBIS d.o.o.
rajko.sterguljc@urbis.si

in

Mateja Delač

URBIS d.o.o.
mateja.delac@urbis.si

Problematika umeščanja južne obvoznice v Mariboru

POVZETEK

Zahodna obvoznica Maribor je kategorizirana kot del glavne ceste 1. reda G-1, s katero se glavna cesta in promet v smeri Koroška regija – Podravje predstavlja iz mestnega središča na obrobje mesta. Že izveden del obvoznice poteka od krožnega križišča na Gosposvetski cesti v južni smeri preko Koroškega mosta, nato v podvozu prečka železniško progo Maribor – Dravograd ter v nadaljevanju poteka do Lackove ceste, kjer se zaključi z rondojem. Trasa glavne ceste G-1 pa poteka po Cesti proletarskih brigad in v nadaljevanju po Ptujski cesti v smeri proti zahodu oz. Ptuj.

V nadaljevanju je bilo predvideno, da bo potekala zahodna obvoznica (južni del, južna obvoznica) od križišča (rondoja) na Lackovi do križišča na Tržaški cesti pri BDC. Za ta odsek je tudi že bil izdelan lokacijski načrt in projektna dokumentacija. Na podlagi podrobnejšega proučevanja, predvsem prometnih obremenitev, je bilo ugotovljeno, da bo križišče pri BDC zelo težko prevzemalo predvideni promet v planskem obdobju, posebej zaradi nadaljevanja do Ptujске ceste in dalje do Nove Zrkovske (Puhove) ceste v trasi, ki je opredeljena v planskih aktih Mestne občine Maribor. Med tem je namreč na območju bivšega TAM-a in območja med železniško progo in RII-430 BDC - Slivnica nastala nova cestna mreža, območje proizvodne cone TAM se je nenehno širilo, prav tako je bilo ugotovljeno, da bi gradnja tega cestnega odseka, ki bi prečkal železniško postajo Tezno in tovarni terminal, bilo ekonomsko izredno zahtevno. S tem razlogom se je v dogovoru med Mestno občino Maribor in takratnim Ministrstvom za promet v letu 2008 pričela priprava nove prostorske dokumentacije za odsek zahodne (južne) obvoznice med Kardeljevo cesto in priključkom na avtocesto. Za odsek Lackova – Kardeljeva pa ostane v veljavi sprejet lokacijski načrt, ki ga je Mestna občina Maribor sprejela v letu 2006.

V skladu z veljavno prostorsko zakonodajo je za umestitev nove trase v prostor potrebno izdelati študijo variant. Poiskati je bilo potrebno novo točko navezave na regionalno cesto, avtocesto A1 in v nadaljevanju na glavno cesto G1. Med točkami navezave je potrebno poiskati najustreznejši potek trase ob upoštevanju vseh prostorskih omejitev. Umeščanje trase, izdelava strokovnih podlag, prometne študije, idejnih zasnov, okoljskega poročila in usklajevanje med posameznimi nosilci urejanja prostora (NUP) je potekala osem (8) let. Proučevan prostor je za umestitev nove ceste izredno ranljiv, saj je v prostoru veliko omejitvenih kriterijev (od varstvenih režimov, vodotokov, poselitve do obstoječe infrastrukture). Poiskati je bilo potrebno takšne rešitve, ki niso v nasprotju s posameznimi varstvenimi režimi, sprejemljive pa so tudi iz ekonomskega in prometnega vidika ter seveda za prebivalce tega dela Mestne občine Maribor in Občine Hoče – Slivnica.

Na podlagi vseh usklajevanj je bila predlagana trasa, ki poteka južno od Betnavskega gradu, prečka prostor med naseljem Razvanje in Tržaško cesto vzporedno z energetskim koridorjem, na Tržaško cesto se navezuje severno od naselja Bohova, v nadaljevanju prečka železniško progo Maribor – Zidani most v nadvozu ter se naveže na avtocesto A1 severno od Rogoze. Varianto je v letu 2016 potrdila tudi Vlada RS. Projekt se nadaljuje z izdelavo državnega prostorskega načrta (DPN).

Iz izdelanih strokovnih podlag se v nadaljevanju predlaga še potek trase južno od Miklavža (obvoznica Miklavž) ter navezava na G-1 pred kanalom SD Zlatoličje. Predlog omogoča fazno izvedbo posameznih odsekov, v končni fazi pa celovit prenos prometa iz urbanega območja mesta Maribor in s tem prometno razbremenitev Ceste proletarskih brigad (stanovanjsko območje), Ptujске ceste in naselja Miklavž na Dravskem polju.

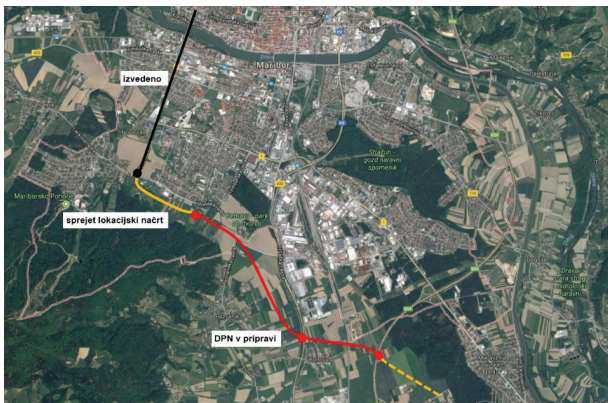
Ključne besede: Zahodna (južna) obvoznica Maribor, varstveni režimi, ranljivost prostora, najustreznejša varianta.

1. Problematika umeščanja trase

Zahodna obvoznica Maribor je kategorizirana kot del glavne ceste 1. reda G-1, s katero se glavna cesta in promet v smeri Koroška regija – Podravje predstavlja iz mestnega središča na obrobje mesta.

Že izveden del obvoznice poteka od krožnega križišča na Gosposvetski cesti v južni smeri preko Koroškega mosta, nato v podvozu prečka železniško progo Maribor – Dravograd ter v nadaljevanju poteka do Lackove ceste, kjer se zaključi z rondojem. Trasa glavne ceste G-1 pa poteka po Cesti proletarskih brigad in v nadaljevanju po Ptujski cesti v smeri proti zahodu oz. Ptuj.

V nadaljevanju je bilo predvideno, da bo potekala zahodna obvoznica (južni del, južna obvoznica) od križišča (rondoja) na Lackovi do križišča na Tržaški cesti pri BDC. Za ta odsek je tudi že bil izdelan lokacijski načrt in projektna dokumentacija. Na podlagi podrobnejšega proučevanja, predvsem prometnih obremenitev, je bilo ugotovljeno, da bo križišče pri BDC zelo težko prevzemalo predvideni promet v planskem obdobju, posebej zaradi nadaljevanja do Ptujске ceste in dalje do Nove Zrkovske (Puhove) ceste v trasi, ki je opredeljena v planskih aktih Mestne občine Maribor. Med tem je namreč na območju bivšega TAM-a in območja med železniško progo in RII-430 BDC - Slivnica nastala nova cestna mreža, območje proizvodne cone TAM se je nenehno širilo, prav tako je bilo ugotovljeno, da bi gradnja tega cestnega odseka, ki bi prečkal železniško postajo Tezno in tovorni terminal, bilo ekonomsko izredno zahtevno. S tem razlogom se je v dogovoru med Mestno občino Maribor in takratnim Ministrstvom za promet v letu 2008 pričela priprava nove prostorske dokumentacije za odsek zahodne (južne) obvoznice med Kardeljevo cesto in priključkom na avtocesto. Za odsek Lackova – Kardeljeva pa ostane v veljavi sprejet lokacijski načrt, ki ga je Mestna občina Maribor sprejela v letu 2006.



Slika 1: Pregledna situacija odsekov zahodne obvoznice

Prva faza umeščanja prometnice v prostor je izdelava študije variant v kateri se na podlagi analize stanja prostora, vseh omejitvenih faktorjev v prostoru in ob upoštevanju razvojnih načrtov določijo možne variante poteka. Za posamezne variante se izdelajo vse relevantne strokovne podlage in rešitve, posamezne variante se med seboj primerjajo z:

1. vidika racionalne rabe prostora s presojo ustreznosti prostora za prostorski razvoj širšega območja;
2. funkcionalnega vidika s presojo ustreznosti prostora glede vseh relevantnih tehničnih oziroma tehnoloških značilnosti in možnosti gradbenotehnične izvedbe prostorske ureditve;
3. varstvenega vidika s presojo ustreznosti prostora za ohranjanje narave, varovanje okolja in njegovih delov ter varstvo kulturne dediščine;
4. ekonomskega vidika s presojo ustreznosti prostora glede stroškov izvedbe prostorske ureditve, vključno s stroški pridobivanja zemljišč, odškodnin, nadomestil, obratovanja in vzdrževanja, omilitvenih ukrepov, koristi za uporabnike, vzdrževanja in sanacije;
5. vidika sprejemljivosti v lokalnem družbenem okolju s presojo ustreznosti prostora glede na pričakovane vplive prostorske ureditve na družbeno okolje, pri tem se v postopek presoje ustreznosti vključi javnost.

Prostor, preko katerega so bile proučevane potencialne variante poteka je zelo prepleten z obstoječimi varstvenimi režimi (območja ohranjanja narave, kulturna dediščina, poplavno in vodovarstveno območje, kmetijska zemljišča), preko območja potekajo obstoječi infrastrukturni koridorji (visokonapetostni daljnovodi, plinovodi), v prostoru so zgrajene tudi obstoječe prometnice (Tržaška cesta, AC 1, dostopi do nakupovalnih središč in industrijske cone, vodnogospodarske ureditve). Zaradi navedenega smo pri zasnovi naleteli na izredno težavno delo in usklajevanje med posameznimi režimi in nosilci urejanja prostora, iskali smo takšne tehnične rešitve, ki ustrezajo vsem varstvenim kriterijem, zagotavljajo ustrezne tehnične rešitve, so prometno tehnično ustrezne in seveda tudi ekonomsko sprejemljive. V nadaljevanju je podan prikaz in opis vseh omejitvenih faktorjev, ki so vplivali na določitev variant in izbor najustreznejše variante.

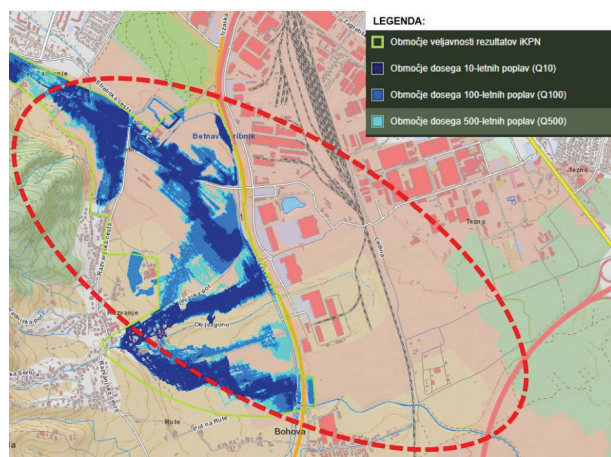
2. Stanje prostora

Že uvodoma smo navedli, da je na obravnavanem območju opredeljena cela vrsta varstvenih režimov ter obstoječe grajene strukture oz. infrastrukture, ki zelo zmanjšuje oz. celo onemogoča/preprečuje načrtovanje novega posega v prostor, v našem primeru gradnje obvoznice, ki že sama po sebi predstavlja velik poseg v prostor in dodatno obremenitev okolja. Pri določitvi potencialnih variant za primerjavo je bilo potrebno podrobneje analizirati posamezne varstvene režime, na podlagi tega pripraviti tehnične rešitve, jih okoljsko preveriti ter uskladiti s posameznimi varstvenimi sektorji pri resornih ministrstvih. V fazi proučevanja je bilo potrebno izdelati tudi vrsto predhodnih del in postopkov s katerimi se je ugotovilo, ali je poseg sploh možno načrtovati (kot npr. predhodne arheološke raziskave, izdelava analize tveganja zaradi varovanja podtalnice Dravskega polja, proučitev ali je možno predstaviti daljnovode, plinovod ipd.). Posamezne rešitve so bile seveda v nasprotju z drugimi varstvenimi režimi, zato je

v nadaljevanju potekalo usklajevanje le-teh med oz. s prizadetimi varstvenimi resorji.

2.1 Vodnogospodarske ureditve, poplavna območja in varstvo podtalnice

Na celotnem obravnavanem območju se nahaja večje število vodotokov in odvodnikov in sicer, Radvanjski potok, Razvanjski potok, Razvanjski potok I, Hudournik izpod Habakuka, Spodnjevaški odvodnik, Razvanjski potok I. – vzhodna veja, Novi Hočki potok. Vodotoki in odvodniki so bili delno urejeni oz. regulirani, vendar samo na 10-letne pretoke zato danes v svojem delu večidel poplavlja. Celovito je urejen samo Novi Hočki potok, ki je bil zgrajen v času izgradnje avtoceste Slivnica – Pesnica in Tržaške ceste. Zaradi umestitve nove prometnice v prostor so potrebne ureditve vodotokov, ki vključujejo regulacije in prestavitve vodotokov v različnih dolžinah glede na izbrano varianto. Predvideti je potrebno nove premostitvene objekte. Za preprečevanje onesnaževanja vodotokov z odpadnimi padavinskimi vodami s cestišča je potrebno predvideti čistilne objekte za onesnažene vode iz cest, ter seveda najpomembnejše, cesto in vse objekte zgraditi tako, da bodo zaščiteni in bodo obratovali tudi ob nastopu 100-letnih visokih voda.

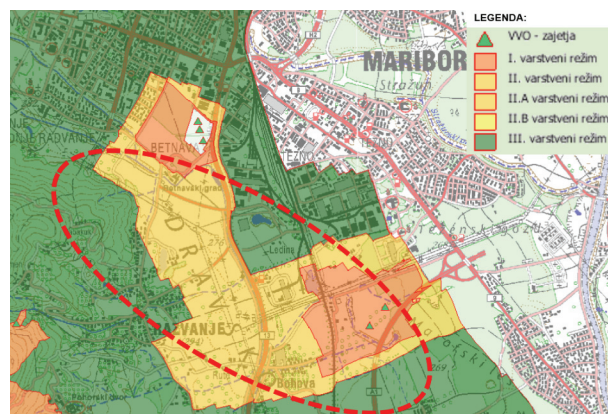


Slika 2: Integralna karta poplavne nevarnosti (<http://gis.arso.gov.si/atlasokolja>)

Območje proučevanja se nahaja na severnem delu vodonosnika Dravskega polja, ki ga opredeljujemo kot zelo dobro prepustnega in zelo izdatnega. Vodonosnik sodi v tip hidrodinamsko odprtih vodonosnikov za katere je značilno, da navzgor niso omejeni s slabo prepustnim pokrovom. V večjem delu ta pokrov dejansko ni razvit in je zaradi tega vodonosnik zelo ranljiv na onesnaženje. V smeri proti zahodu, proti Pohorju na območju Razvanja, se prične pojavljati glineni pokrov, ki pa je razvit neenakomerno in v različnih debelinah in le mestoma predstavlja zaščito pred onesnaženjem. Generalna smer toka podzemne vode je od zahoda proti vzhodu, proti reki Dravi, vendar pa tokovnice lokalno povijajo, zaradi tega je smer toka in s tem širjenje potencialnega onesnaženja z območja ceste potrebno obravnavati glede na posamezne stacionaže tras. Iz arhivskih podatkov izhaja, da se na analiziranem območju debelina do podzemne vode razlikuje. V zahodnem delu se podzemna voda nahaja na intervalu od 260 do 265 m

(odvisno od hidroloških razmer v vodonosniku). Za potrebe priprave obravnavanega plana so bili pripravljeni podatki o gladini podzemne vode na obravnavanem območju. Le ta pada od zahoda proti vzhodu in se nahaja na globini od cca. 7 do 16 m pod koto terena. Izdelana je bila tudi analiza tveganja iz katere izhaja pod kakšnimi pogoji je možno na območju načrtovati obvoznico.

Celotno proučevano območje se nahaja v napajalnem zaledju vodnih virov Betnava in Bohova. Vsi vodni viri so vključeni v vodovodni sistem Mariborskega vodovoda. Vodovarstvena območja so določena z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrove in Dravskega polja (Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15) Vse potencialne variante potekajo preko najožjega in ožjega vodovarstvenega območja črpališča Bohova in se tako deloma nahajajo znotraj depresijskih lijakov vodnjakov, kar pomeni, da bo gradnja in samo obratovanje potekalo v neposrednem zaledju vodnjakov.



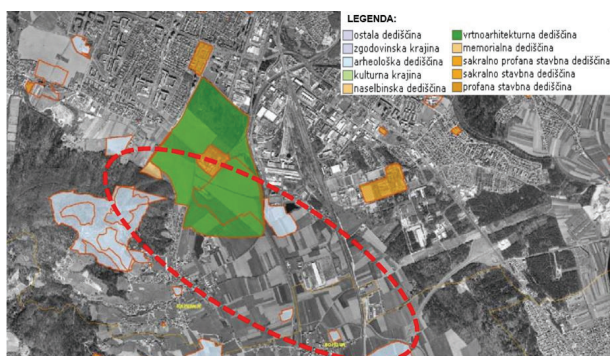
Slika 3: Območja varstva vodnih virov (<http://gis.arso.gov.si/atlasokolja>)

Zaradi navedenega bo gradnja obvoznice in spremljajočih objektov izredno zahtevna. Ker je del trase predviden v vkopu, je potrebno na tem mestu določiti natančno globino podtalnice, da bo zagotovljena zadostna pokrovna površina, izgradnja podvozov je prav tako omejena, zagotoviti je potrebno odvod vseh odpadnih vod iz najožjega varstvenega območja, izpusti očiščenih odpadnih vod ne smejo biti speljani v vodotoke, ki bogatijo podtalnico. Del trase, ki poteka v najožjem varstvenem pasu mora zagotavljati vodotesnost. Z regulacijo in ureditvijo vodotokov se ne sme zmanjšati ali celo prekiniti bogatenje podtalnice.

2.2 Kulturna dediščina

Na širšem območju obravnave je več enot kulturne dediščine

- Maribor - Kapelica ob hiši Streliška 73 (EŠD 6435)
- Maribor- Prazgodovinska naselbina Spodnje Radvanje(EŠD 14393)
- Maribor- Spominski park Ledina (EŠD 4615)
- Maribor - Park gradu Betnava(EŠD 7866,)
- Maribor- Dvorec Betnava(EŠD 13)
- Maribor- Arheološko najdišče Betnava(EŠD 425)
- Razvanje - Villarustica v Bohovi (EŠD 6407)
- Razvanje - Villarustica pri Kapelici (EŠD 15538)
- Rogoza -Arheološko najdišče Rogoza pri Mariboru (EŠD 15509)



Slika 4: Enot kulturne dediščine
(<http://gjskd.situla.org>)

Pravni režim varstva na območjih registriranih arheoloških najdišč prepoveduje posege, ki utegnejo poškodovati arheološke ostaline, postavljati zahtevne, manj zahtevne in nezahtevne objekte, graditi nadzemno in podzemno infrastrukturo, gospodarsko izkoriščati rudnine oz. kamnine in izvajati takšno rabo tal, ki arheološkim ostalinam škoduje. Izjemoma so v skladu s smernicami Ministrstva za kulturo dovoljeni posegi v najdišča, ki so hkrati stavbna zemljišča znotraj naselij in v prostor robnih delov najdišč ob izpolnitvi naslednjih pogojev:

- če ni možno najti drugih rešitev;
- če se na podlagi rezultatov opravljenih predhodnih arheoloških raziskav izkaže, da je zemljišče mogoče sprostiti za gradnjo.

Zaradi navedenega so bile na celotnem območju izvedene predhodne arheološke raziskave, intenzivni terenski pregled odprtih in zaprtih površin v mreži 10x10 m ter geofizikalne raziskave. Na podlagi rezultatov je bilo ocenjeno, da obstaja prisotnost arheoloških ostalin na območju, vendar je izgradnja kljub temu dopustna. Tako se je lahko z načrtovanjem oz. prostorskim umeščanjem obvoznice nadaljevalo.

Pri nadaljnjem načrtovanju je potrebno upoštevati še dodatne pogoje in sicer je potrebno traso na poteku južno od Betnavskega gradu vkopati do takšne globine, kot jo dopušča varstvo podtalnice (zaželen celoten vkop), na tem delu je prepovedana gradnja nadvozov in objektov, ki bi vplivali na območje kulturnega spomenika

Betnavski grad, na tem odseku je tudi prepovedana postavitev javne razsvetljave.

2.3 Varstvo kmetijskih zemljišč

Varstvo kmetijskih površin se je v fazi načrtovanja izkazalo kot ključni problem.

Območje plana posega na kvaliteten kmetijski prostor, kjer prevladuje njivska raba kmetijskih zemljišč. Dejansko rabo prostora obravnavanega območja predstavljajo kmetijska zemljišča (cca 78%), ostalo pa trajni travniki in pašniki (cca 8%) ter pozidana in sorodna zemljišča (cca 14%). Prostorska analiza podatkov talnega števila kot merila kvalitete tal oziroma pridelovalnega potenciala

tal, nekoliko omili rezultate analiz dejanske in planske rabe. Glede na prevladujočo njivsko rabo celotnega obravnavanega prostora je ugotovljeno, da je pridelovalen potencial kmetijskih zemljišč lahko tudi nekoliko višji kot le 40 oziroma 41 bonitetnih točk. To sicer ne zamegli dejstva, da potek predlaganih variant le ni povsem nesprejemljiv kot bi lahko sklepali zgolj iz analiz podatkov dejanske in planske rabe, saj je razvidno, da potekajo variante v več kot polovici svoje površine po zemljiščih, ki so uvrščene v razred slabih in manj dobrih kmetijskih zemljišč. Dodaten problem z vidika varstva kmetijskih zemljišč pa je, da vse potencialne trase razdrobijo zemljiške komplekse in s tem še dodatno poslabšajo razmere.

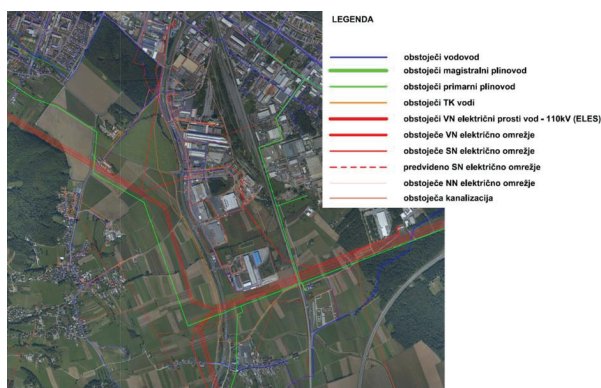


Slika 5: Kmetijska zemljišča glede na namensko rabo prostora (Prostorski plan Mestne občine Maribor)

Zaradi navedenega je Ministrstvo nasprotovalo novemu posegu v kmetijski prostor in je zagovarjalo variante, ki predstavljajo širitev in dograditev obstoječih prometnic. Prav tako je zagovarjalo variante, ki potekajo preko že urbaniziranega del južnega dela mesta Maribor, ki pa niso bile sprejemljive iz urbano - razvojnega vidika in prometnega vidika. Na podlagi dolgotrajnih usklajevanj smo prišli do kompromisa, da je potrebno celoten poseg minimizirati (zmanjšati porabo kmetijskih zemljišč, črtati vse dodatne posege, ki niso neposredno povezani z obvoznico) ter poiskati tudi takšne tehnične rešitve, ki bodo zmanjšale profil cestnega telesa (brez nepotrebnih nasipov, devijacij ipd.). Predlagana varianta je kompromis katerim se je Ministrstvo strinjalo, pri nadaljnjem načrtovanju pa je potrebno zagotoviti tudi nadomestne kmetijske površine z vzpostavitvijo in ureditvijo zaraščenih površin in površin, ki so za poselitev manj primerne oz. nepotrebne.

2.4 Energetski koridorji

Velik omejitveni faktor predstavljajo tudi obstoječi energetski koridorji. V območju so trije obstoječi 110 kV daljnovodi Pekre – Maribor, z vzporednim potekom do Razvanja. Obstoječa 110 kV daljnovoda Pekre - Maribor 1 in 2 nadaljujeta vzporedno v južno smer in se pri Bohovi navežeta v vzporeden potek z 2x110 kV Maribor – Slov. Bistrica in DV 2 x 110 kV Maribor – Cirkovce v skupnem koridoru do RTP Maribor. Daljnovod 2 x 110 kV Pekre - Maribor 3,4 pa nadaljuje preko območja BDC in se na Ledini naveže v isti koridor do RTP Maribor. Vzporedno z daljnovodom Pekre – Maribor 1 in 2 je na zahodni strani predviden nov 110 kV daljnovod. V območju je magistralni plinovod, ki poteka vzporedno z Radvanjskim potokom do Betnave, v nadaljevanju pa vzporedno ob cesti v Razvanje in dalje vzporedno z koridorjem 110 kV daljnovodov. Predviden je tudi vzporedni potek novega magistralnega plinovoda na severni oz. vzhodni strani obstoječega.



Slika 6: Energetski objekti

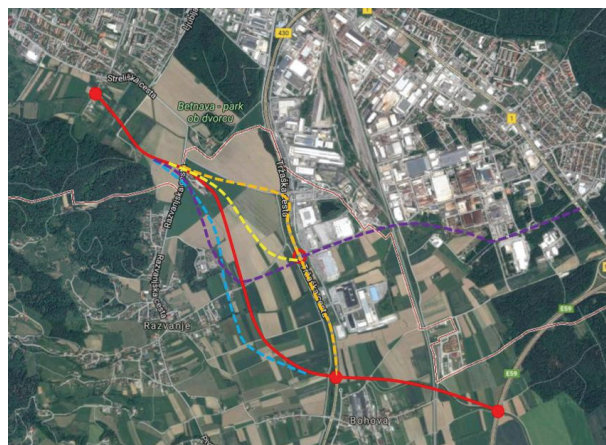
Vsi energetski objekti so izrednega pomena, njihova predstavitev pomeni velik strošek, še večjega pomena pa je dejstvo, da ni možen izpad posameznega voda, saj bi to pomenilo izredno gospodarsko škodo. To posebej velja za plinovod do Energetike Maribor, industrijske cone v Rušah ipd.

Zaradi navedenega so bile zato proučene možnosti in variante, ki ne bi zahtevale prestavitve energetskih vodov (problem tudi kam), ki bi zahtevale samo ureditev posameznih križanj. Tako je bilo ugotovljeno, da je edina točka, ki omogoča izgradnjo povezave med Tržaško cesto in avtocesto A1 severno od Bohove in sicer v vmesnem prostoru, kjer se vsi daljnovodi križajo in razcepijo v različne smeri. Tako je v nadaljevanju bila za odsek od Tržaške ceste do AC izvedljiva samo ena varianta. Varianta sicer poteka v neposredni bližini plinovodov, vendar so tehnične rešitve možne in izvedljive.

Na odseku južno od Betnavskega gradu pa je bila možna samo varianta, ki poteka tik ob obstoječih objektih, križanje daljnovodov se izvede lahko samo na enem mestu. Tako so odpadle vse variante, ki bi potekale južneje, bližje naselju Razvanje. Te bi namreč zahtevale prestavitev treh 110 kV daljnovodov.

3. Umestitev trase

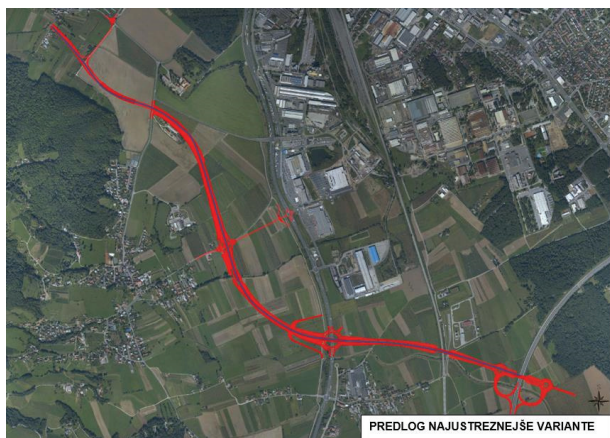
Umeščanje trase, izdelava strokovnih podlag, prometne študije, idejnih zasnov, okoljskega poročila in usklajevanje med posameznimi nosilci urejanja prostora (NUP) je potekala osem (8) let. Proučevan prostor je za umestitev nove ceste izredno ranljiv, saj je v prostoru veliko omejitvenih kriterijev (od varstvenih režimov, vodotokov, poselitve do obstoječe infrastrukture). Poiskati je bilo potrebno takšne rešitve, ki niso v nasprotju s posameznimi varstvenimi režimi, sprejemljive pa so tudi iz ekonomskega in prometnega vidika ter seveda za prebivalce tega dela Mestne občine Maribor in Občine Hoče – Slivnica.



Slika 7: Obravnavane variante

Na podlagi vseh usklajevanj je bila predlagana trasa, ki poteka južno od Betnavskega gradu, prečka prostor med naseljem Razvanje in Tržaško cesto vzporedno z energetskim koridorjem, na Tržaško cesto se navezuje severno od naselja Bohova, v nadaljevanju prečka železniško progo Maribor – Zidani most v nadvozu ter se naveže na avtocesto A1 severno od Rogoze. Varianto je v letu 2016 potrdila tudi Vlada RS. Projekt se nadaljuje z izdelavo državnega prostorskega načrta (DPN).

Pri nadaljnjem načrtovanju (izdelava IDP, DPN) je potrebno upoštevati vse omilitvene zahteve in ukrepe, optimizirati traso in spremljajoče objekte.



Slika 8: Izbrana varianta

Viri in literatura¹

1. Študija variant s predlogom s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo zahodne obvoznice Maribora na odseku Kardeljeva cesta – AC Slivnica-Pesnica (URBIS d.o.o. Maribor, štev. proj. 2008-DPN/198, junij 2011 – marec 2016)
2. Okoljsko poročilo za DPN za navezovalno cesto Zahodna obvoznica Maribora (Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., štev. proj. 3111/08, junij 2011 – marec 2016)

¹ V prispevku so uporabljena gradiva, strokovne podlage in študije, ki so bila izdelana za potrebe študije variant in okoljskega poročila. Vsi ti viri so podrobneje navedeni v citiranih elaboratih.

Uroš Rozman

RRA Koroška, regionalna razvojna agencija za Koroško, d.o.o.

uros.rozman@rra-koroska.si

Umeščanje kolesarskih povezav v prostor

POVZETEK

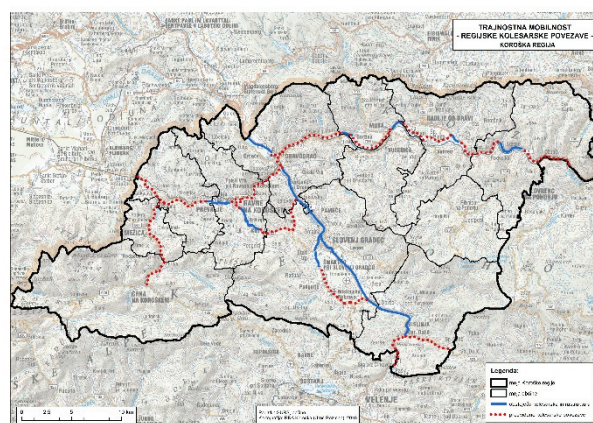
V obdobju po letu 2014 so se tako na občinskem kot državnem nivoju pospešile aktivnosti za načrtovanje in izgradnjo kolesarskih povezav. Kljub velikemu zagonu, volji in tudi povečanju finančnih sredstev, se počasneje oz. v nekaterih primerih sploh ne realizirajo. Obstoječe stanje je delno posledica nepripravljenosti pristojnih državnih institucij na umeščanje kolesarske infrastrukture v območja posameznih rab, vodotokov, servisnih poti, objektov državnega pomena itn. Rešitve, ki so v kolesarsko razvitejših državah že utečene, so pri umeščanju kolesarskih poti v Sloveniji po besedah pristojnih institucij velikokrat nesprejemljive oz. nevarne. Takšne rešitve pa so velikokrat za načrtovalce in kasnejše uporabnike najugodnejše in najprimernejše. Hitrejša umestitev kolesarskih povezav v prostor in posledično hitrejša izgradnja bo mogoča samo z aktivnim sodelovanje pristojnih služb resornih ministrstev ter upoštevanjem dobrih praks držav, ki so na tem področju od nas bolj pragmatične in učinkovite.

KLJUČNE BESEDE: Kolesarjenje, kolesarske povezave, regionalno prostorsko planiranje, umeščanje v prostor.

V Sloveniji so se prizadevanja za infrastrukturno urejanje kolesarskih povezav začela z jasno izraženo potrebo po celovitem umeščanju in načrtovanju kolesarskih povezav v strateških dokumentih RS (SPRS, 2004, Andrejčič Mušič, 2005; SRP RS, 2015). Kljub temu tovrstna prizadevanja zaenkrat še zaostajajo za najrazvitejšimi evropskimi državami. Navkljub naporom in trudu, ki se vlaga v izgradnjo kolesarsko infrastrukturo pa ostaja umeščanje in načrtovanje kolesarskega omrežja nepovezano in v večji meri prepuščeno iniciativi regionalnim oziroma lokalnim institucijam (regionalne razvojne agencije, občine) in organizacijam (turistična društva, Euro Velo Slovenije). Veliko težavo pri načrtovanju in urejanju kolesarskih poti in povezav, ki je del celovitega prostorskega načrtovanja predstavlja tudi odsotnost regionalnega prostorskega načrtovanja, kar še dodatno povečuje učinke načrtovanja od zgoraj navzdol na eni strani in razdrobljenost umeščanja kolesarskih poti in povezav po posameznih občinah na drugi strani. V redkih primerih uspešnega sodelovanja pa je prihajalo do prevladovanja lokalnih interesov pred interesi države oziroma stroke, posledica katerih so kolesarske poti, ki so umeščene mimo standardov, ki so znani v tujini (Rozman, 2014).

Na začetku je bil trend načrtovanja kolesarjenja ob cestah, kar ni prineslo željene učinka privlačnosti kolesarske infrastrukture. Med prvimi, ki so sledile evropskim trendom umeščanja so bile urejene Porečanka, Mojstrana–Kranjska Gora–Reteče ter Štrekna (kolesarska pot v Mislinjski dolini). Skupna lastnost vseh je, da so umeščene po trasi opuščene železnice, kar je omogočilo enostavno umeščanje. Obstajajo posamezni primeri umeščanja kolesarskih povezav po drugih koridorjih, vendar je teh primerov manj. Razlog so težave, ki jih takšno umeščanje lahko povzroči v fazi pridobivanja potrebnih dovoljenj in soglasij. Medtem v tujini pogosto načrtovalci pri umeščanju izkoristijo različne servisne, poljske in gozdne poti, ki ponujajo privlačnejši končni produkt za kolesarje.

Kar nekaj regij je v zadnjem obdobju pripravilo tudi strokovne študije z umestitvijo kolesarskih povezav v prostor. Pri tem se je iskalo koridorje ob rekah in železniških povezavah ter po servisnih, gozdnih in poljskih poteh. Zaradi razgibanega terena v Sloveniji in pogostih problemov z lastništvu so to velikokrat najugodnejši koridorji za umestitev kolesarskih povezav. Prednost le-teh je predvsem boljša usklajenost z prostorskimi plani občin ter teoretično enostavnejša in ugodnejša pridobitev zemljišč. Iz vidika umestitve v prostor ter ugodnih elementov za kolesarjenje so takšne rešitve v fazi umeščanja v prostor velikokrat najustreznejše. Vendar v fazah nadaljnega podrobnega načrtovanja naletimo na veliko problemov, ki samo investicijo podražijo, časovno podaljšajo ali celo onemogočijo.



Slika 1: Zasnova kolesarskega omrežja v Koroški regiji

Izkušnje kažejo, da je zelo zahtevno pridobivanje dovoljenj za umestitev kolesarskih povezav ob vodotoke, kanale HE ali protipoplavne nasipe. Praviloma najlažje je pridobiti dovoljenje za umestitev kolesarskih povezav ob vodotoke v obliki novogradenj, pri čemer je potrebno

upoštevati zahtevan odmik od brežin ter zagotovitev sklenjenega obrečnega rastja. Medtem, ko v sosednji Avstriji razmišljajo, kako bi sistematično odstranjevali drevesa na posameznih odsekih rek, saj bi s tem odprli pogled kolesarjem na samo reko in povečali atraktivnost kolesarjenja. Največja težava tovrstnega umeščanja so predvsem prostorskih akti, saj se trasa kolesarske povezave hitro pomakne v območje kmetijskih zemljišč, kjer novogradnja kolesarskih poti brez ustreznih prostorskih aktov ni dovoljena. V kolikor gre za poplavna območja, pa je potrebno minimalizirati spremembe terena, saj lahko le-te povzročijo poslabšanje poplavne varnosti. Posledično je pridobitev ustreznih soglasij zelo otežena, četudi gre samo za manjše vplive poplavno varnost.

Težave nastajajo tudi pri umeščanju kolesarskih povezav po servisnih poteh vodotokov ali kanalov. Kljub temu, da so te poti uporabljene oz. zasedene le ob rednem vzdrževanju, je pomislekov pristojnih organov o možnih težavah tovrstne uporabe veliko.



Slika 2: Servisna pot na protipoplavnem nasipu (foto: Uroš Rozman).

Ob tem je v sosednji Avstriji skoraj polovica Dravske kolesarske poti speljana po servisnih poteh reke in nasipov. V Sloveniji se pojavijo težave zavarovanja odgovornosti, vzdrževanja ter bojazni večkrat letnih zapor poti ob nujnih vzdrževalnih delih. V posameznih primerih pa tudi vprašanje varnosti, v kolikor bi kolesar zapeljal v vodotok oz. kanal.



Slika 3: Servisne poti ob vodotokih ter na nasipih kanalov (foto: Uroš Rozman)

Podobni pomisleku pristojnih inštitucij se pojavljajo tudi pri umeščanju kolesarskih povezav po protipoplavnih nasipih, na katerih so obstoječe makadamske servisne poti. Kljub temu, da so poti namenjene vožnji vzdrževanih vozil, ki so praviloma težje od kolesarjev, obstaja bojazen poškodb. Predvsem v primerih, ko

nasipi niso bili predvideni za kasnejšo uporabo v namene kolesarjenja.

Zaradi ozkih rečnih dolin, ki ne omogočajo umestitve kolesarskih povezav na brežino vodotokov, se moramo posluževati umestitve kolesarskih povezav na konzole ob cestah, ki so v podpornih zidovih. Konzole tako posegajo v območje vodotoka. Pri tem projektanti ne smemo posegati v območje 100 letnih voda, kar pa je v nekaterih primerih nemogoče, saj je v nekaterih primerih nivo vozišča ceste pod nivojem 100 letnih voda. Umestitev kolesarske povezave pod tovrstnimi pogoji velikokrat pomeni sočasno rekonstrukcijo ceste in zviševanje celotne ga nivoja vozišča na varno višino pred poplavami, kar same stroške izgradnje kolesarske povezave poviša na neupravičen znesek. Ob tem bi seveda bilo smiselno upoštevati dejstvo, da v času obilnega deževja kolesarji praviloma ne kolesarijo in je zato ob morebitni poškodbi kolesarske poti verjetnost nesreče zelo majhna.



Slika 4: Prikaz problematičnega odseka državne ceste, ki je pod nivojem 100 letnih voda. (foto: Uroš Rozman)

Podobne težave se pojavljajo tudi pri načrtovanju kolesarskih brvi, ki morajo zadostiti višini 100 letnih poplav, pri čemer vrednost investicije ustrežne brvi v posameznih primerih preseže vrednost večkratnih obnov brvi, ki bi bile projektirane na 20 letne vode (v kolikor bi bila poškodovana v primeru 100 letnih poplav). Kolesarska infrastruktura namreč ni tako pomembna za delovanje posameznega območja kot cesta in zato bi lahko bili kriteriji projektiranja le-te temu prilagojeni.

Za prisojne inštitucije sprejemljivejša, vendar še vedno problematična je umestitev kolesarskih povezav ob železniške proge. Praviloma so zemljišča v okolici železniških prog odmerjena v širokem pasu in bi sama umestitev kolesarske povezave morala biti za načrtovalca optimalna. Vendar so pogoji pristojnih inštitucij velikokrat manj ugodni kot v tujini. V Avstriji lahko kolesarske povezave umeščajo 5 m oddaljeno od osi proge, medtem ko je v Sloveniji ta meja postavljena na 8 m, kar predstavlja razliko v širini 3 m (npr. širina kolesarske poti). Pri tem je v Avstriji možno kolesarsko povezavo približati do 3 m (z ograjo), medtem, ko je v Sloveniji ta meja postavljena na 6 m. Posledice tovrstnih omejitev so seveda povečane težave s pridobivanjem zemljišč oz. v nekaterih primerih tudi prostora (v primeru bližine vodotoka). Ob tem bi lahko bili najmanjši odmiki prilagojeni glede na tip prometa, ki poteka po posameznih progah, saj je tako obremenjenost kot tudi

hitrost vlakov med progami zelo različna. Posledično pa so različna tudi tveganja.



Slika 5: Umestitev kolesarske poti 5 m od osi železniške proge (Avstrija; foto Uroš Rozman)

Najenostavnejša je umestitev kolesarskih povezav po poljskih in gozdnih poteh, pri čemer se največ težav pojavlja predvsem z souporabniki teh poti. Na poljskih poteh predvsem kmetovalcev na poljih, ki morajo bolje čistiti svoja vozila. Pri sami vožnji pa morajo biti pazljivejši na druge udeležence, torej kolesarje. Delavcem na gozdnih poteh pa povzroča dodatna skrb podiranje dreves in odvažajo les, ki predstavlja dodatno nevarnost za ostale kolesarje. Tovrstne težave v sosednji Avstriji rešujejo predvsem z ustreznim vzdrževanjem poti (čiščenjem poti) in tudi delnimi zaporami poti, v kolikor je to potrebno (npr. v primeru podiranja dreves). Dodaten izziv za načrtovalce povzroča pridobivanje služnosti in zavarovanje odgovornosti, saj te poti v večini primerov niso v javni lasti.



Slika 6: Vožnja traktorja po kolesarski poti (Avstrija) (foto Uroš Rozman)

Nenadna porast interesa po načrtovanju in izgradnji kolesarskih povezav je v posameznih primerih presenetila pristojne institucije, ki pristopijo k reševanju problemov previdno in zadržano. Velikokrat se soočamo s primeri, ki v Sloveniji še ne obstajajo in so tako težje rešljivi. V zadnjem obdobju pa se je na veliko področjih zakonodaja še zaostрила in nekatere tehnične rešitve izpred 5 let več niso v skladu z novimi zakoni. Z

osnutkom pravilnika o kolesarskih povezavah v Republiki Sloveniji, ki je v pripravi, se poskuša delno urediti razmere na področju načrtovanja in financiranja kolesarskih povezav. Želja vseh, ki načrtujemo kolesarske povezave je, da bi s pravilnikom odprli novo poglavje pri razumevanju pomena kolesarskih povezav. Predvsem pa dejstvo, da so to državne kolesarske povezave in da morajo vsi državni soglasodajalci strmeti k temu, da bodo omogočali ustrezno souporabo javne infrastrukture tudi za potrebe vzpostavitve kolesarskih povezav. Samo s skupnim pristopom bomo uspeli realizirati omrežje državnega kolesarskega omrežja, pri čemer moramo strmeti k finančno in prostorsko optimalnim rešitvam, saj sredstev za tovrstno infrastrukturo ne bo toliko, da bi lahko načrtovali kolesarske povezave po povsem novih koridorjih.

Viri in literatura

1. Andrejčič Mušič, P. 2005. Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji. Ljubljana, Direkcija Republike Slovenije za ceste.
2. Andrejčič Mušič, P., Gombač, S. 2006. Parenzana nekoč in Parenzana danes. V: Zbornik referatov, 8. Slovenski kongres o cestah in prometu, Portorož, 25.–27. oktobra 2006. Ljubljana, DRC – Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije: str. 394–401.
3. Pozeb, V. 2011. Kolesarska pot po kroni nasipa kanala HE Zlatoličje na relaciji od Maribora do Ptuja. Maribor, Dravske elektrarne Maribor.
4. Ročenovič, M. 2014. Državne kolesarske povezave Sava – Krka bike. Maribor, BPI d.o.o.
5. Romih, R., Toman, T. 2011. Kolesarske povezave v savinski regiji – strokovna podlaga. Celje, Planiranje d.o.o.
6. Rozman, U., 2014. Prostorska umestitev Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Središčem ob Dravi. Magistrska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo. (mentorica Zavodnik Lamovšek, A.).
7. Strategija prostorskega razvoja Slovenije. Uradni list RS št. 76/2004. 2004. http://www.uradni-list.si/_pdf/2004/Ur/u2004076.pdf
8. Šinigoj, M. 2015. Umestitev državnega kolesarskega omrežja v prostor Goriške razvojne regije. Solkan, Locus d.o.o..
9. Zakon o cestah (ZCes-1). Uradni list RS, št. 109/2010; <http://www.uradni-list.si/1/content?id=101701>
10. Zakon o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP). Uradni list RS, št. 56/13. <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4240>
11. Zakon o vodah (ZV-1). Uradni list RS, št. 67/2002 <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1244>



foto: Jaka Pirš Hanžič

Društvo za ceste severovzhodne Slovenije - DCM



Že v letu 1982 je bila podana, s strani ožje skupine sodelavcev v cestno prometni dejavnosti v Mariboru, iniciativa za ustanovitev **Društva za ceste Maribor** (v nadaljevanju: društva).

Društvo bi naj v svojih vrstah združevalo posameznike iz različnih poslovnih, strokovnih, ljubiteljskih in drugih dejavnosti, ki so si želeli in potrebovali izmenjavo strokovnih mnenj, da so si izoblikovali kompetentna stališča o problematiki projektiranja, financiranja, gradnje, modernizacije in vzdrževanja cest, ki bi omogočile varno in racionalno odvijanje prometa. V društvu so se postopoma našli in delujejo posamezniki gradbene, prometne in drugih strok iz območja Maribora, SV Slovenije pa tudi posamezniki, ki delujejo drugod po Sloveniji.

Ustanovna skupščina društva je bila dne 12. 06. 1985, vodil jo je priznani mariborski cestni strokovnjak g. Vlado Breščak, udig. Ustanovni člani društva so bili : Janez Bojc, Stanislav Tominc, Veljko Gačič, Jasna Kajzer Resnik, Franc Krajnčič, Bojan Pavlinič, Janez Andrej Žnidarič, Zdravko Katič, Ivan Martin Lipičnik in Radmilo Perunović.

Ustanovitev Družbe za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije

DRC Društvo za ceste severovzhodne Slovenije, Društvo za ceste Ljubljana, Društvo za ceste Primorske, Društvo za ceste Dolenjske in Združenje asfalterjev Slovenije so leta 1991 ustanovili **Družbo za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije d.o.o.** (kratko: družba DRC), s sedežem v Ljubljani, kot gospodarsko organizacijo v 100% lasti petih društev ustanoviteljev. Pogodba o ustanovitvi družbe DRC opredeljuje dejavnosti, ki so po vsebini slične dejavnostim zvez strokovnih društev. Ustanovitelji družbe DRC so načrtovali aktivnosti, ki po odgovornosti in finančnih sredstvih presegajo običajen obseg dejavnosti društev ali zvez. Zato je bilo odločeno, da se ustanovi gospodarska organizacija, kot družba z omejeno odgovornostjo. Zaradi popolnejšega nadzora in usmerjanja dela družbe pa je med organi družbe poleg Skupščine tudi Nadzorni svet družbe. Danes družba DRC opravlja pomembne društvene dejavnosti na področju razvoja cestne infrastrukture in prometa v Republiki Sloveniji.

Druga ustanovna skupščina DCM v letu 1998

V letu 1995 je bil v Republiki Sloveniji sprejet nov zakon o društvih (Ur. l. RS, št. 60/95, 20.10.1995), na podlagi katerega so morala društva v roku dveh let uskladiti svoje akte. Naše društvo je ta rok zamudilo, zato je bila potrebna nova ustanovna skupščina društva dne 08.12.1998. Na ponovni ustanovni skupščini je bil za predsednika društva DCM izbran g. Angel Polajenko, udig. Ustanovni člani ponovnega oživljanja društva so bili: Karla Lobnik, Silvo Cesnik, Jurček Kristovič, Milivoj Ročenovič, Janez Hancman, Adolf Lesničar, Ladislav Selinšek, Radmilo Perunović, Branko Belca in Drago Sever. Sedež društva je na Fakulteti za gradbeništvo Univerze v Mariboru. Društvo se je osvežilo z novimi člani in s podpisovanjem pristopnih izjav aktiviralo tudi nekdanje člane ter si zastavilo ambicioznejše cilje in naloge.

Na naslednji redni skupščini članov društva v letu 2003 je bil za predsednika društva izbran mag. Stanislav Tominc, udig, ki je uspešno vodil društvo dva štiri letna mandata, vse do decembra 2011.

Na volilnem zboru članov društva v decembru 2011 pa je bil za predsednika društva izvoljen Boris Stergar, udig , priznan cestni projektant iz Biroja za projektiranje in inženiring Maribor.

Na zadnjem zboru članov v letu 2015 je bil potrjen za predsednika društva še za en 4 letni mandat.

Organizacija društvenih okroglih miz, simpozijev in posvetovanj

Društvo DCM se je skozi vsa leta vključevalo v pripravo in izvedbo različnih nacionalnih strokovnih srečanj, simpozijev in kongresov. V določenem obdobju svojega delovanja je društvo preko delovanja Družbe za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije, omogočalo in sodelovalo v zagotavljanju korektne delitve proračunskih sredstev med projektanti in strokovnjaki (oz. podjetji in ustanovami) za izvajanje strokovnih in raziskovalnih nalog s področja cest in prometa, v okolju svojega delovanja. Pomembnejši posveti in dogodki iz številnih društvenih aktivnosti so bili:

V letu 1997 je društvo sodelovalo v pripravi 4. mednarodnega znanstvenega in strokovnega kolokvija z naslovom: **UPRAVLJANJE PROMETA**, ki je potekal dva dni in sicer 22. in 23. 04. 1997 v Mariboru. Na kolokviju je bilo obravnavanih 5 problemskih modulov, organizirana je bila strokovna ekskurzija, zanimivi nosilni referati in ostali strokovni referati ter prispevki, so zbrani v objavljenem Zborniku. Kolokvij je podprlo 20 sponzorjev.

V letu 1998 je društvo sodelovalo v pripravi 1. kongresa z naslovom: **TRANSPORT – PROMET - LOGISTIKA**, ki je potekal od 23. do 25. 09. 1998 v Mariboru, z mednarodno udeležbo. Na kongresu je bilo obravnavanih 6 pomembnih tematskih podsklopov, vsako področje obravnave je pokrilo nekaj eminentnih poročevalcev, v zborniku s kongresa je zbranih veliko število kvalitetnih referatov in prispevkov, za udeležence kongresa sta bili organizirani dve priložnostni likovni razstavi, ekskurzija z muzejskim vlakom na relaciji: Maribor – Ormož – Maribor in gledališka predstava v mariborskem gledališču ter sprejema pri ministru za promet in zveze in pri ministru za znanost in tehnologijo. Kongres je pritegnil 43 pomembnih slovenskih in 3 avstrijske sponzorje.

V letu 1999 je društvo sodelovalo v pripravi pomembnega mednarodnega kongresa: **11. VELOCITY 99, Graz - Maribor** (The 11. International Bicycle Planning Conference), ki je potekal med 13. in 16. 04. 1999, delno v Gradcu in delno v Mariboru. Na tem pomembnem mednarodnem kolesarskem planerskem kongresu je sodelovalo okoli 300 udeležencev iz različnih držav, sodelovali so predstavniki različnih poklicev iz različnih institucij, iz vseh petih kontinentov sveta, ki jim je skupen cilj vzdrževanje, razvoj in sodelovanje v kolesarskem prometu. Ti kongresi potekajo že od leta 1980, po različnih pomembnih svetovnih mestih in državah in prispevajo k globalnemu razvoju kolesarstva.

V letu 1999 je društvo sodelovalo tudi v pripravi pomembnega mednarodnega strokovnega srečanja: **COST ACTION C6**, ki je potekalo med 10. in 12. 10. 1999 v Mariboru, pod okriljem direktorata Evropske komisije zadolženega za evropsko sodelovanje na področjih znanosti in tehničnih raziskav, organizirala pa ga je Fakulteta za gradbeništvo Univerze v Mariboru. Na srečanju, na katerem se je obravnavalo področje načrtovanja mestne prometne infrastrukture s stališča prometne varnosti in kvalitete bivanja, s posebnim poudarkom v odnosu le te do pešcev, je sodelovalo preko 50 eminentnih strokovnjakov iz različnih evropskih držav. Društvo je bilo zelo aktivno v različnih ob strokovnih aktivnostih, organizaciji druženja in pri seznanjanju gostov z mestom in okolico.

V letu 1999 je društvo sodelovalo še v pripravi 6. mednarodnega znanstvenega in strokovnega kolokvija: **UPRAVLJANJE PROMETA in PROMETNA VARNOST NA CESTNO**

ŽELEZNIŠKIH KRIŽANJH, ki je potekal dne 8.12.1999 v Mariboru. Prispevki in referati so objavljeni v obsežnem Zborniku kolokvija.

V letu 2000 je društvo aktivno sodelovalo v pripravi 2. slovenskega kongresa: **TRANSPORT – PROMET- LOGISTIKA**, ki je potekal od 2. do 3. 10. 2000 v Portorožu, z mednarodno udeležbo. Kongres je obravnaval 4 delovna področja, v zborniku sta objavljena dva pregledna članka in vrsta odličnih strokovnih prispevkov uveljavljenih domačih in tujih avtorjev po posameznih delovnih področjih. Kongres je podprlo 34 sponzorjev.

V letu 2001 je društvo zelo aktivno sodelovalo v pripravi simpozija: **JADRANSKO – JONSKA CESTA**, ki je potekal med 8. in 9. 10. 2001 v Portorožu.

V letu 2004 je društvo organiziralo posvetovanje na temo: **PROMETNA POLITIKA NA PODROČJU SV SLOVENIJE IN V MESTU MARIBOR**. Na posvetovanju so bile predstavljene in obravnavane teme: Nacionalni program izgradnje AC na področju SV Slovenije; NP izgradnje in obnove državnih cest na področju SV Slovenije; NP prometne varnosti v RS s poudarkom na SV Sloveniji; Investicije v železniško infrastrukturo na področju SV Slovenije; Prometna politika v MO Maribor; Vizija razvoja cestnega omrežja v Mariboru; Prostorsko načrtovanje mestnih prometnih površin v Mariboru in številne druge, ki so predstavljene v Zborniku s posvetovanja.

V letu 2005 je društvo organiziralo posvetovanje na temo: **ŽIVLJENJE V MESTU S POUČENOM NA PROMETU**. Na posvetovanju so bile predstavljene in obravnavane naslednje teme: (Ne)izgrajenost mestnega cestnega omrežja v Mariboru, Mariborski projekti s področja prometa v pripravi in izvajanju, Modeli financiranja mestne prometne politike, Mobilnost: nova organizacija urbanih prostorov, Problematika parkiranja, kolesarskega in peš prometa v mestih, Elementi fizičnega okolja za prometno varnost oseb s posebnimi potrebami, Kultura obnašanja v prometu, Javni potniški promet v mestu, Problematika prometa v peš conah, Cestno prometna zakonodaja in druge, objavljene v Zborniku.

V letu 2006 je društvo organiziralo 1. strokovni simpozij na temo: **3. RAZVOJNA OS - SLOVENSKI PROJEKT 3. TISOČLETJA**. Simpozij je potekal 21.3.2006 na tehniških fakultetah Univerze v Mariboru. Teme referatov dopoldanskega dela so bile: Izvajanje nacionalnega programa izgradnje avtocest v RS, Analiza vidika razvoja prometne infrastrukture, prostorskega razvoja, regionalnega razvoja in gospodarskega razvoja 3. razvojne osi, bila sta podana prispevka kolegov iz Avstrije in Hrvaške, obravnavana je bila tematika ekonomike financiranja projekta 3. Razvojne osi in predstavljene gradbeno tehnične idejne zasnove severnega, srednjega in južnega dela trase bodoče hitre ceste. Na simpoziju je bilo 12 nosilnih referatov in še 11 drugih strokovnih prispevkov, ki so bili objavljeni v Zborniku posvetovanja. Posvetovanje je podprlo 37 sponzorjev. Na posvetovanju so bili prisotni vsi prometni ministri od leta 1991, ko je Slovenija dobila svojo državnost.

V letu 2007 je društvo organiziralo drugo posvetovanje na temo: **3. RAZVOJNA OS - IZZIVI NAČRTOVANJA IN FINANCIRANJA**. Simpozij je potekal 25.10.2007 pod pokroviteljstvom MO Slovenj Gradec v prostorih Koroške galerije likovnih umetnosti. Udeležilo se ga je preko 150 udeležencev. Na posvetovanju je bilo 9 nosilnih referatov, ki so zbrani in predstavljeni v Zborniku posvetovanja. Ugotovljeno je bilo, da so aktivnosti pri umeščanju posameznih tras tretje Razvojne osi v prostor v polnem teku, da so se prebivalci in različne civilne iniciative v lokalnih skupnostih burno odzvali, da obstajajo različni dejavniki in konflikti interesov in, da bo zaradi tega podaljšan terminski plan.

V letu 2008 je društvo organiziralo v sodelovanju z družbo DRC, posvetovanje na temo: **PROMETNA VARNOST NA SLOVENSKIH CESTAH- ALI LAHKO POSTANE DEL NAŠE ZAVESTI**. Posvetovanje je potekalo dne 2.4.2008 v Gornji Radgoni, v okviru sejemske prireditve MEGRA 2008.

V letu 2009 je društvo organiziralo že tretje posvetovanje na temo: **3. RAZVOJNA OS – OD IDEJE DO REALIZACIJE**. Simpozij je potekal 23.10.2009 pod pokroviteljstvom MO Velenje v hotelu Paka v Velenju. Prireditev je podprlo 22 sponzorjev. Udeležilo se ga je preko 170 udeležencev. Na posvetovanju je bilo 8 nosilnih referatov, ki so zbrani in predstavljeni v Zborniku posvetovanja. Ugotovljeno je bilo, da je potrebno ustanoviti področne odbore, ki bodo vodili aktivnosti za realizacijo projekta, vlada RS pa je bila pozvana, da se prepozna nacionalni interes umeščanja trase hitre ceste v prostor in, da ustanovi operativno telo, ki bo vodilo in koordiniralo vse aktivnosti.

V letu 2010 je društvo organiziralo posvetovanje v Mariboru na temo: **MESTNE PROMETNICE**. Posvetovanje je potekalo dne 28. maja 2010 pod pokroviteljstvom MO Maribor in FG UM v dvorani B. Pečenko na Tehniških fakultetah Univerze v Mariboru. Prireditev je podprlo 7 sponzorjev, posveta se je udeležilo preko 120 udeležencev. Na posvetovanju je bilo predstavljenih 12 referatov, razen tega pa še 8 dodatno objavljenih v Zborniku posvetovanja. Zbornik je objavljen na spletni strani društva, na razpolago pa je tudi v strokovnih knjižnicah Univerze v Mariboru.

V letu 2011 je društvo organiziralo posvetovanje v Mariboru na temo: **SLOVENIJA NAČRTUJE SODOBNO ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO**. Posvetovanje je potekalo dne 27. oktobra 2011 pod častnim pokroviteljstvom Ministrstva za promet RS in Fakultete za gradbeništvo UM v dvorani B. Pečenko na TF Univerze v Mariboru. Prireditev je podprlo 8 sponzorjev, posveta se je udeležilo preko 130 udeležencev. Na posvetovanju je bilo 8 nosilnih referatov, ki so zbrani in predstavljeni v Zborniku posvetovanja na spletni strani Društva. Zbornik je v Univerzitetni knjižnici Univerze v Mariboru.

V letu 2012 je društvo v sodelovanju s šestimi soorganizatorji (RRA Koroška, MRA, ZRS Bistra Ptuj, Slovenska kolesarska mreža oz. MKM, Kolesarska zadruga Pohorje, Zavod Maribor 2012 EPK), organiziralo odmevno posvetovanje v Mariboru na temo »**DALJINSKE KOLESARSKE POTI – PRILOŽNOSTI ZA TRAJNOSTNI RAZVOJ SLOVENIJE**«. Organizacijski odbor posvetovanja je vodil Samo Peter Medved, predstavniki posameznih soorganizatorjev pa so v delu aktivno sodelovali. Posvetovanje je potekalo dne 20. septembra 2012, na sedežu in pod častnim pokroviteljstvom Univerze v Mariboru, pokroviteljstvo pa je prevzela tudi Mestna občina Maribor in Direkcija RS za ceste v imenu Ministrstva za infrastrukturo in prostor RS. Prireditev je podprlo 6 sponzorjev, posveta se je udeležilo preko 160 udeležencev. Na posvetovanju je bilo 11 referatov, ki so zbrani in predstavljeni v Zborniku posvetovanja. S prispevki so se javili tudi ugledni gostje iz Evropske kolesarske federacije in sosednje Avstrije, ki uspešno tržijo produkt 'Dravska kolesarska pot'. Osnovni cilj tokratnega slovenskega posveta je razprava o infrastrukturnih, organizacijskih in finančnih pogojih za nadaljevanja enotnega produkta oz. infrastrukture kot daljinske kolesarske poti v Sloveniji - 'Dravske kolesarske poti od Dravograda do hrvaške meje v obdobju nove EU finančne perspektive 2014-2020. Na posvetovanju so predstavniki vseh občin na trasi 'dravske kolesarske poti' v Sloveniji, podpisali sporazum oz. namero o sodelovanju, udeleženci so simbolno kolesarili po Mariboru in odprli del nove kolesarske poti ob trasi obnovljene cestne povezave pod meljskim hribom, na levem bregu reke Drave, med

Meljem in Malečnikom. Dogajanje na posvetovanju in govori referentov so bili neposredno radijsko emitirani, avstrijska TV pa je o dogodku pripravila daljšo TV reportažo.

V letu 2013 je društvo v sodelovanju z vodarji in z Inženirsko Zbornico Slovenije, pod častnim pokroviteljstvom Ministrstva za kmetijstvo in okolje RS, Mestne občine Maribor, FGG Univerze v Ljubljani in FG Univerze v Mariboru, organiziralo dne 10. oktobra v prostorih Fakultete za gradbeništvo UM strokovni posvet na temo: **CESTE IN POPLAVE**. Sedem članski Organizacijski odbor posveta je vodil Boris Stergar, v strokovnem odboru pa so bili aktivni dr. Uroš Krajnc, dr. Jože Ratej in mag. Smiljan Juvan. Posvet je bil dobro obiskan, udeležilo se ga je 140 obiskovalcev, od tega tudi 30 študentov iz obeh gradbenih fakultet UM in UL. Na posvetu je bilo obravnavanih 9 aktualnih tem, ki so zbrane v elektronskem Zborniku posveta (objava zbornika je na spletni strani društva in v digitalnih knjižnicah UL in UM). Udeleženci in organizatorji uspešnega med strokovnega posvetovanja so sprejeli koristne sklepe in jih posredovali odgovornim.

V letu 2014 je društvo v sodelovanju z Fakulteto za gradbeništvo, Družbo za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije ter pod pokroviteljstvom Ministrstva za infrastrukturo RS, organiziralo dvodnevni strokovni simpozij na temo: **PROJEKTI IN RAZVOJ SLOVENSKE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE**. Organizacijski odbor je vodil dr. Andrej Godec, udip, moderator posveta je bil g. Jože Bonča. Simpozij je v okviru obstoječih zmožnosti finančno podprlo 12 sponzorjev (navedeni so v zborniku posveta, ki je na spletni strani DCM in v elektronski obliki tudi v Digitalni knjižnici Univerze v Mariboru). V dopoldanskem delu prvega dne je potekala okrogla miza na temo 'Razvoj slovenske železniške infrastrukture in finančne možnosti'. Na aktualni in zanimivi okrogli mizi so odgovore na zastavljena vprašanja so podajali pomembni odločevalci in strokovnjaki: Damir Topolko, Dušan Mes, prof. dr. Marko Pavliha, prof. dr. Tomislav Mlinarič iz Zagreba, prof. dr. Aleš Groznik in Jurij Kač. Popoldne so udeleženci simpozija poslušali sedem zanimivih referentov. Simpozija se je udeležilo 160 udeležencev. 120 udeležencev je drugega dne simpozija s posebnim vlakom odpotovalo na zanimivo celodnevno strokovno ekskurzijo z ogledom gradbišč nastalih na trasi ob rekonstrukciji in modernizaciji železniške proge Pragersko – Hodoš.

V letu 2015 je društvo dne 15. 10. 2015 v Družbenem domu Prevalje, pod pokroviteljstvom Ministrstva za infrastrukturo RS, v sodelovanju z Občino Prevalje, Inženirsko zbornico Slovenije, GZS Območno zbornico Koroške, Regijsko razvojno agencijo Koroška in DRC družbo za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije, organiziralo že 5. posvet po vrsti na temo **»3. RAZVOJNA OS – KAKO NADOKNADITI IZGUBLJENI ČAS MED 2010 IN 2015?«**. Na posvetovanju so bile obravnavane naslednje teme: Učinkovito prometno ogrodje kot pogoj nacionalne varnosti Slovenije; Zlato pravilo vlaganja v investicije; Celovit pregled nad dosedanja realizacijo projekta 3. razvojne osi na Koroškem in kako naprej? Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (s poudarkom za koroško regijo); Celovita prometna študija Republike Slovenije s poudarkom na 3. razvojni osi; Dosedanji potek aktivnosti pri umeščanju trase 3. RO v prostor; Nova vloga DARS-a pri realizaciji projekta 3. razvojna os; Predvideni ukrepi na državnem cestnem omrežju na območju 3. razvojne osi; Zaključni nagovor s sklepi posvetovanja. Vodja 11 članskega organizacijskega odbora posveta je bil Samo Peter Medved, udig. Na posvetovanju je bilo 105 udeležencev.

V letu 2016 je društvo dne 26. maja organiziralo v sodelovanju z Inženirsko zbornico Slovenije, ZAPS, DRC in ob podpori Mestne občine Maribor in Univerze v Mariboru Fakultete za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, odmeven strokovni posvet: **TRAJNOSTNO UREJANJE PROSTORA IN PROMETA**. Na posvetu so svoje videnje,

izkušnje in vizije predstavili prof. Janez Koželj podžupan MO Ljubljana, mag. Polona Demšar Mitrovič iz Ministrstva RS za infrastrukturo, dr. Peter Lipar iz FGGA UL, Tomaž Willenpart iz Direkcije RS za infrastrukturo, doc. dr. Marjan Lep iz FGPA UM, doc. dr. Kaja Pogačar iz FGPA UM, Nadja Cvek iz SID Banke, Lilijana Herga iz Direkcije RS za infrastrukturo, izr. prof. dr. Marko Renčelj iz FGPA UM in Boris Stergar iz BPI d.o.o. Maribor in predsednik DCM. Vodja OO posvetovanja je bila mag. Barbara Bratina, udig. Posvetu je sledila okrogla miza z moderatorjem mag. Gregorjem Fickom, udig iz Društva za ceste severovzhodne Slovenije. Na posvetovanju je bilo 135 udeležencev.

S tokratnim posvetovanjem, 18. oktobra 2017, na temo **NOVI VIDIKI RAZVOJA JAVNE PROMETNE INFRASTRUKTURE**, želimo vzpodbuditi poglobljeno razpravo o priložnostih, izzivih in problemih, ki jih prinaša obdobje do leta 2020. Krizno obdobje in manjši obseg investicij so močno posegli v sposobnost družbe učinkovito načrtovati in voditi investicijske procese. Cilj strokovnega posveta je poiskati razvojne izzive na področju javne prometne infrastrukture in odgovore, kako povečati učinkovitost povezanih procesov na področju priprave in vodenja tovrstnih investicij. Vodja OO posvetovanja je mag. Barbara Bratina, udig.

V obdobju med društvenimi strokovnimi posvetovanji oz. ob realizaciji letnih planov in programov, so mnogi člani društva sodelovali v organizaciji številnih drugih strokovnih prireditev, dogodkov in druženj. Naše društvo je v decembru 2015 (na zadnjem volilnem zboru članov), svečano obeležilo 30 letnico svojega obstoja in delovanja, s podelitvijo društvenih priznanj vsem dosedanjim predsednikom, ustanovnim članom in najbolj aktivnim članom društva.

Organizacija strokovnih ekskurzij

Društvo DCM je skozi obdobje svojega 30-letnega delovanja organiziralo številne poučne in zanimive **strokovne ekskurzije** na gradbišča večjih cestnih in drugih infrastrukturnih objektov po Sloveniji in v tujini (na fotografiji je ogled zahtevne gradnje AC odseka v Berlinu, 2017).

Člani društva in naši sopotniki iz drugih stanovskih društev ali kolegi po stroki iz različnih slovenskih firm in ustanov, so si v organizaciji društva ogledali zanimive cestno prometne projekte in rešitve na Dunaju, v Budimpešti, Beogradu, Stuttgartu in v Parizu. Bili so tudi na ogledu morskega mostu med Dansko in Švedsko, predora pod rokavskim prelivom med Francijo in Anglijo ter občudovali zanimive prometno infrastrukturne rešitve v Londonu, Dublinu, Moskvi, St. Petersburgu, Shanghaju, Stockholmu, Kopenhagenu, Varšavi, Krakowu, Vilni, Rigi, Talinu, v Rejkjaviku, v Bruslju, Brugju, Luksemburgu, Dresdenu, Berlinu idr.



Na vsakoletnih dobro pripravljenih in organiziranih strokovnih ekskurzijah (z udeležbo od 30 do 50 članov in povabljenih strokovnjakov iz firm in pristojnih ustanov), smo vzpostavljali koristne stike in menjali strokovne izkušnje s tujimi cestno gradbenimi in prometnimi strokovnjaki ter si tudi na ta način širili svoja strokovna obzorja.

Zaključek

Društvo DCM je imelo vsa leta delovanja od 120 do 150 članov; redno društveno aktivnih je od 10 do 15 % članov, preostali pa sodelujejo v različnih oblikah druženja članstva, spremljajo podatke o delovanju društva, prejemajo potrebne informacije po e-pošti, se udeležujejo strokovnih posvetovanj, izobraževanj, ekskurzij, zborov članov ipd.

Pečat delovanju društva so dali zagnani posamezniki, pomembne strokovne avtoritete iz področjih ceste gradnje, izobraževanja, urejanja prometa in okolja. Nekaj jih žal ni več med nami, člani smo jim hvaležni za njihov pomemben osebni prispevek k domači cestni in prometni stroki.

Društvo je v okviru svojih možnosti, potreb in programa dela, sodelovalo z različnimi institucijami v domačem okolju, ki profesionalno skrbijo za izvajanje funkcij povezanih s cestami in prometom, kakor tudi z izobraževalnimi ustanovami, projektantskimi organizacijami, izvajalci gradenj in vzdrževanja prometno infrastrukturnih objektov in s številnimi drugimi firmami, ustanovami, društvi ter posamezniki. Vsi navedeni subjekti so občasno na različne načine podpirali delovanje društva, tudi s sponzoriranjem organiziranih posvetovanj ali z dodatnim izobraževanjem članov društva. Ob tej priložnosti se jim za njihov prispevek ponovno zahvaljujemo.

Ponosni smo, da se kljub ekonomski krizi in predvsem veliki krizi v gradbeništvu, ohranilo aktivno delovanje društva.

mag. Silvo Cesnik

Društvo za ceste SV Slovenije



foto: Jaka Pirš Hanžič

Zahvala

Pri izvedbi strokovnega posveta so nam pomagali

POMGRAD

Zanesljivi temelji. Celovite storitve.





PODJETJE ZA GRADBENE STORITVE d.o.o.



Vsem sponzorjem in referentom se iskreno zahvaljujemo.

**ORGANIZACIJSKI
ODBOR:**

mag. Barbara BRATINA, Boris STERGAR, dr. Samo Peter MEDVED,
mag. Gregor FICKO, dr. Marko RENČELJ, Uroš Rozman in Matej MOHARIČ.