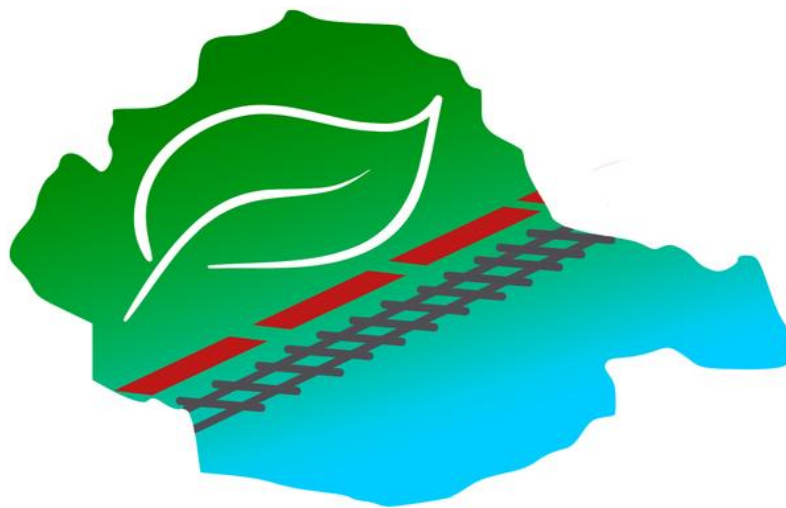


TRAJNOSTNI INFRASTRUKTURNI RAZVOJ PODRAVJA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



MESTNA OBČINA MARIBOR



ZBORNIK

Maribor, 22. 5. 2019

POKROVITELJI



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo

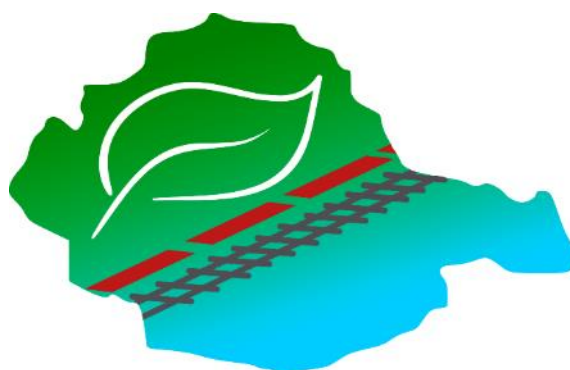


MESTNA OBČINA MARIBOR

via – vita

STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE
TRAJNOSTNI INFRASTRUKTURNI RAZVOJ PODRAVJA

Maribor, 22. 5. 2019



ORGANIZATORJI



STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE
TRAJNOSTNI INFRASTRUKTURNI RAZVOJ PODRAVJA

22. maj 2019

Univerza v Mariboru

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, 22. maj 2019

Oblikovanje: Katja Hanžič

Fotografija: Katja Hanžič

Naklada : elektronska izdaja, objava v spletu na <http://www.dcm-svs.si/>

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

COBISS.SI-ID=300115200

ISBN 978-961-94421-3-5 (pdf)



9 789619 442135



Sreda, 22. 5. 2019

UNIVERZA V MARIBORU
SLOMSKOV TRG 15
VELIKA DVORANA
2000 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

DRC - ZDRUŽENJE ZA PROMET IN
PROMETNO INFRASTRUKTURO

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

TRAJNOSTNI INFRASTRUKTURNI RAZVOJ PODRAVJA



upravljanje investicij



INŽENIRING BIRO
Društvo za inženiring in projektiranje d.o.o.



DRAVA 70 let
VODNOGOSPODARSKO PODJETJE PTUJ, d.o.o.



ELEKTRO MARIBOR d.d.



PODJETJE ZA GRADNENE STORITVE d.o.o.





Sreda, 22. 5. 2019

UNIVERZA V MARIBORU
SLOMŠKOV TRG 15
VELIKA DVORANA
2000 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

DRC - ZDRUŽENJE ZA PROMET IN
PROMETNO INFRASTRUKTURO

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

TRAJNOSTNI INFRASTRUKTURNI RAZVOJ PODRAVJA

PROGRAM DOGODKA*

8.30 REGISTRACIJA UDELEŽENCEV

9.00 UVODNI NAGOVORI

prof. dr. Miralem Hadžiselimović, prorektor Univerze v Mariboru

izr. prof. dr. Vesna Žegarac Leskovar, dekanica UM FGPA

Damir Topolko, direktor Direkcije RS za infrastrukturo

Saša Arsenovič, župan Mestne občine Maribor

Boris Stergar, predsednik Društva za ceste SV Slovenije

9.30

Razvoj cestne infrastrukture v Podravju

Tomaž Willenpart, DRSI

Razvoj železniške infrastrukture v Podravju

mag. Dejan Jurkovič, DRSI

Potencial koroške železniške proge v čezmejnem prostoru

mag. Peter Zajc, RRA Koroška

Dravska kolesarska pot

Uroš Rozman, RRA Koroška

11.30 ODMOR IN NOVINARSKA KONFERENCA

12.00 TRANSPORT V REGIJI - v sodelovanju s projektom SULPITER

Infrastrukturalni projekti Mestne občine Maribor

dr. Samo Peter Medved, Mestna občina Maribor

Gregor Reichenberg, Mestna občina Maribor

Razvoj letališča Edvarda Rusjana Maribor

Igor Trdin, PNZ d.o.o.

Celostna logistična strategija mesta Maribor

dr. Tomislav Letnik, Univerza v Mariboru, FGPA

Infrastrukturalni razvoj Pohorja od Maribora do Slovenj Gradca

mag. Gregor Ficko, Društvo za ceste SV Slovenije

Plovnost reke Drave skozi koroško in podravsko regijo

Smiljan Simerl, Smiljan Simerl, s.p.

14.30 ZAKLJUČNI NAGOVOR S SKLEPI POSVETOVANJA

ANDREJ OKREŠA

mag. Barbara Bratina, dr. Marko Renčelj, mag. Silvo Cesnik, mag. Gregor Ficko,
Katja Hanžič, Uroš Rozman, Matej Moharič

*Organizator si pridržuje pravico do sprememb programa

Udeležba na strokovnem posvetu se ovrednoti z eno kreditno točko poklicnega usposabljanja pooblaščenih inženirjev.





Društvo za ceste SV Slovenije iz leta v leto raste. Zdaj združuje že 163 članov, kar je zagotovo posledica aktivnosti društva, ki z redno organizacijo izobraževanj kot je današnje, ali strokovnih ekskurzij doma in v tujini, skrbi za nenehno izobraževanje svojih članov.

Po zaključku gradnje avtocestnega programa v letu 2009, z odsekoma Slivnica-Pesnica in Slivnica-Draženci, se je nadaljevala gradnja le še odseka Draženci-Gruškovje med letoma 2015 in 2018. Drugih omembe vrednih investicij v cestno infrastrukturo na celotnem območju SV Slovenije v tem obdobju ni bilo, kar je imelo za posledico propad velikega števila gradbenih podjetij, razkropitev kadrov in močno zmanjšanje interesa za poklic gradbenika, kar se še danes zaskrbljujoče pozna v zmanjšanem številu študentov gradbeništva na obeh univerzah. Res pa v tem obdobju ne smemo spregledati večje investicije v modernizacijo železniške proge Pragersko-Hodoš, o kateri smo razpravljali na podobnem posvetu v letu 2014, obsežnost del pa spoznali na strokovni ekskurziji v okvirju istega posveta.

Toda luč na koncu predora je vendarle svetlejša. Že v lanskem letu so se začele večje investicije v prometno infrastrukturo, tako na državnem kot na lokalnem nivoju. In za ponovni zagon gradbeništva ni nujno, da je potrebno začeti graditi spet kakšno avtocesto, čeprav bosta prihajajoča gradnja 3. razvojne osi in 2. tir Divača-Koper k temu nedvomno pripomogla, ampak že več nekoliko manjših investicij, posebno če so medsebojno povezane in združujejo tako nizko kot visoko gradnjo.

Zaradi omenjenega novega zagona infrastrukturnih projektov smo se letos v društvu odločili, da izberemo za današnji posvet teme, ki obravnavajo poleg cestnega in železniškega tudi druge vrste prometa in identificiramo razvojne možnosti Podravja na tem področju. Danes bomo med drugim poslušali prispevke o zračnem, rečnem in žičniškem prometu katerim je skupno tudi to, da brez ustreznih cestnih povezav do železniških postaj, pristanišč, letališč in žičnic, ta prometna infrastruktura ne bi funkcionirala.

Ob koncu se zahvaljujem avtorjem prispevkov, soorganizatorjem, pokroviteljem in sponzorjem, da so pripomogli k realizaciji tega dogodka, posebno pa se zahvaljujem gostitelju, Univerzi v Mariboru, ki nas gosti v tej dvorani.

Boris Stergar

predsednik Društva za ceste SV Slovenije



KAZALO

TOMAŽ WILLENPART

Razvoj cestne infrastrukture v Podravju 9

MAG. DEJAN JURKOVIČ, MAG. FRANC ZEMLJIČ

Razvoj javne železniške infrastrukture v Podravju 19

MAG. PETER ZAJC, DR. MATEJ GABROVEC, DR. PRIMOŽ PIPAN, ALEŠ RUPREHT

Potencial koroške železniške proge v čezmejnem prostoru 29

UROŠ ROZMAN

Dravska kolesarska pot 35

DR. SAMO PETER MEDVED, GREGOR REICHENBERG

Infrastrukturni projekti Mestne občine Maribor 43

IGOR TRDIN, JURE MLAKAR

Razvoj letališča Edvarda Rusjana Maribor 55

MAG. GREGOR FICKO

Infrastrukturni razvoj Pohorja od Maribora do Slovenj Gradca 73

SMILJAN SIMERL

Plovnost reke Drave skozi koroško in podravsko regijo 85

ZAHVALA 106



Tomaž Willenpart

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

Razvoj cestne infrastrukture v Podravju

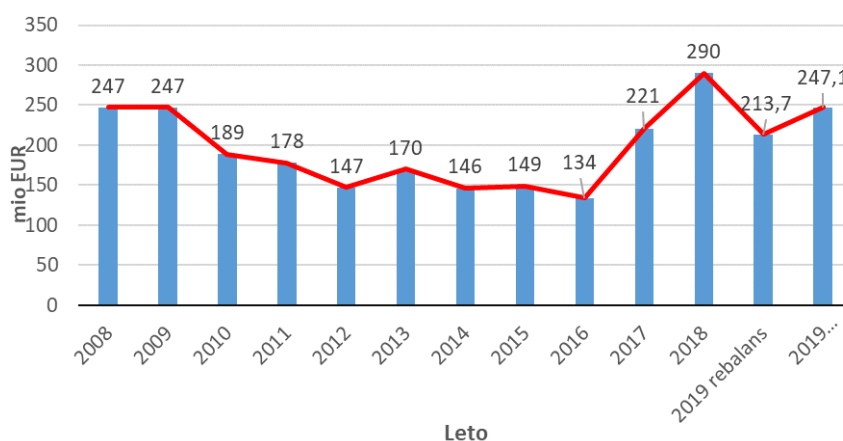
POVZETEK

Po nekaj kritičnih letih za izvajanje investicij v glavne in regionalne ceste smo na novo sestavili projektne ekipe, izvedli vrsto javnih naročil in nekje v sredini leta 2018 ponovno izvajanje gradbenih del v velikem obsegu. To se najhitreje vidi v rekordni realizaciji Direkcije RS za infrastrukturo. Pri tem je potrebno upoštevati da smo kot neposredni proračunski uporabnik zavezani k javnim naročilom, da je prišlo do sprememb zakonodaje, kar pomeni da je bilo potrebno obnoviti oziroma novelirati kar nekaj projektne dokumentacije preden smo lahko pristopili v fazo gradnje. Tako v letu 2019 načrtujemo 222 gradbišč s področja investicij v ceste. Da se bo trend nadaljeval tudi v letu 2020 je potrebno izvesti 284 javnih razpisov, od katerih je bilo do danes pripravljenih 138 razpisnih dokumentacij v ocenjeni vrednosti 81.962.592 EUR. objavljenih 102 in podpisanih pogodb 55 v vrednosti 23.153.574,15 EUR. V avgustu 2017 se je projektom v Sektorju za investicije v ceste Direkcije RS za infrastruktura, pridružil osmi samostojni projekt Kolesarske povezave, kar pomeni, da se je tudi formalno pričelo drugačno razmišljanje in pogled na področje kolesarstva v najširšem pomenu te besede.

KLJUČNE BESEDE: ceste, cestno omrežje, Slovenija, investicije, kolesarstvo, strategija

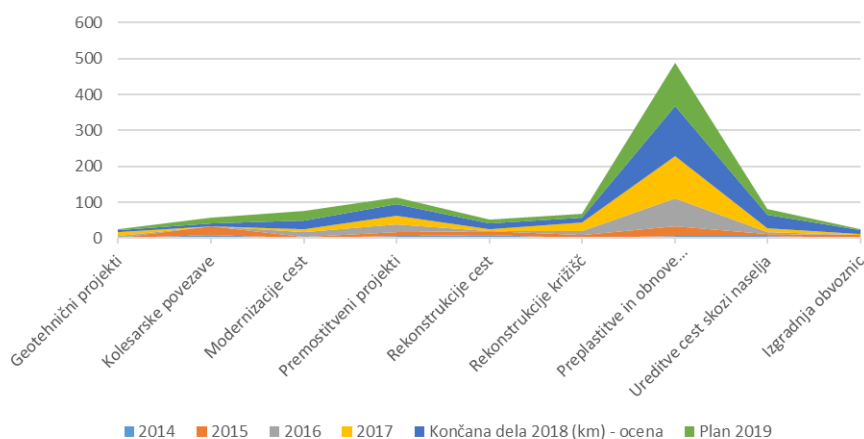
1. Uvod

Omrežje glavnih in regionalnih cest predstavlja pomemben del državne infrastrukture. V letu 2018 je imel cestni del Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo rekordno realizacijo od ustanovitve nekdanje Direkcije Republike Slovenije za ceste do danes in je prikazana spodaj.



Slika 1: Vlaganja v cestno infrastrukturo za obdobje 2008 – 2019 (lastna slika)

V nadaljevanju je prikazana rast posegov po posameznih skupinah ukrepov za območje glavnih in regionalnih cest s katerimi se je trend slabšanja stanja voziščnih konstrukcij preokrenil.



Slika 2: Dela na cestni infrastrukturi

2. Strategija razvoja prometa, nacionalni program in šestletni drsni plan

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. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 pa predstavlja prehod iz splošnih oziroma strateških ukrepov na konkretne aktivnosti. Za namen podrobnejšega načrtovanja izvajanja aktivnosti pa je izdelan 6-letni operativni načrt vlaganj v promet oz. prometno infrastrukturo.

Prvi drsni plan za področje cest je bil izdelan junija 2017 (dopolnitev julij 2017). V tem dokumentu so bili zajeti vsi do tedaj uvrščeni projekti v državni proračun in novi projekti z izdelanim DIIP-om.

Drugi drsni plan je bil izdelan novembra 2017. V dokumentu je bilo vključenih 831 projektov, od tega 136 novih, ki so bili del predlog proračuna za leti 2018 in 2019. Od 831 projektov je bilo 108 skupinskih (od tega 41 projektov, ki so del večjega ukrepa). Drsni plan je bil sprejet 29. 3. 2018 za obdobje 2018-2023 (sklep št. 37100-1/2018/10).

Tretja dopolnitev je bila izdelana septembra 2018. V plan je bilo vključenih 927 projektov.

Strategija razvoja prometa v RS predvideva zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva z naslednjimi cilji:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- izboljšati oskrbo gospodarstva,
- izboljšati prometno varnost in varovanje,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev ter
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Investicijski projekti so uvrščeni v 6-letnem drsnem programu na podlagi sprejetega proračuna Republike Slovenije za leti 2018 in 2019 ter na podlagi zagotovljenih oziroma predvidenih sredstev v letih 2020-2023.

Uvrstitev projektov v proračun za leti 2018 in 2019 in s tem posledično v 6 letni drsni program je najprej pogojena z uvrstitvijo projekta v Načrt razvojnih programov (NRP) s predhodno izdelanim dokumentom identifikacije investicijskega projekta (DIIP).

Pri določitvi kriterijev za uvrstitev posameznih projektov v 6 letni drsni program so bili upoštevani parametri, ki jih predvideva Nacionalni program :

- družbenoekonomska učinkovitost,
- pomen ceste (kategorija ceste),
- prostorski pomen,
- dostopnost,
- povprečni letni dnevni promet,
- tehnična prioriteta (stanje vozišča),
- prometna varnost in
- vrednost investicije.

Za vsak ukrep so v odvisnosti od njegove vsebine predvideni kriteriji za razvrščanje. Kolesarske povezave se zaradi specifičnosti ukrepa razvrstijo ločeno z upoštevanjem drugačnih kriterijev, ki najbolj ponazarjajo pomen kolesarskih povezav. Uporabljeni kriteriji za razvrstitev kolesarskih povezav so:

- število prebivalcev občin skozi katere poteka predvidena povezava,
- število prenočitev v letu 2015 v občinah skozi katere poteka predvidena povezava,
- število ležišč v letu 2015 v občinah skozi katere poteka predvidena povezava,
- kategorija kolesarske povezave (daljinska, glavna, regionalna, nekategorizirana),
- prostorski pomen,
- stanje projekta,
- vrednost investicije.

Samo razvrščanje posameznih projektov je opravljeno z multikriterijsko analizo, s katero zajamemo tako številčno kot opisno opredeljene učinke obravnavanih projektov, ki predstavljajo kriterije vrednotenja. Multikriterijska analiza omogoča oceno projektov glede na postavljene cilje, za katere morajo biti na razpolago merljivi in uteženi kriteriji. Rezultat kombinacije različnih meril je enotna ocena različnih ciljev projekta, na podlagi katere lahko razvrstimo predloge projektov. Značilnost multikriterijskega odločanja je torej, da hkrati spremljamo in ocenjujemo več kot le eno lastnost projektov. Pri tem za vsakega od parametrov določimo pogoje oziroma kriterije, ki jim mora projekt ustrezati. Žal mi dolžina prispevka ne omogoča podrobnejšo razlago, je pa le-ta obrazložena v »Prioritetnem planu za 6 letni drsni program za ukrep Ro.43 Nacionalnega programa za obdobje 2018 - 2023«, ki ga je pripravila Direkcija RS za infrastrukturo skupaj z gospodarsko družbo OMEGA CONSULT, projektni management, d.o.o.

Ker na določitev dinamike financiranja posameznega projekta ne more vplivati samo rezultat razvrščanja projektov, so bili upoštevani naslednji dejavniki :

- rezultat razvrščanja,
- stanje projekta (v izvajanju, v pripravi),
- višina že porabljenih sredstev do leta 2018,
- sprejeti proračun za leti 2018 in 2019,
- nujnost projekta z vidikov, ki jih ni mogoče zajeti s kriteriji za razvrščanje (npr. v primeru takojšnje ne izvedbe projekta grozi zaprtje ceste).

Sama dinamika izvedbe posameznega projekta pa je pogojena tudi s pridobljeno prostorsko, investicijsko in projektno dokumentacijo, stanjem odkupa potrebnih zemljišč za gradnjo ter zahtevami soglasodajalcev, danes mnenjedajalcev.

Hkrati je potrebno poudariti, da se 6-letni drsni program nadgrajuje in novelira večkrat letno, najmanj pa:

- ob sprejetju novega proračuna z vključevanjem novih projektov,
- ob zaključku leta z dodajanjem novega leta in ukinitvijo zaključenih projektov,
- ob vsakem rebalansu proračuna.

Na podlagi metodologije razvrščanja se bo vsako leto naredila nova razvrstitev (vsako leto se doda novo leto), ki je še bolj podrobno razložena v gradivu, ki ga je posredovalo Ministrstvo za infrastrukturo. V navedenem šestletnem planu so zajete tudi občine podravske regije. V proračun je tako iz območja Podravja je uvrščenih 97 investicijskih projektov.

3. Realizacija in struktura investicijskih projektov v Podravju

V obdobju 2014 - 2019 je bila na območju Podravja dosežena naslednja realizacija:

2014	2015	2016	2017	2018	2019*
1.329.806	2.045.308	4.165.664	4.955.000	12.832.035	15.959.455

*veljavni proračun 2019

Struktura investicijskih projektov v Podravju:

ukrep	opis ukrepa	SKUPAJ 2019
BREZ	Brežina je naravno nastala ali zgrajena nagnjena površina zemljišča ob cestnem telesu. Lahko gre za sanacije ali preureditve brežin oziroma postavitvev oziroma gradnjo varoval pred padajočim kamenjem.	1
KOLE	Državne kolesarske povezave se praviloma urejajo kot samostojne kolesarske poti, v naseljih pa lahko tudi kot kolesarske steze, kolesarski pasovi na cestiščih ali kot kolesarski pasovi na pločnikih. Kolesarska pot je s predpisano prometno signalizacijo označena javna cesta, ki je namenjena izključno vožnji kolesarjev.	4
KRIŽ	Križišče je prometna površina na kateri se združujejo, cepijo ali križajo različni prometni tokovi. Lahko gre le za samo za semaforizacijo ali spremembo signalizacije ali pa za rekonstrukcijo križišča (dograditev novih pasov, krožišče...).	10
MODE	Modernizacije cest so manjše rekonstrukcije za katere je značilna zamenjava makadamskega vozišča z asfaltnim.	2
NOVO	Novogradnja je izgradnja nove ceste na novih zemljiščih (nova trasa).	2
OBJN	Novogradnja objekta je izgradnja novega objekta na novi lokaciji. Znotraj tega ukrepa se izvajajo novogradnje premostitvenih objektov, križanja z železniško progo in ukrepi povezani z zakon o trajni sanaciji plazov.	1
OBJR	Rekonstrukcija konstrukcijskih elementov premostitvenega ali drugačnega objekta na cesti.	23
OBJS	Sanacija konstrukcijskih elementov premostitvenega ali drugačnega objekta, obnova površine vozišča in hodnikov za pešce, komunalnih naprav, cestnih priključkov in priključnih brežin.	5
OBND	Gradnja nadomestnih objektov, predvsem tistih, katere je neracionalno sanirati.	1
OBNO	Obnova je večja sanacija vozišča in delno izboljšava elementov trase znotraj cestnega sveta (brez pridobivanja zemljišča).	3
OBVO	Obvozna cesta je cesta s katero se nadomesti del državne ceste skozi naselje.	6
PLAZ	Med ukrep sodijo sanacije plazov, usadov, posedkov, izpodjedanj in drugih večjih poškodb ceste. Gre za gradbeni poseg za stabilizacijo zdrselega pobočja oziroma padajočega kamenja z ustreznimi postopki.	4
PREP	Preplastitev je obnova ceste pri kateri se praviloma vgradi le nova obrabna plast asfalta (najmanj 2,5 cm).	7
REKO	Rekonstrukcije so večje dograditve cest z razširitvami, prilagoditvijo voziščne konstrukcije in večjimi popravki smeri trase.	7
URED	Ukrep zajema ureditve cest skozi naselje, ki so lahko preplastitve oziroma rekonstrukcije ceste skozi naselje, ureditev pločnikov, ureditev avtobusnih postajališč, prehodov za pešce, počivališč, traktorskih poti, otokov za umiritev ipd. V ta ukrep so vključeni tudi ukrepi za izboljšanje prometne varnosti.	21
SKUPAJ		97

4. Gradbišča in načrtovane gradnje

Na območju Podravja je trenutno v izvajanju 12 gradbišč. Nekaj večjih je predstavljeno v spodnji tabeli.

opis objekta	vrednost z DDV
URED R3-730/4105 SVETA ANA: GRADBENA DELA 4. ETAPA od km 0+000 do km 2+235	1.414.531,13
Gradnja nadomestnega mostu čez Slepico (MBo139) pri Lovrencu na Pohorju na R3-701/1270 v km 2,500	716.881,70
URED R2-432/1285 LOVRENC NA DRAVSKEM POLJU: GRADBENA DELA od km 5+320 do km 7+440	2.492.867,44
KRIŽ R2-439 IN R3-714 ODCEP ZA CERKVENJAK od km 0+002 do km1+016 (skozi BLAGUŠ): GRADBENA DELA	2.417.910,62
MODE R3-691/6251 ZAVRČ (MP DRENOVEC): GRADBENA DELA od km 6+400 do km 7+250 in od km 0+0073 do km 1+896	1.547.921,76
Sanacija brežine, zidu in terase gradu Borl na cesti R1-228/1291 Spuhlja - Zavrč od km 8,880 do km 9,950	1.408.940,73
URED R3-712 ŽIHLAVA ROGOZNICA: 1. ETAPA SKOZI GABRNIK; GRADBENA DELA od km 12+473 do km 13+087	1.644.976,79
Gradnja kolesarske poti Ruše - Maribor v občini Ruše	909.590,40
SKUPAJ	12.553.620,57

Poleg navedenih je v letošnjem letu predviden začetek gradnje na nekaterih večjih projektih:

- podaljšek ceste Proletarskih brigad v Maribor,
- obvoznica Slovenske Bistrice,
- ureditev mejnega prehoda Ormož z dokončanjem Vzhodne obvoznice Ormož,
- rekonstrukcija krožišča Šentilj,
- ureditev križišč na glavni cesti Slovenska Bistrica - Hajdina

in druge.

Praktično v vsaki občini pa se pripravlja projektna dokumentacija in pridobiva zemljišča za vsaj en objekt na omrežju glavnih in regionalnih cest.

5. Državno kolesarsko omrežje

V lanskem letu je bil izdan Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS 36/18), ki ob zagotavljanju ustrezne varnosti omogoča manj strožje kriterije za urejanje kolesarskih površin, kar je nujno potrebno za vzpostavitev omrežja, ki je predvideno predvsem na obstoječi infrastrukturi, tako na kategoriziranih cestah kot na nekategoriziranih površinah.

Prav tako je bilo uzakonjeno državno kolesarsko omrežje. V Uradnem listu je izšel Pravilnik o kolesarskih povezavah (Uradni list RS 29/18). Prav tako pa nam je ne ravno čislana nova gradbena zakonodaja omogočila bistvene poenostavitve pri urejanju kolesarskih površin. Ob hkratnih poenostavitvah Zakona o cestah, ki velja že nekaj let smo ustvarili dobro podlago za pospešeno gradnjo kolesarskih povezav.

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.

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. Kolesarske površine izven območij kategoriziranih cest se gradijo na podlagi Gradbenega zakona (Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr.) kot enostavni ali nezahtevni objekti, pod pogoji, ki jih določa Uredba o razvrščanju objektov (Uradni list RS, št. 37/18): klasifikacija objektov: 21121 – kolesarske poti. Za kolesarske poti, ki se gradijo kot enostavni objekti izven območja obstoječih kategoriziranih javnih cest se ne pridobiva gradbenega dovoljenja in se pričetek gradnje ne prijavlja, ob zaključku gradnje pa se uporabnega dovoljenja ne pridobiva. Po končani gradnji je v predlogu kategorizacije kolesarske poti potrebno podati osnovne podatke o objektu ter izjavo, da so zemljišča na katerih je zgrajen objekt v lasti Republike Slovenije.

Za objekte na kolesarskih poteh, ki presegajo višine 5 metrov, globine 2 metra in razpone 4 metre se v skladu z uredbo pridobiva gradbeno dovoljenje za nezahteven objekt. Investitor je v sklopu izvajanja projekta dolžan izvesti parcelacijo, odkupe zemljišč in urediti zemljiško knjižno stanje. 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.

Danes imamo na razpolago pet virov za urejanje kolesarskih površin:

- Državni proračun v pristojnosti DRSI
- Občinski proračuni v pristojnosti občin
- CPS - Celostna prometna strategija
- Mehanizem CTN – Celostne teritorialne naložbe, ki je namenjen mestni občinam
- DRR - dogovor za razvoj regij

Na območju Republike Slovenije so v gradnji naslednje povezave:

kolesarska povezava	razpisano 2019		gradimo 2018/2019		končano v 2019		plan gradbišč
	km	ocenjena vrednost (EUR)	km	vrednost gradnje (EUR)	km	vrednosti gradnje (EUR)	km
Muta	0,1	400.000,00	1,20	305.311,00			
Ruše			4,80	909.590,00			
Zg Vižinga- Radlje (vodni park)	2	470.800,00					
Maribor							1,50
Celje - Tremerje			4,10	464.582,00	2,00	2.369.509,00	
Kočevje			7,30	2.548.040,00			
Termalna			2,50	944.436,00	0,20	85.856,00	
Idrija Mokraška vas			3,40	1.261.428,00			
Selce Petelinje			1,00	459.387,22			
Kidričevo		350.000,00					2,00
Rateče-Planica			1,50	836.693,25			
Medlog-Levec					0,75	155.000,00	
Bled(Pristava-Obrne)			4,70	257.725,00			
skupaj	2,10	1.220.800,00	30,50	7.987.192,47	2,95	2.610.365,00	3,50

Za označitev državnega kolesarskega omrežja potekajo naslednje aktivnosti:

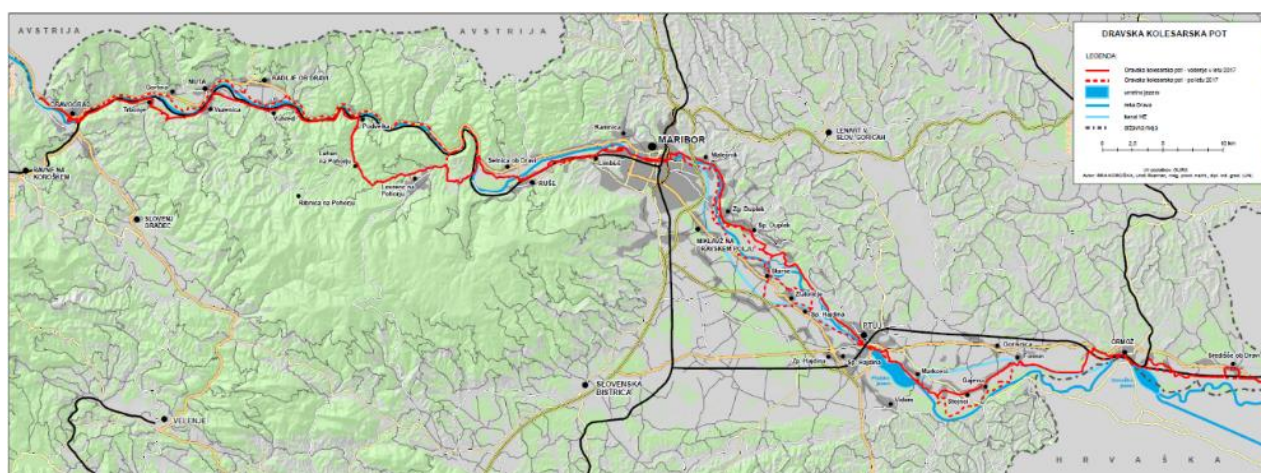
naziv povezave	razpisano oz. v JN v pripravi	v izvedbi	izvedeno
Dravska povezava			180
Sava Krka bike		320	
Euro celo 8 Parencana	40		
Evro cvelo 13-Železna zavesa	40		
Laško - Zidani most	20		
Severna primorska	340		
GKO	210		
Ob Kolpi	60		
skupaj	710 km	320 km	180 km

V proračun Republike Slovenije so na območju Podravja uvrščeni 4 projekti

07-0059	KOLE	Kolesarska povezava Ptuj - Malečnik
08-0016	KOLE	Daljinska kolesarska povezava Trbonje - Maribor
18-0113	KOLE	Kolesarska povezava Ptuj-Središče ob Dravi
18-0136	KOLE	Označitev in ureditev kolesarskih povezav

Sklopu navedenih investicijskih projektov je predvidena ureditev kolesarske povezave ob reki Dravi od meje z Avstrijo do meje z Republiko Hrvaško v Središču ob Dravi kot del mednarodne kolesarske povezave ob reki Dravi od izvira Drave v Italiji preko Avstrije, Slovenije, Hrvaške do meje z republiko Madžarsko.

Direkcija RS za infrastrukturo v sodelovanju z Regionalno razvojno agencijo za Koroško regijo, kot koordinatorjem projekta za izgradnjo Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Središčem ob Dravi (v projekt je vključenih 18 občin, 3 razvojne agencije ter zavod za razvoj turizma) izvaja aktivnosti ureditev infrastrukture in vzpostavitev celotne trase. Trenutno se na pododsekih celotne trase, kjer ni izgrajene ustrezne infrastrukture za kolesarje, intenzivno pridobiva projektna dokumentacija in pridobivajo potrebna zemljišča za gradnjo.



Slika 3: Potek dravske kolesarske povezave na območju Republike Slovenije, [6]

Za ureditev povezave je v izdelavi oziroma je izdelana naslednja projektna dokumentacija:

DRAVSKA KOLESARSKA POT				
Območje občine:	Sklop	Pododsek	Strokovne podlage / IDP / IDZ	PZI / PGD / DGD
Dravograd	1	2	izdelano	v izdelavi
Dravograd	2	3-13	izdelano	v izdelavi
Muta	3	18-24	izdelano	v izdelavi
Radlje ob Dravi in Podvelka	4	37-44	izdelano	v izdelavi
Podvelka	5	46-57	izdelano	v izdelavi
Lovrenc na Pohorju in Ruše	6	60-63 in 66-67	izdelano	v izdelavi
Selnica ob Dravi in Ruše	7	70-77	izdelano	v izdelavi
Maribor, Miklavž na Dravskem polju, Starše in Hajdina	8	93-107	izdelano	v izdelavi
Ptuj	9	110-121	izdelano	v izdelavi
Markovci, Gorišnica in Ormož	10	124-137	izdelano	v izdelavi
Ormož, Središče ob Dravi	11	142-151	izdelano	v izdelavi
Lovrenc na Pohorju	/	64-65	v izdelavi	/
Ormož	/	140-141	v izdelavi	/

Podpisane pogodbe za projektiranje (PGD/PZI):

- 2431-17-401320/o – Andrejc d.o.o.: Sklopi 1-4 in 6-11. vrednost: 1.432.512,54 EUR z DDV.
- 2431-17-411320/o – JV Lineal + Projekt Nova Gorica – Sklop 5 - 252.752,28 EUR z DDV.

Podpisane pogodbe za IDZ:

- Lovrenc: 2431-18-000612 – Trasa d.o.o. , vrednost: 78.386,22 EUR z DDV
- Ormož: 2431-18-000409 – Appia d.o.o. – vrednost: 31.110,00 EUR z DDV

Dokumentacija bo izdelana v sredini letošnjega leta.

V pripravi na gradnjo je odsek:

RADLJE OB DRAVI (odsek Zg. Vižinga – Vuhred):

Za navedeno povezavo, ki je razdeljena na 7 pododsekov je bil izveden razpisi za ureditev prvih treh odsekov, pričetek gradnje je previden letos poleti, za preostanek pa potekajo aktivnosti za pridobivanje zemljišč. Ocenjena vrednost 6.535 m dolge povezave znaša 997.097 EUR.

V gradnji:

MUTA:

Na podlagi sofinancerskega sporazuma je zaključena gradnja odsekov:

- ob glavni cesti G1-1, odsek 0241 Dravograd - Radlje, od km 11,718 do 12,866
- ob regionalni cesti R3-735, odsek 6314 Muta – Vuzenica, od km 0+062 do km 0+136

Vrednost gradnje je znašal 305.311, 25 EUR. V teku je tudi razpis za 2. fazo: izvedba podvoza za kolesarje in pešce pod cesto G1-1. Trenutno poteka analiza prispelih ponudb. Ocenjena vrednost 2. faze je 300.000 EUR z DDV. Izvedba planirana v 2019.

RUŠE - MARIBOR:

V teku je gradnja kolesarske poti Ruše – Maribor na območju Občine Ruše: od km 1+405 do km 6+226. Pogodbena vrednost znaša 909.590,40 EUR z DDV. Dela bodo v kratkem zaključena. Odsek med Rušami in Mestno občino Maribor v dolžini 1,5 km je predviden za vsaj objavo razpisa za gradnjo še v letošnjem letu.

6. Zaključek

Na podlagi naročene projektne dokumentacije je v letu 2019 in 2020 predvideno pridobivanje vseh potrebnih zemljišč in v odvisnosti od stopnje pridobljenih zemljišč tudi objava razpisov za gradnjo. V kolikor kot je realno predvidena v 6 letnem drsnem planu zagotavljal enakomerno financiranje, bi lahko dokončali večino odsekov na Dravski povezavi do leta 2023. Zavedajmo se da je pred nami obdobje električnih koles, ki bo omogočilo kolesarsko udejstvovanje večjemu številu državljanov. Ob hkratnem zmanjševanju negativnih vplivov na okolje, zdravemu načinu življenja in razvoju turizma je potrebno v največji meri izkoristiti obstoječe omrežje kategoriziranih in nekategoriziranih cest ter ob upoštevanju predpisov in pravil stroke zgraditi učinkovito in ljudem prijazno omrežje, kar pa pomeni, da je k tem projektom potrebno pritegniti tudi državljane in lastnike zemljišč, ki ob teh povezavah živijo.

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. Predlog prioritetnega plana za 6 letni drsni program za ukrep Ro.43 Nacionalnega programa za obdobje 2018 - 2023«, OMEGA CONSULT, projektni management, d.o.o.
4. Veljavni proračun Republike Slovenije za 2018 in 2019
5. Razvoj kolesarskega omrežja v povezavi s 6 letnim drsnim planom investicij na državnem cestnem omrežju. T. Willenpart, MEGRA 2018
6. Delovna gradiva za poročila in opomnike izdelani v letu 2018 in 2019, T Willenpart in sodelavci
7. Barjansko kolesarsko omrežje, T. Willenpart 2019



mag. Dejan Jurkovič

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

mag. Franc Zemljič

DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture d. o. o.

Razvoj javne železniške infrastrukture v Podravju

POVZETEK

Železniška infrastruktura v Podravju je v veliki meri že nadgrajena oz. modernizirana in posodobljena. Nadgradnja železniške proge Pragersko-Hodoš je bila zaključena v letu 2016, v izvajanju pa so še številni projekti, ki so vezani na območje Podravja. Namreč v prispevku je območje Podravja glede na povezanost in soodvisnost omrežja javne železniške infrastrukture obravnavano drugače kot so geografske meje.

V teku so projekti: nadgradnja železniškega vozlišča/postaje Pragersko, nadgradnja železniške proge Maribor–Šentilj, nadgradnja železniških postaj Maribor in Maribor Tezno, itd. Projekti so v različnih fazah, od projektiranja, priprave vlog na sofinanciranje, pridobivanje soglasij, razpisi za izvedbo, do izvedbe projekta. Projekti železniške infrastrukture so v prispevku mišljeni projekti obnov, nadgrajenij, gradenj in zamenjav v okviru vzdrževanja.

Rezultat projektov je velika priložnost za gospodarstvo in prednosti za prevoznike. Predpogoj za pripravo in izvedbo projektov pa so aktivnosti na področju strateških dokumentov za razvoj prometa v RS in tehnične regulative.

KLJUČNE BESEDE: železniška infrastruktura, Podravje, nadgradnja, promet, razvoj

1. Uvod

Osnove za posodobitev javne železniške infrastrukture so v Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji, sprejeti julija 2015, Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v RS (Nacionalni program), sprejeti novembra 2016 in v šest letnem operativnem načrtu, sprejetem marca 2018; [1], [2], [3].

Prioritete za izvedbo na infrastrukturi, ki so določene v šest letnem operativnem načrtu (drsni plan) vlaganj, se vsako leto novelirajo in izhajajo iz ugotovljenih potreb in uveljavljenih zahtev/standardov ter prometno-tehnološko ustreznih ter prostorsko, okoljsko ter ekonomsko sprejemljivih ukrepov na območju JŽI. Vsekakor pa se sledi ukrepom oziroma projektom, ki so predvideni v Nacionalnem programu.

Pogoj za sofinanciranje z EU sredstvi so utemeljeni učinki kot so povečanje prevozne in prepustne zmogljivosti, skrajšanje voznih časov vlakov, zmanjšanje stroškov vzdrževanja ter povečanje prometne varnosti. Prav tako pa morajo biti izpolnjeni pogoji za interoperabilnost železniške proge, doseženi določeni socialno-ekonomski cilji in zmanjšane okoljske obremenitve.

Cilji in ukrepi za posodobitev javne železniške infrastrukture, ki pripomorejo k optimalnejšemu odvijanju železniškega prometa so predvsem povečanje osne obremenitve prog oz. nosilnosti, povečanje progovne hitrosti oz. krajši časi potovanja, možnost obratovanja daljših tovornih vlakov, zmanjšanje števila nivojskih prehodov itd.

2. Projekti razvoja javne železniške infrastrukture

2.1. Omrežje javne železniške infrastrukture

Omrežje javne železniške infrastrukture obsega približno 1.200 km železniških prog s pripadajočimi objekti. Glavne proge, ki so skladno s potrebami in zahtevami TEN-T uredbe prioritete za razvoj do leta 2030, predstavljajo polovico železniškega omrežja [4].



Slika 1: Železniško omrežje v Sloveniji
(vir: DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture, d. o. o., 2018)

Območje Podravja predstavlja naslednje omrežje javne železniške infrastrukture:

- glavna železniška proga Poljčane-Pragersko-Maribor, cca. 30 km,
- glavna železniška proga Maribor-Šentilj, cca. 15 km,
- glavna železniška proga Središče-Ormož-Ptuj-Pragersko smer Maribor, cca. 50 km,
- regionalna železniška proga Maribor-Ruše-Ruta-Ožbolt, cca. 30 km.



Slika 2: Geografska območja Slovenije s prikazom območja Podravja; (vir: <https://www.google.com>)

Območje Podravja je glede na povezanost in soodvisnost omrežja javne železniške infrastrukture obravnavano drugače kot so geografske meje in sicer:

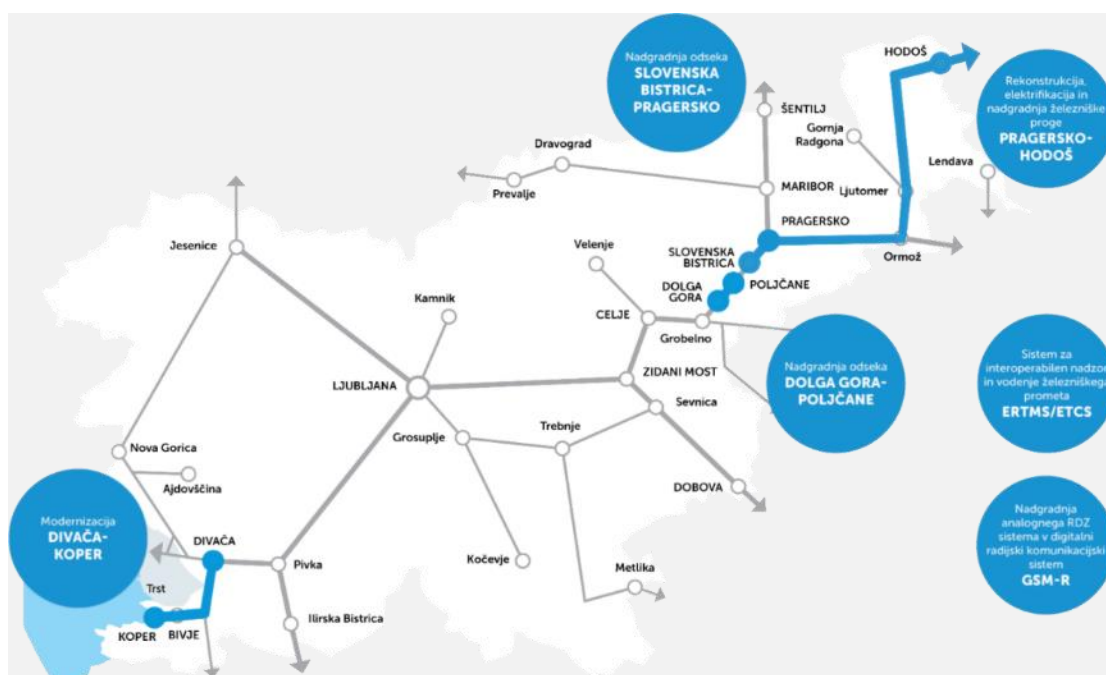
- glavna železniška proga Celje-Poljčane-Pragersko-Maribor, cca. 70 km,
- glavna železniška proga Maribor-Šentilj, cca. 15 km,
- glavna železniška proga Središče-Ormož-Ptuj-Pragersko smer Maribor, cca. 50 km,
- regionalna železniška proga Maribor-Ruše-Dravograd-Prevalje, cca. 80 km.

Območje Podravja pa predstavlja približno 125 km oz. dobrih 10 % omrežja javne železniške infrastrukture v RS [4].

Obseg omrežja javne železniške infrastrukture	v RS	v Podravju; cca.
Dolžina prog	km	km
Skupna dolžina prog	1.207,70	125
Dolžina dvotirnih prog	333,54	30
Dolžina enotirnih prog	874,16	95
Dolžina glavnih prog	607,00	95
Dolžina regionalnih prog	600,70	30
Dolžina elektrificiranih prog	605,42	85

2.2. Izvedba projektov javne železniške infrastrukture

Trajanje izvedbe projektov železniške infrastrukture je več letno in spremenljivo. Glede sofinanciranja iz evropskih virov je strukturirano na posamezne finančne perspektive.

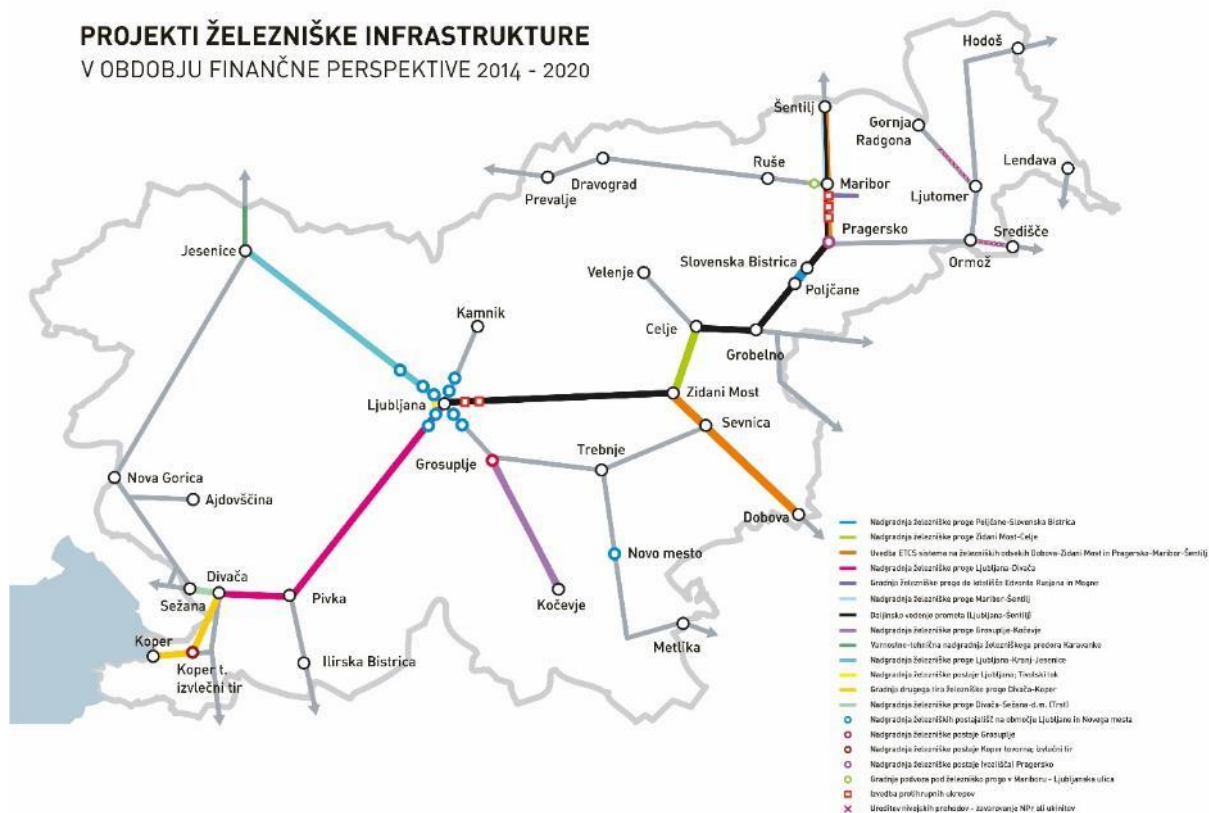


Slika 3: Projekti železniške infrastrukture v obdobju finančne perspektive 2007-2013; (vir: DRSI)

Z evropskimi sredstvi je bilo zgrajeno kar nekaj projektov [4];

- rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja železniške proge Pragersko-Hodoš v sklopu katerega je bilo elektrificiranih 109 km proge
- modernizacija nivojskih prehodov in izvedba prehodov na železniških postajah, v sklopu katerega je bilo ukinjenih 32 nivojskih prehodov in zgrajenih 20 novih izven nivojskih prehodov,
- nadgradnja železniške proge na odseku Slovenska Bistrica-Pragersko,
- nadgradnja železniške proge na odseku Dolga Gora-Poljčane,

- na celotnem slovenskem železniškem omrežju je bil uveden digitalni radijski sistem (GSM-R), na 412 kilometrih proge pa je bil uveden tudi sistem ETCS,
- modernizacija obstoječe železniške proge Divača-Koper.



Slika 4: Projekti železniške infrastrukture v obdobju finančne perspektive 2014-2020
(vir: DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture, d. o. o., 2018)

V okviru finančne perspektive 2014 do 2020 se vlaganja v javno železniško infrastrukturo nadaljujejo, v prihodnjih letih je tako predvidena vrsta nadgradenj koridorskih prog oz. prog vseevropskega jedrnega TEN-T omrežja [6], [7].

Izvedeni projekti

1. Sanacija ozkega grla na območju Bivja na železniški progi Divača-Koper (Izvalčni tir) oz. **b**. Projekt je zajemal nadgradnjo železniške postaje Koper tovarna oz. izgradnjo krajšega odseka drugega tira na delu med postajo Koper tovarna in območjem ENP Dekani v dolžini približno 1,2 km, s katerim se je omogočilo bolj prilagodljivo vodenje prometa vlakov in s tem večjo kapaciteto obstoječe železniške proge Divača-Koper.
2. **Nadgradnja železniških postajališč na območju Ljubljane** oz. ureditev sedem železniških postajališč (Ljubljana Tivoli, Litostroj, Ljubljana Brinje, Ljubljana Ježica, Ljubljana Vodmat, Ljubljana Stegne in Medno). Projekt je zajemal tudi gradnjo novih postajališč Dolgi Most, Lavrica in Novo mesto Šmihel.

Projekti v teku in v pripravi:

1. Nadgradnja železniške proge Maribor-Šentilj na obstoječi trasi in izvedba del za novo traso na odseku Počehova-Pesnica, ki zajema izgradnjo novega predora Pekel in novega nadvoza Pesnica. V sklopu projekta se bo izvedla tudi nadgradnja železniških postaj Maribor in Maribor Tezno, Pesnica in Šentilj. V skladu z dogovorom z Republiko Avstrijo, je predvidena v

- prihodnosti tudi gradnja II. tira glede na prometne potrebe, za kar je sprejeta Uredba o državnem prostorskem načrtu za železniško progo Maribor–Šentilj.
2. **Nadgradnja železniške postaje (vozlišča) Pragersko**, ki pomeni železniško vozlišče Baltsko-Jadranskega in Sredozemskega koridorja je zelo pomemben projekt za vzpostavitev in zagotavljanje optimalnega prometno-tehnološkega procesa.
 3. **Uvedba ETCS sistema na železniškem odseku Pragersko-Maribor-Šentilj in Dobova-Zidani Most** je nadaljevanje uvedbe sistema ETCS na slovenski javni železniški infrastrukturi tudi v finančni perspektivi 2014–2020¹. Gre za **nadgradnjo signalnovarnostnih naprav** s čimer bo vzpostavljen enoten in standardiziran podsistem, ki zagotavlja interoperabilnost signalizacije in komunikacij na evropskih železniških omrežjih.
 4. **Daljinsko vodenje prometa** oz. nadgradnja preostalih glavnih progah javne železniške infrastrukture, ki še niso vključene v daljinsko vodenje prometa². Projekt zajema uvedbo daljinskega vodenja prometa na progi Zidani Most-Šentilj-d.m. in na odseku Zidani Most-Ljubljana (do postaje Laze), na odseku d.m.-Dobova-Zidani Most ter druge proge JŽI. Pogoji za daljinsko vodenje prometa je:
 - posodobitev centrov vodenja prometa Maribor, Postojna in Ljubljana, kar bo omogočalo daljinsko vodenje na vseh progah JŽI,
 - gradnja izven-nivojskih dostopov na peronsko infrastrukturo,
 - nadgradnja signalno varnostnih naprav za vzpostavitev povezave s centrom vodenja prometa,
 - nadgradnja oz. posodobitev zavarovanja nivojskih prehodov,
 - informacijska oprema na postajah in postajališčih za potnikom prijazne storitve.
 5. Nadgradnja odseka proge Poljčane-Slovenska Bistrica in nadgradnja postaj Poljčane in Slovenska Bistrica.
 6. **Izvedba protihrupnih ukrepov** – postavitve protihrupnih ograj ob železniških postajah: Rače, Hoče in Maribor Tezno ter izvedbo aktivne in pasivne protihrupne zaščite na območju železniških postaj Ljubljana Polje in Ljubljana Zalog.
 7. Projekt **gradnje podvoza pod železniško progo na Ljubljanski ulici v Mariboru**, katerega osnovni namen je povečanje pretočnosti cestnega prometa, povečanje stopnje varnosti cestnega in železniškega prometa ter učinkovitejše vodenje prometa itd.
 8. Gradnja tirne povezave do letališče Edvarda Rusjana in industrijske cone.
 9. **Ureditev nivojskih prehodov – zavarovanje NPR ali ukinitve z ureditvijo povezovalnih cest** se izvaja ločeno za posamezne nivojske prehode kakor tudi v okviru posameznih projektov nadgradnje prog. Osnovni namen projekta je povečanje stopnje varnosti cestnega in železniškega prometa, ureditev skladno z zakonodajo, zmanjšanje števila nivojskih prehodov, povečanje pretočnosti cestnega prometa, zmanjšanje stroškov vzdrževanja itd. Zadevna aktivnost se izvaja kontinuirano. Trenutno je v teku sklop za ureditev okrog 50 nivojskih prehodov po celotni Sloveniji in sicer na progi Ljutomer-Gornja Radgona, Ormož-Središče-d.m., odseku proge Dobova-Sevnica, Divača-Sežana, Celje-Velenje, Grobelno-Rogatec, Stranje-Podčetrtek-Imeno, Dravograd-Prevalje, Nova Gorica-Sežana, Novo Mesto-Metlika in Trebnje-Sevnica.
 10. **Nadgradnja železniške proge Zidani Most–Celje**, v sklopu katere bo izvedena nadgradnja železniške proge in treh železniških postaj, bo povečala prepustnost in prevozna zmogljivost (povečanje osne obremenitve proge oz. nosilnosti), nižji bodo stroški vzdrževanja in pogoji za interoperabilnost železniške proge.
 11. Projekt nadgradnje železniške proge Grosuplje–Kočevje (modernizacije kočevske proge) se nadaljuje z izvedbo tretje faze; Izvedba SVTK del v okviru projekta nadgradnje železniške proge Grosuplje–Kočevje – III. Faza.

¹ v finančni perspektivi 2007–2013 je bil sistem ETCS uveden na 412 kilometrih proge; tj. na Sredozemskem koridorju

² promet vlakov, kjer še ni vključeno v daljinsko vodenje prometa, se vodi krajevno na postajah, z dogovarjanjem prometnikov med sosednjimi postajami

12. Projekt »**Varnostno–tehnična nadgradnja železniškega predora Karavanke**« je predviden s strani obeh držav, Avstrije in Slovenije. Projekt obsega:
 - odstranitev dvotirne in izgradnja enotirne proge v predoru,
 - izvedbo sanacije poškodovanih delov konstrukcije predorske cevi,
 - izvedbo intervencijskega hodnika po celotni dolžini predora,
 - ureditev vozne mreže in SV naprav,
 - ureditev sodobnih TK sistemov med centri vodenja železniškega prometa v predoru na slovenski in avstrijski strani ter železniškimi vozili,
 - izvedbo ustreznih sistemov za zagotovitev varnosti železniškega prometa s področja požarne varnosti v predoru in varnega ter učinkovitega reševanja v primeru nesreč.
13. **Nadgradnja železniške postaje Grosuplje** je v fazi priprave projektne dokumentacije. Osnovni namen projekta je odprava ozkega grla železniške postaje Grosuplje po vzpostavitvi prometa vlakov Grosuplje–Kočevje, zraven tega pa še skrajšanje potovalnih časov, izboljšava stabilnosti voznega reda, povečanje stopnje varnosti prometa, učinkovitejše vodenje prometa itd.
14. **Nadgradnja železniške proge Ljubljana–Divača** je v fazi priprave projektne dokumentacije. Osnovni namen projekta nadgradnje odseka železniške proge Ljubljana–Divača je povečanje zmogljivosti proge in s tem omogočiti prevoz pričakovanega obsega tovornega prometa in potnikov, zagotavljanje interoperabilnosti, odprava ozkih grl, povečanje stopnje varnosti prometa, učinkovitejše vodenje prometa, povečanje oskrbe z električno energijo, znižanje obratovalnih stroškov itd.
15. **Nadgradnja železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice** je v fazi priprave projektne dokumentacije. Osnovni namen projekta nadgradnje odseka železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice je povečanje zmogljivosti proge in s tem omogočiti prevoz pričakovanega obsega tovornega prometa in potnikov, zagotavljanje interoperabilnosti, odprava ozkih grl, povečanje stopnje varnosti prometa, učinkovitejše vodenje prometa, povečanje oskrbe z električno energijo, znižanje obratovalnih stroškov itd. Zaradi obsežnosti, in vezano na pričakovane potrebe glede prometne napovedi, je projekt razdeljen na dve fazi in sicer:
 - obnova oziroma nadgradnja najbolj kritičnih odsekov obstoječe železniške proge po postopku izvajanja vzdrževalnih del v javno korist (VDJK) sočasno z zaporo za nadgradnjo železniškega predora Karavanke,
 - gradnja drugega tira železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice za kar se že preučujejo variante v koridorju obstoječe proge za izdelavo projektne dokumentacije in strokovnih podlag za DPN - umestitev v prostor.
16. **Nadgradnja železniške postaje Ljubljana; Tivolski lok** je v fazi priprave projektne dokumentacije. Projekt obsega gradnjo direktne povezave med dvotirno primorsko progo in med enotirnim delom gorenjske proge mimo glavne železniške postaje Ljubljana. Osnovni namen projekta je povečanje pretočnosti prometa, skrajšanje potovalnih časov, izboljšava stabilnosti voznega reda, razbremenitev železniške postaje Ljubljana.
17. **Nadgradnja železniške proge Divača–Sežana–d.m. (Trst)** je skupni slovensko-italijanski projekt. Projekt je v fazi priprave projektne dokumentacije za nadgradnjo obstoječe železniške proge Divača–Sežana–d.m.³, za zagotovitev interoperabilnosti in izpolnjevanja TEN-T standardov za jedrno omrežje. Predvideni cilji in ukrepi, ki bodo pripomogli k optimalnejšemu odvijanju železniškega prometa, so predvsem povečanje progovne hitrosti oz. krajši časi potovanja, možnost obratovanja daljših tovornih vlakov, povečanje pretočnosti prometa, skrajšanje potovalnih časov, izboljšanje stabilnosti voznega reda itd.

³ v letu 2007 sta Slovenija in Italija prijavi skupni projekt izdelave študij in strokovnih podlag za izvedbo nove železniške proge Trst–Divača; Evropska komisija je odobrila sofinanciranje čezmejnega projekta; zaradi spremenjenih prometnih napovedi sta Italija in Slovenija zavzeli skupno stališče, da je smiselno zamakniti gradnjo nove železniške proge Trst–Divača po letu 2030 (oz. do 2050) in začeti preverjanje variant nadgrajenij obstoječe železniške proge Trst–Divača

18. **Gradnja drugega tira železniške proge med Divačo in Koprom** je najpomembnejša za slovensko gospodarstvo in najzahtevnejša investicija za slovenske razmere v finančnem in inženirskem smislu, saj zajema od 27 km proge 20 km predorov, 2 viadukta, 2 mostova ter 1 galerijo.

2.3. Načrtovanje projektov javne železniške infrastrukture

Vlaganja v javno železniško infrastrukturo se bodo v okviru finančne perspektive 2021 do 2027 nadaljevala. Predvidena je vrsta nadgradenj koridorskih prog oz. prog vseevropskega jedrnega TEN-T omrežja. Zraven že navedenih projektov v pripravi v okviru te finančne perspektive se pristopa v pripravi projektne dokumentacije za nadgradnjo železniških postaj Ljubljana, Zidani Most, Sevnica, Krško, ...; za nadgradnjo železniškega omrežja urbanih vozlišč za trajnostno mobilnost, kar predstavlja nadgradnjo postaj in odsekov obstoječe železniške proge vplivnega/gravitacijskega območja državnega in mednarodnega pomena za trajnostno mobilnost; tj. Ljubljana in Maribor, ki sta opredeljena kot železniško-cestna terminala (RRT) TEN-T omrežja, oz. Ljubljana še kot vozlišče jedrnega omrežja.

V ta sklop spadajo projekti/ukrepi za večjo vlogo železnice v javnem potniškem prometu (JPP) predvsem za proge Ljubljana-Kamnik, Ljubljana v smeri dolenska in področje Maribora z ustreznim zaledjem v smeri Ruš in koroške regije [4], [5].

3. Osnove za pripravo in izvedbo projektov

Predpogoj za pripravo in izvedbo projektov pa so aktivnosti na področju strateških dokumentov za razvoj prometa v RS in tehnične regulative.

Na osnovi **evropske tehnične regulative**, predvsem na osnovi:

- Uredbe EU št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in sveta z dne 11. december 2013 o smernicah za razvoj vse-evropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU; Uradni list EU št. L 348/1 z dne 20.12.2013,
- Uredbe EU št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in sveta z dne 11. december 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010; Uradni list EU št. L 348/129 z dne 20.12.2013,
- Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti; Uradni list EU št. L 191/1 z dne 18. 7. 2008, zadnjič spremenjena z Direktivo Komisije 2014/106/EU z dne 5. decembra 2014 o spremembi prilog V in VI k Direktivi 2008/57/ES Evropskega Parlamenta in Sveta o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti; Uradni list EU št. L 355/42 z dne 12. 12. 2014,
- posameznih TSI za strukturne in operativne podsisteme; infrastruktura, energija, vodenje-upravljanje in signalizacija, vodenje in upravljanja prometa itd.,

so bili izdelani **krovni strateški dokumenti RS**:

- Strategija razvoja prometa v RS, različica 12 – končna, 29. julij 2015, sklep Vlade RS št. 37000-3/2015/8 z dne 29. julij 2015,
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30); v nekaterih virih se navaja tudi »Nacionalni program«, Uradni list RS št. 75/2016 z dne 30.11.2016,
- Načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje od leta 2018-2023 (Operativni načrt oz. 6-letni drsni plan za izvajanje strategije razvoja prometa v RS), sklep Vlade RS št. 37100-1/2018/10 z dne 29. 3. 2018.

Trenutno je v pripravi novelacija operativnega načrta oz. 6-letnega drsnega plana za izvajanje strategije razvoja prometa v RS za obdobje 2019–2024. Gre za načrtovano novelacijo (drsni plan), kjer se prioritete za aktivnosti na infrastrukturi vsako leto novelirajo, le-te pa izhajajo iz ugotovljenih potreb in uveljavljenih zahtev/standardov ter prometno-tehnološko ustreznih in prostorsko, okoljsko ter ekonomsko sprejemljivih ukrepov na območju JŽI. Vsekakor pa se sledi ukrepom oziroma projektom, ki so predvideni v Nacionalnem programu [4], [5].

Izdelani so bili tudi **Nacionalni izvedbeni načrti** glede na zahteve tehničnih specifikacij za interoperabilnost in sicer za posamezne strukturne in operativne podsisteme; infrastruktura, energija, vodenje-upravljanje in signalizacija, vodenje in upravljanja prometa ter v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema za invalide in funkcionalno ovirane osebe [4], [5].

V fazi spremembe in dopolnitev sta oba železniška zakona, kar bo zahtevalo spremembe in dopolnitve podzakonskih aktov nacionalne zakonodaje.

4. Priložnosti za gospodarstvo

Zaradi zahtev in pričakovanj po zmanjšanju okoljskih obremenitev, sodobna železniška infrastruktura daje veliko možnost za preusmeritev prometa s ceste na železnico.

Konkurenčnost železniškega prometa na dolгих razdaljah za masovni tovor in kontejnerski promet vzdolž koridorjev vseevropskega jedrnega omrežja je za **lokalni nivo gospodarstva edinstvena priložnost**. To omogoča vpetost Maribora (železniške postaje Maribor Tezno, Maribor in Maribor Studenci), ki je opredeljen kot železniško-cestni terminal (RRT) celovitega TEN-T omrežja, v neposredno bližino ostalih prometnih sistemov (avtocesta, letališče). Tudi ostale železniške postaje, ki se v okviru posodobitev opremljajo z elementi in napravami za prevoz tovora, so osnova za napajanje prometnih in gospodarskih subjektov SV Slovenije, obenem pa predstavljajo tudi zaledje za železniško-cestni terminal Maribor.

5. Prednosti za prevoznike

Ukrepi za posodobitev javne železniške infrastrukture kot so povečanje osne obremenitve prog oz. nosilnosti, povečanje progovne hitrosti oz. krajši časi potovanja, možnost obratovanja daljših tovarnih vlakov itd., ki pripomorejo k optimalnejšemu odvijanju železniškega prometa, so velika pridobitev in prednost za prevoznike v železniškem prometu.

Navedeno se s pridom že izkorišča, saj so že v potniškem prometu uvedeni hitri direktni vlaki. Z nabavo novih voznih sredstev za potniški promet pa je pričakovati pogostost prometa potniških vlakov in s krajšim časom potovanja.

6. Zaključek

Z investicijam v javno železniško infrastrukturo se bo na slovenskem železniškem omrežju vzpostavilo stanje, ki izpolnjuje tehnične specifikacije za interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema in zahteve za vse-evropsko prometno omrežje na progah TEN-T omrežja.

Izvedeni ukrepi bodo zagotovili povečanje prevozne in prepustne zmogljivosti, skrajšanje voznih časov vlakov, zmanjšanje stroškov vzdrževanja, povečanje prometne varnosti ter zmanjšanje vplivov na okolje.

Z izvedbo investicij bodo doseženi tudi določeni socialno-ekonomski cilji, ki se bodo odražali v optimalnejšem odvijanju železniškega prometa, kar bo pripomoglo k njegovi večji konkurenčnosti.

Zagotovljen bo kakovostnejši transport tako na lokalnem območju kot tudi na koridorjih vseevropskega jedrnega omrežja. Po ureditvi železniške infrastrukture bo omogočen nemoten železniški promet na celotnem koridorju, kar hkrati pomeni možnost za preusmeritev prometnih tokov v korist železnice. S preusmeritvijo prometa s ceste na železnico pa se bodo zmanjšale tudi okoljske obremenitve.

Pričakuje se, da bo investicijskemu ciklusu na železniški infrastrukturi sledilo gospodarstvo in prevozniki.

Viri in literatura

1. Strategija razvoja prometa v RS, različica 12 – končna, 29. julij 2015, sklep Vlade RS št. 37000-3/2015/8 z dne 29. julij 2015
2. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30); v nekaterih virih se navaja tudi »Nacionalni program«, Uradni list RS št. 75/2016 z dne 30.11.2016
3. Načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje od leta 2018 – 2023 (Operativni načrt oz. 6-letni drsni plan za izvajanje strategije razvoja prometa v RS), sklep Vlade RS št. 37100-1/2018/10 z dne 29. 3. 2018
4. Podatki Direkcije RS za infrastrukturo; (DRSI)
5. Podatki družbe DRI upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture, d. o. o.; (DRI)
6. <http://www.krajsamorazdalje.si/>, 06. maj 2019
7. <http://www.dri.si/sl/podrocja-dela/zelezniska-infrastruktura>, 06. maj 2019



mag. Peter Zajc

Regionalna razvojna agencija za Koroško regijo, RRA Koroška d.o.o.

dr. Matej Gabrovec

Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti

dr. Primož Pipan

Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti

Aleš Rupreht

Regionalna razvojna agencija za Koroško regijo, RRA Koroška d.o.o.

Potencial koroške železniške proge v čezmejnem prostoru

POVZETEK

Kljub temu, da Evropska unija vlaga znatna sredstva v izboljšanje infrastrukture, so številni državljani v mejnih regijah Evropske unije še vedno v neenakopravnem položaju pri dostopu do storitev kot je javni potniški promet. Evropska komisija je razvoj čezmejne železniške povezave Celovec–Pliberk–Maribor, skupaj z drugimi 47 čezmejnimi železniškimi povezavami v Evropski uniji, prepoznala kot potencialno najbolj koristnega. V okviru projekta programa Interreg Srednja Evropa TRANS-BORDERS smo s sobotnim poletnim vlakom med Mariborom in Pliberkom ter Štrekna busom med Velenjem, Koroško regijo in Labotom v Avstriji bistveno izboljšali ponudbo javnega potniškega prometa v čezmejni regiji med Koroško v Slovenijo in južno avstrijsko Koroško. Povezavi sta dodatno smiselno povezali in dopolnili kolesarsko turistično ponudbo v čezmejni regiji. Vendar nadaljnji razvoj in izboljšanje storitev ne bo mogoče brez uvedbe daljinskega/avtomatiziranega vodenja prometa železniškega prometa v Sloveniji in drugih vlaganj v železniško infrastrukturo. Potrebno je tudi zagotavljanje ustreznih vozniških sredstev ter izboljšanje storitev za uporabnike kot so informiranje, elektronski nakup vozovnic in uvedba enotne čezmejne integrirane vozovnice.

KLJUČNE BESEDE: TRANS-BORDERS, koroška proga, vlak, železnica, Štrekna bus, čezmejno sodelovanje

1. Robna in mejna območja pogosto s slabše razvitim javnim potniškim prometom

Evropska unija ima razvejano osrednje TEN-T prometno omrežje. Kljub temu obstajajo regije ali deli regij, ki jim je dostop do osrednjega prometnega omrežja otežen. Za srednjo Evropo velja, da so takšna območja v matičnih državah večkrat robna in obmejna. Hkrati za ta območja praviloma velja, da je javni potniški promet slabše razvit. Med takšne regije lahko uvrstimo tudi Koroško regijo v Sloveniji, ki ima skoraj 100 km dolg obmejni pas s sosednjo Republiko Avstrijo, na katero neposredno meji 8 od 12 občin regije. Koroška regija leži med dvema krakoma baltsko-jadranskega koridorja osrednjega TEN-T prometnega omrežja – južnim, ki gre preko Slovenije in severnim, ki gre preko Italije in Avstrije.

Kljub temu, da Evropska unija vlaga znatna sredstva v izboljšanje infrastrukture, so številni državljani v mejnih regijah Evropske unije še vedno v neenakopravnem položaju pri dostopu do storitev kot je javni potniški promet. Ta je pogosto nezadovoljiv in nizke kakovosti [1]. Le 44 % prebivalstva vseh

mejnih regij ima dostop do železniških storitev. Čezmejne železniške povezave imajo pogosto manjšo frekvenco voženj, te pa so praviloma počasnejše od železniških povezav s podobno dolžino znotraj držav [2]. Evropska komisija je razvoj čezmejne železniške povezave Celovec–Pliberk–Maribor, skupaj z drugimi 47 čezmejnimi železniškimi povezavami v Evropski uniji, prepoznala kot potencialno najbolj koristnega. Še več, omenjeno železniško povezavo je, skupaj z drugimi 18 projekti, označila z najvišjo kategorijo »visoka potreba po izboljšanju infrastrukture za čezmejni potniški promet« [1]. Republika Slovenija in Dežela Koroška sta v izjavi Skupnega odbora Slovenija–Koroška v letu 2017 izpostavili pomen nadaljnjega sodelovanja pri železniški povezavi Pliberk–Prevalje, predvsem na področju javnega potniškega prometa [3].

RRA Koroška je skupaj z osmimi drugimi institucijami iz Nemčije, Poljske, Češke, Avstrije in Slovenije uspela pridobiti sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj za izvajanje projekta TRANS-BORDERS, sofinanciranega s sredstvi Evropskega sklada za regionalni razvoj v okviru programa Interreg Srednja Evropa. Aktivnosti izboljšanja javnega potniškega prometa se osredotočajo na skupne težave dveh robnih in obmejnih območij v srednji Evropi. Prvo pilotno območje je tromeja med Nemčijo, Poljsko in Češko, drugo pa območje med Koroško regijo v Sloveniji ter južnim delom avstrijske dežele Koroška. Iz Slovenije v projektu poleg RRA Koroška sodeluje še Znanstveno-raziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti.

Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030 ni predvidela bistvenih infrastrukturnih vlaganj v železniško povezavo Maribor–Prevalje–državna meja, razen nadgradnje prometnih mest in ureditve daljinskega vodenja prometa [4]. V letu 2019 se sicer zaključuje obnova železniške postaje na Ravnah na Koroškem [5] ter nadgradnja podvoza pod železnico in ukinitvev nezavarovanega prehoda za motorna vozila v Podklancu [6]. V okviru izvedbe kolesarnic in parkirišč za kolesa na 220 železniških postajah in postajališčih [7] se te predvidevajo tudi na 12 železniških postajah in postajališčih na koroški progi [8]. Avstrijske zvezne železnice (ÖBB) so uredile povsem dotrajan odsek železniške povezave med železniško postajo Pliberk in mejnim prehodom Holmec.

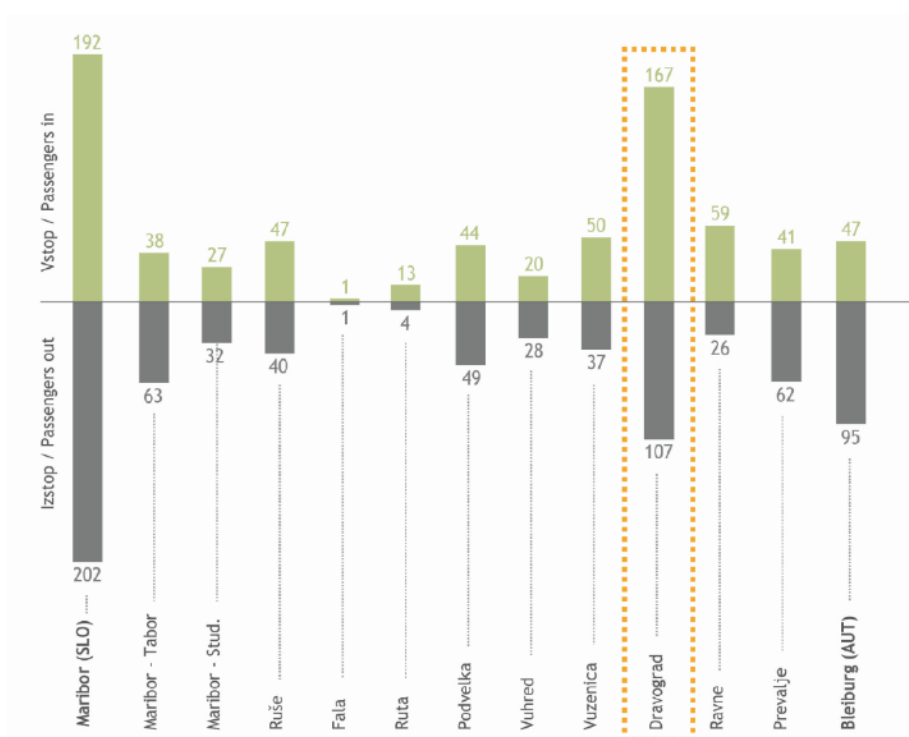
2. Prebivalci Koroške regije v Sloveniji gravitirajo tudi proti avstrijski Koroški

Delovna aktivnost prebivalcev Koroške regije je najbolj intenzivna med Prevaljami, Ravnami na Koroškem, Dravogradom in Slovenj Gradcem. Prebivalci regije v večji meri odhajajo na delo v večje zaposlitveni centre izven regije v Sloveniji kot so Ljubljana, Velenje, Maribor in Celje. Vendar podatki zbrani v okviru projekta TRANS-BORDERS nakazujejo, da v največji meri v sosednjo Avstrijo. Ocenjuje se, da uradno dela v Avstriji okoli 2.000 prebivalcev Koroške regije, v pretežni meri na avstrijskem Koroškem. Uradne evidence ne vključujejo sezonskega dela in dela na črno. Težava je tudi pri zanesljivi oceni tistih, ki so vključeni v avstrijski zdravstveni sistem [9]. Po podatkih analize Biroja za prostorsko načrtovanje Kaufmann, ki so jo izvedli v regijskih industrijskih obratih na avstrijskem Koroškem, je v občini Pliberk/Bleiburg, občini Bistrica na Pliberkom/Feistritz ob Bleiburg in občini Ruda/Ruden zaposlenih več kot 450 Slovencev, od tega je več kot 70 % zaposlenih iz Mežiške doline [10]. Omenjeno se odraža tudi na povečanju števila osebnih vozil na števnem mestu mejnega prehoda Holmec–Poljana, ki je še posebej izrazito ob menjavi delovnih izmen v proizvodnih obratih v Avstriji. V okviru izdelave mobilnostnega načrta industrijskih obratov je bil ocenjen potencial preusmeritve na železnico. 149 zaposlenih biva v razdalji do 1,5 kilometra (potencial hoje) od železniških postaj(ališč) Prevalje, Ravne na Koroškem, Podklanec, Dravograd in Vuzenica. 78 zaposlenih v razdalji 1,5 do 3 km (potencial kolesarjenja), 30 zaposlenih v razdalji 3 do 5 km (potencial e-kolesarjenja) ter 96 zaposlenih v razdalji 5 do 10 km (potencial P+R) [10].

V šolskem letu 2017/2018 je na s strani Slovencev najbolj obiskanih izobraževalnih institucijah na avstrijskem Koroškem bilo vpisanih 62 dijakov in 17 študentov iz Koroške regije v Sloveniji. Prepoznano je bilo, da nekateri uporabljajo skupni prevoz z osebnim avtomobilom do železniške postaje v Pliberku in dalje z vlakom [11].

3. Projekti programa Interreg Srednja Evropa omogočajo tudi pilotne izboljšave javnega potniškega prometa

Slovenske železnice so v okviru projekta TRANS-BORDERS v letu 2018 v ponudbo dodale sobotni poletni vlak med Mariborom in Pliberkom. Na garnituri je vagon prilagojen prevozu 23 koles. Ponudba je rezultat dobrega sodelovanja med Slovenskimi železnicami, Avstrijskimi zveznimi železnicami (ÖBB) in lokalnimi skupnostmi, ki jih povezuje in koordinira RRA Koroška. V 11 sobotah med koncem junija in začetkom septembra je bilo prepeljanih 746 potnikov, od tega 142 čezmejno, ter 202 kolesi (slika 1). Število prepeljanih koles pomeni 47 % povečanje glede na leto 2017, ko je sobotni poletni vlak vozil le do Prevalj in ne čez mejo v avstrijski Pliberk. V letu 2019 se ponudba sobotnega poletnega vlaka dodatno terminsko širi na tri državne slovenske praznike v maju, juniju in avgustu.



Slika 1: Število prepeljanih potnikov po posameznih železniških postajah in postajališčih na sobotnem poletnem vlaku 2018 (vir podatkov: Slovenske železnice; grafika: Aleš Ruprecht)



Slika 2: Nalaganje koles na sobotni poletni vlak na železniški postaji Dravograd (foto: Nika Hölcl Praper)

V letu 2019 je bila v okviru projekta TRANS-BORDERS vzpostavljena pilotna čezmejna avtobusna povezava »Štekna bus« med Velenjem, Mislinjo, Slovenj Gradcem, Dravogradom in Labotom na avstrijski strani. Kolesarska povezava po Mislinjski dolini, Štekna, je priljubljena pri Korošcih in širše ter velja za eno najbolj urejenih kolesarskih povezav v Sloveniji. Trenutno je kot ločena kolesarska povezava urejena v dolžini 24 kilometrov med Gornjim Doličem in Dravogradom. Štekna bus je trideset sedežni avtobus s prikolico za dvajset koles. Nova avtobusna linija javnega potniškega prometa je sploh prva čezmejna avtobusna povezava med Koroškama na obeh straneh državne meje po nekaj desetletjih brez te možnosti. Izvajalec je podjetje Nomago d. o. o. Cene so določene kot cene medkrajevnega avtobusnega prometa v Sloveniji, prevoz kolesa pa je brezplačen; na primer vožnja za eno osebo med Velenjem in Dravogradom stane 4,7 evra, do Labota v Avstriji pa še dodatna 2 evra. V Labotu v Avstriji je možen prestop na avtobus s prikolico za kolesa, avstrijskega prevoznika Postbus, ki vozi do Wolfsberga v Labotski dolini, kjer poteka tudi med Slovenci priljubljena kolesarska povezava R10 po Labotski dolini. Vozni red Štekna bus je usklajen z voznim redom sobotnega poletnega vlaka med Mariborom in Pliberkom ter voznim redom Postubusa v Labotu. S prestopom v Dravogradu je omogočeno povezovanje kolesarjenja po Štekni, Dravski kolesarski poti in kolesarski poti po Labotski dolini ter uporabe javnega potniškega prometa za prevoz koles.



Slika 3: Nalaganje koles na prvi vožnji Štekna bus-a 1. maja 2019 v Slovenj Gradcu (foto: Uroš Rozman)

4. Brez infrastrukturnih vlaganj v železniško povezavo Maribor-Prevalje-Holmec ne bo nadaljnega razvoja

Skupaj s sobotnim poletnim vlakom med Mariborom in Pliberkom sta avtobusna in železniška povezava bistveno izboljšali ponudbo javnega potniškega prometa v čezmejni regiji med Koroško v Slovenijo in južno avstrijsko Koroško. Povezavi sta dodatno smiselno povezovali in dopolnili kolesarsko turistično ponudbo v čezmejni regiji, kjer je med drugim čezmejni Geopark Karavanke ter nastaja evropsko združenje za teritorialno sodelovanje.

Vendar nadaljnji razvoj in izboljšanje storitev ne bo mogoče brez uvedbe daljinskega/avtomatiziranega vodenja prometa železniškega prometa v Sloveniji, saj obstoječa zastarela infrastruktura povzroča težave pri križanju, zamude in nekonkurenčnost drugim oblikam prometa, ter brez drugih vlaganj v železniško infrastrukturo. Potrebno je tudi zagotavljanje ustreznih vozniških sredstev ter izboljšanje storitev za uporabnike kot so informiranje, elektronski nakup vozovnic in uvedba enotne čezmejne integrirane vozovnice. Pri tem bo smotrno uporabiti finančne vire, ki jih za te namene preko različnih finančnih mehanizmov omogoča Evropska unija.

Viri in literatura

1. European Commission, Comprehensive analysis of the existing cross border rail transport connections and missing link on the internal EU borders, 2018, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/reports/2018/comprehensive-analysis-of-the-existing-cross-border-rail-transport-connections-and-missing-links-on-the-internal-eu-borders
2. European Commission DG Regio WP 11/2017, Passenger rail accessibility in Europe's border areas, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/201704_rail_passenger_accessibility.pdf
3. Skupni odbor Slovenija–Koroška, skupna izjava 4. zasedanja, 2017 (osebni vir)
4. Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030, http://www.mzi.gov.si/si/dogodki/strategija_razvoja_prometa_v_rs/
5. Detela J.: Železniška postaja nič več ravenska sramota, 23. 1. 2019, <https://www.vecerkoroska.com/zelezniska-postaja-nic-vec-ravenska-sramota-6649360>
6. STA: Kmalu končan podvoz pod železnico v Podklancu pri Dravogradu, 17. 3. 2019, <https://www.sta.si/2615979/kmalu-koncan-podvoz-pod-zeleznico-v-podklancu-pri-dravogradu>
7. Slovenske železnice: Nova brezplačna parkirna mesta za kolesa, 7. 2. 2019, <https://www.slo-zeleznice.si/sl/novice/potniski-promet-novice/uvedba-dodatnih-brezplacnih-parkirnih-mest-za-kolesa-z-video-nadzorom>
8. Situacija ureditve kolesarnic in parkirišč za kolesa na železniških postajah in postajališčih na koroški progi, Direkcija za infrastrukturo, 2018 (osebni vir)
9. Zajc P., Rozman U., Ruprecht A. Čezmejna mobilnost med Koroško regijo in južno avstrijsko Koroško: predstavitev projekta TRANS-BORDERS, objavljeno v 3. razvojna os: ali gre sedaj končno zares? (ur. Hanžič K.), Društvo za ceste severovzhodne Slovenije, 2018
10. Land Kärnten. Ergebnisse Potenzialanalyse ÖV-Angebot NEU, 2017, predstavitev (osebni vir)
11. Pipan P., Zajc P: zapiski intervjujev s slovenskimi dijaki in vodji srednjih šol in internatov v Celovcu, 2017 (osebni vir)



Uroš Rozman

Regionalna razvojna agencija za Koroško

Dravska kolesarska pot**POVZETEK**

Prve ideje o vzpostavitvi Dravske kolesarske poti (DKP) v Sloveniji segajo vse do leta 1999, vendar je bilo do leta 2014 zgrajenih manj kot 10 km ločene kolesarske infrastrukture. Večji del infrastrukture pa med seboj ni bilo povezanih in tako neuporabnih. Z ustanovitvijo Partnerstva za Dravsko kolesarsko pot ter koordinacijo projekta na nivoju vseh 18 občin ob Dravi ter potrditvijo nove trase kolesarske poti, se je v letu 2018 ob pomoči Direkcije RS za infrastrukturo (DRSI) pričela aktivna gradnja kolesarske poti. V samo dveh letih je bila na novo vzpostavljenih cca. 50 km kolesarske povezave. V označitev, gradnjo ter projektiranje kolesarske poti pa je samo DRSI v letu 2018 in 2019 skupaj vložila skoraj 4 milijone eurov. Ob tem se je v letu 2018 po avstrijskem konceptu pričelo aktivno delo s ponudniki, s ciljem, da Dravska kolesarska postane gradnik turizma v občinah ob reki Dravi. Mednarodno povezovanje z Avstrijo in Hrvaško, pa bo Dravski kolesarski poti v naslednjih 5 letih omogočilo mednarodno prepoznavnost, kjer se lahko kolesarska pot postavi ob bok najboljšim v Evropi.

KLJUČNE BESEDE: *dravska kolesarska pot, Drava, daljinska kolesarska povezava, turizem, umeščanje v prostor, partnerstvo*

1. Uvod

Obrečne daljinske kolesarske poti v razviti Evropi spadajo med bolj obiskane, saj ponujajo najvišjo obliko kolesarstva, ki jo poznamo. So varne, potekajo na relativno ravninskem reliefu, kolesarju nudijo estetski užitek kulturne krajine in neokrnjene narave ter ponujajo turistične storitve, kjer si lahko odpočije in se opreми z vsem potrebnim za pot [5]. Samo na avstrijskem Koroškem Dravsko kolesarsko pot letno obiše več 120.000 kolesarjev. Drava v Sloveniji tako predstavlja neizkoriščen potencial tako v smislu kolesarjenja kot tudi razvoja turizma na območjih, ki so trenutno turistično povsem nepoznani. Dravska kolesarska povezava v Sloveniji kot turistična ponudba je že več let, vendar je poteka po obstoječih, bolj ali manj prometnih cestah in kot takšna ni bila primerljiva s podobnimi obrečnimi kolesarskimi potmi v razvitejših evropskih okoljih.

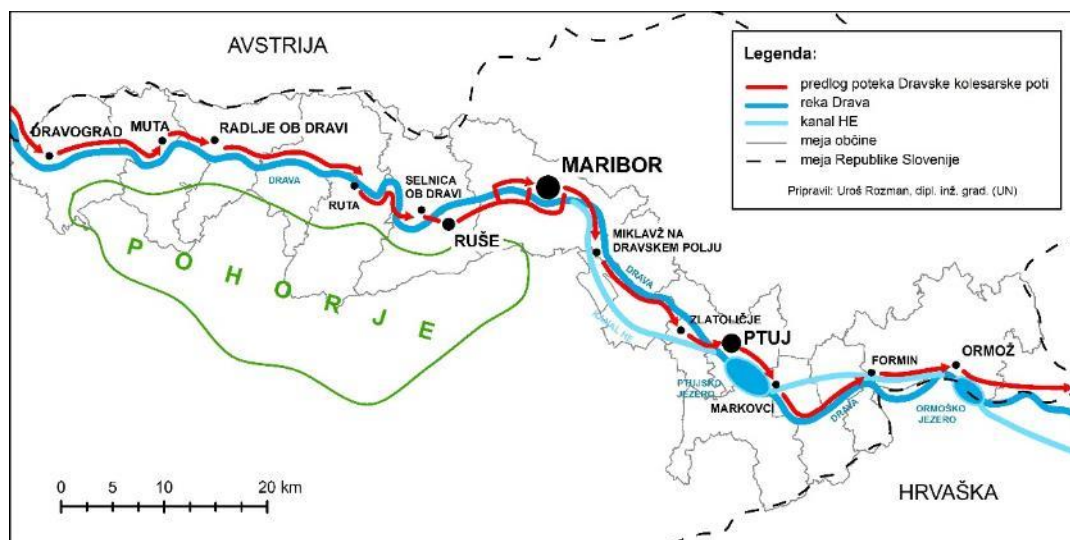
Z aktivnostmi v smeri ponovne obuditve Dravske kolesarske poti v Sloveniji se je v zadnjih 4 letih zgodil velik napredek na področju izgradnje kolesarske infrastrukture ter dela s turističnimi ponudniki ob poti. S povezovanjem občin, DRSI, razvojnih agencij, Zavoda za turizem ter 18 občin ob reki Dravi je postavljen vzorčen primer sodelovanja, kjer vsi sodelujoči strijo k istemu cilju. Rezultati v zadnjih letih pa dokazujejo, da je to edini način, da se tovrstni medregijski oz. meddržavni projekti lahko uspešno realizirajo. Le s pravilnim pristopom in sodelovanjem se bo v prihodnosti lahko tudi Slovenija približala kolesarsko razvitim evropskim državam.

2. Dravska kolesarska pot v Sloveniji

Prve ideje o vzpostavitvi Dravske kolesarske poti v Sloveniji segajo vse do leta 1999. Za gradnjo kolesarske poti je bila zadolžena Direkcija RS za infrastrukturo (v nadaljevanju DRSi), ki je v desetih letih zgradila le nekaj kilometrov ločnih kolesarskih poti, le te pa so bile umeščene v veliki meri neposredno ob prometno državno cesto. Strategija izgradnje, ki jo je uporabila DRSi, je predvidela uporabo velikega števila državnih in lokalnih cest (tudi cesto na Pohorje (700 m n.m.v.)), ter gradnjo kolesarskih stez ob državnih cestah. Kot posledica počasnega delovanja DRSi so se pred več kot desetimi leti združile Regionalna razvojna agencija za Koroško, Mariborska razvojna agencija in Znanstveno-Raziskovalno središče Bistra Ptuj ter postavile označbe kolesarske povezave (t.i. Dravske kolesarske poti) po državnih in lokalnih cestah, vendar se tudi ta poteza ni izkazala za dovolj uspešno, saj zaradi pomanjkljivo urejene kolesarske infrastrukture niso privabile dovolj velikega števila kolesarjev.

Potrebe po vzpostavitvi nove Dravske kolesarske poti so se nakazale leta 2012, ko so Regionalna razvojna agencija za Koroško, Mariborska razvojna agencija in Znanstvenoraziskovalno središče Ptuj prevzele pobudo in bile med soorganizatorji posveta Daljinske kolesarske poti – priložnosti za trajnostni razvoj Slovenije, ki je potekal v Mariboru [3]. Eden od rezultatov posveta je bil podpis pisma o nameri po sodelovanju pri vzpostavitvi integralnega turističnega produkta Dravska kolesarska pot – podpisale so ga direktorice in direktorji treh regionalnih razvojnih agencij ter županje in župani 21. občin. S pismoma podpore sta produkt podprla tudi Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo ter posebej Direktorat za turizem in internacionalizacijo.

Prizadevanja so bila nadgrajena v letu 2014, ko je Uroš Rozman izdelal magistrsko delo z naslovom »Prostorska umestitev Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Središčem ob Dravi« (slika 1), za katero je prejel Univerzitetno Prešernovo nagrado. S celovitim načrtovanjem in upoštevanjem že obstoječe infrastrukture ter javnih, gozdnih in poljskih poti je v delu prikazal učinkovitejši, hitrejši in predvsem finančno ugodnejši način umeščanja daljinskih kolesarskih poti. Projekt Dravske kolesarske poti je zasnovan tako, da se lahko kolesarska pot v prvi fazi izvede v makadamski izvedbi, zaradi česar sta čas gradnje in predvsem vrednost investicije veliko manjša. Kjer trasa poteka po že obstoječih poteh, pa je preureditev v kolesarsko pot zelo enostaven in hiter ter ugodnejši za pridobivanje naravovarstvenih soglasij. Takšen enoviti pristop pri umeščanju v prostor in izbiri kolesarske podlage občinam in državi olajša izvedbo projekta ter poceni stroške investicije. Trasa pa kljub temu skoraj v celoti poteka odmaknjeno od ostalega prometa ter v neposredni bližini neokrnjene narave in reke Drave.



Slika 1: Načrtovana nova glavna trasa Dravske kolesarske poti v Sloveniji

Projekt nove DKP predvideva ureditev kolesarjem prijazne kolesarske poti, ki je v čim večji meri umeščena v bližino reke Drave. Projekt predvideva izkoristek vseh 25 km že zgrajenih kolesarskih poti (slika 2), v 64 kilometrih poteka po preurejenih poljskih, gozdnih in servisnih poteh, v 40 kilometrih je načrtovana kot novogradnja in na le 23 kilometrih je Dravska kolesarska pot predvidna po manj obremenjenih lokalnih cestah. Skupna dolžina kolesarske poti je cca. 150 km. Ocena izgradnje kolesarske poti je več kot 15 milijonov evrov [4].



Slika 2: Dravska kolesarska pot med Muto in Radljami ob Dravi (foto: Tomo Jeseničnik)

Junija 2015 je 18 občin ob reki Dravi (Dravograd, Muta, Vuzenica, Radlje ob Dravi, Podvelka, Lovrenc na Pohorju, Selnica ob Dravi, Ruše, Maribor, Miklavž na Dravskem polju, Starše, Hajdina, Ptuj, Markovci, Gorišnica, Ormož, Središče ob Dravi), 3 razvojne agencije (RRA Koroška, MRA, ZRS Bistra) in Zavod za turizem Maribor – Pohorje podpisalo dogovor o podpori projektnega predloga "Prostorska umestitev in vodenje/koordinacija postopkov za ureditev/izgradnjo Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Središčem ob Dravi v sklopu projekta trajnostno upravljanje porečja reke Drave." Projekt se je pričel izvajati novembra 2015. Eden izmed prvih ciljev projekta je bila uskladitev trase Dravske kolesarske poti z občinami in ključnimi soglasodajalci, kar je bilo doseženo pred začetkom poletja 2016.

Delovna skupina projekta (sestavljena iz 5 županov, 3 razvojnih agencij in Zavoda za turizem Maribor-Pohorje) je kot smiselno nadaljevanje projekta (katerega cilj ni zgolj ureditev nove varne in privlačne kolesarske poti bo reki Dravi temveč tudi navezovanje trase na lokalne turistične produkte in ponudnike, postavitve informacijske infrastrukture, oblikovanje integralnega turističnega produkta destinacije ter oblikovanje turistične znamke reke Drava) videla vzpostavitev pogodbenega Partnerstva za Dravsko kolesarsko pot. Namen partnerstva je predvsem boljše povezovanje 18 občin ob reki Dravi pri realizaciji projekta, boljše sodelovanje z ostalimi deležniki (npr. ponudniki storitev) ter močnejše in enotnejše nastopanje do državnih institucij, ki so vezane na projekt. Ustanovitveni člani pogodbenega Partnerstva za Dravsko kolesarsko pot so občine ob reki Dravi (18 občin), ostali člani pa predstavljajo razvojno/turistične institucije ob reki Dravi (RRA Koroška, MRA, ZRS Bistra, Zavod za turizem Maribor – Pohorje). Cilj pogodbenega Partnerstva za Dravsko kolesarsko pot je nadgradnja obstoječe trase Dravske kolesarske poti ter sočasna fazna ureditev nove trase Dravske kolesarske poti. Sočasno se bodo pričele aktivnosti za trženje in promocijo ter povezovanje ponudnikov. Pomembno bo nadaljnje povezovanje z avstrijskimi in hrvaškimi partnerji, s čimer bomo v prihodnosti dobili mednarodno zanimiv in uspešen kolesarski turistični produkt.

V Zavodu za turizem Maribor – Pohorje je leta 2017 prevzel vlogo promocije Dravske kolesarske poti. Ob tem je bil vzpostavljen spletni portal www.dravabike.si in inkubator Drava Bike ter izvedenih vrsto promocijskih akcij. Na omenjenem spletnem portalu je predstavljena Dravska kolesarska pot v Sloveniji in na Hrvaškem do Legrada, sotočja reke Mure v Dravo. Razdeljena je na 6 etap, ki k dosedanjim 300 km v Avstriji le-to podaljšajo za 210 km. Po vzoru avstrijskega združenja ponudnikov ob Dravski kolesarski poti Verein Drauradwegwirte je vzpostavljen Inkubator Drava Bike, v katerega se lahko včlanijo ponudniki turističnih storitev ob kolesarski poti z veliko manjšimi stroški. V tem

trenutku je vključenih 80 različnih ponudnikov vzdolž celotne trase poti med Dravogradom in Legradom.

Interpretacije reke Drave v Sloveniji se bo v naslednjih letih izboljšala s kohezijskim projektom »Obnova ekosistema ter interpretacija narave«. Projekt bo zajemal interpretacijo na mestih, ki zagotavlja čim večji obisk in kjer ne ogrožajo ogroženih habitatov, vzpostavljena bo Dravska učna kolesarska pot ter interpretacijske točke, s katerimi bodo celostno predstavili obrečni ekosistem in skozi razumevanje vplivov človeka spodbudili k ravnanju, ki zmanjšuje oziroma preprečuje negativne vplive na naravo in okolje.

3. Gradnja Dravske kolesarske poti

V letu 2018 je DRSI v celoti na novo označila DKP z novimi usmerjevalnimi tablam v dolžini 145 km med mejnim prehodom Vič pri Dravogradu in Središčem ob Dravi. Pot je označena z informacijskimi tablam po novem Pravilniku o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah. Table so rdeče barve z skupnim logotipom DKP vseh štirih držav, skozi katere poteka pot.



Slika 2: Nov odsek Dravske kolesarske poti v Rušah (foto: Uroš Rozman)

Občine med Mariborom in Ptujem na desnem bregu reke Drave so v mesecu juliju 2018 ob pomoči DRSI uredile in označile dodatnih 30 km nove kolesarske povezave, ki v dolžini 20 km poteka odmaknjeno od lokalnih cest, od tega v dolžini 5 km pa poteka po ločenih kolesarskih poteh in stezah. Za vzpostavitev povezave so občine Maribor (2 km), Miklavž na Dravskem polju (1,5 km), Starše (10 km) in Hajdina (1,5 km) preuredile skupaj okoli 15 km poti ob reki Dravi v kolesarjem prilagojene makadamske poti. Kolesarska pot v večjem delu poteka v neposredni bližini stare struge reke Drave, v območju Krajinskega parka Drava, odmaknjena od ostalega prometa in urbanih območij. Ta koncept ureditve sledi smernicam, ki so jih uporabili na DKP v Avstriji, kjer je polovica poti urejene v makadamu, vendar kljub temu pritegne več kot 100.000 kolesarjev letno. DRSI je zagotovila finančna sredstva za označitev državne kolesarske povezave z usmerjevalnimi tablam. V Dravogradu pa je bil postavljen prvi števec za kolesarje (slika 4), ki meri število dnevnih in letnih kolesarjev, ki prihajajo v Slovenijo. V prihodnjih letih je načrtovano še večje število števcov na drugih odsekih [2].



Slika 3: Števec kolesarjev v Dravogradu (foto Uroš Rozman)

V lanskem letu je DRSI pričela z aktivnostmi za pripravo vse manjkajoče projektne dokumentacije za izgradnjo kolesarske poti. Projekt je razdeljen na 11 sklopov, vrednost projektiranja pa znaša več kot 1,8 milijona evrov. DRSI je sočasno začela z gradnjo kolesarske poti na odsekih, kjer je projektna dokumentacija že pripravljena, v občinah Muta in Ruše (slika 3), in sicer v skupni dolžini 6 km. Naslednja odseka sta načrtovana v MO Maribor in občini Radljah ob Dravi. Gradnja se bo predvidoma začela v letu 2019. V letu 2019 DRSI načrtuje postavitve novih informacijskih tabel ob kolesarski poti in postavitve prvih novih počivališč za kolesarje z enotno celostno podobo. Hkrati si bodo posamezni partnerji prizadevali za nadaljnjo vključevanje ponudbe gostinskih in turističnih ter s turizmom povezanih ponudnikov.

4. Dravska kolesarska pot v Avstriji in na Hrvaškem

DKP predstavlja osrednjo kolesarsko povezavo na Avstrijskem, kar ponazarja tudi njena oznaka R1. Reki Dravi sledi po ločenih kolesarskih poteh, manjši del pa tudi po manj obremenjenih lokalnih cestah. Osrednje nemško kolesarsko združenje ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) je Dravski kolesarski poti zaradi odlično zastavljenega sistema usmerjanja in dobro razvite infrastrukture za kolesarje podelil 5 zvezdic (od 5 možnih). Tako visoko oceno imajo samo 4 kolesarske poti v Evropi. Začetek njenega razvoja pa sega v 90. leta preteklega stoletja, ko se je njen razvoj začel vzporedno z začetkom gradnje hidroelektrarn na reki Dravi. Za namene prometa ob reki so vzpostavili sistem tovornih poti, ki so jih po koncu gradnje začeli uporabljati tudi kolesarji. Prelomnico v razvoju kolesarske poti predstavlja leto 2005 in takrat začeti projekt Interreg IV, za katerega so pridobili finančna sredstva, namenjena gradnji kolesarskih poti, trženju in vzpostavitvi ostale infrastrukture in vzdrževanja. DKP v Avstriji poteka skozi dve deželi – Tirolsko in Koroško, vendar so prihodki samo v deželi Koroški iz naslova Dravske kolesarske poti v lanskem letu znašali 4 milijone evrov. Ob tem seveda ne smemo spregledati dejstva, da DKP obišče okoli 120.000 kolesarjev letno [1].

V Avstriji DKP poteka na dolžini skoraj 300 km. Njena pot se začne na meji z Italijo v bližini naselja Sillian ter se nadaljuje vse do meje s Slovenijo v bližini naselja Labod. Povezuje večje kraje ob reki, kot so Lienz, Špital ob Dravi ter Beljak. Razdeljena je na pet odsekov, ki so dolgi med 40 in 80 km, kar je dosegljiva razdalja za večji del daljinskih kolesarjev. Z letom 2018 je tudi slovenski in delno hrvaški del Dravske kolesarske poti v skupni dolžini 510 km predstavljen na prenovljenem avstrijskem portalu www.drauradweg.com, v načrtu pa so tudi druge skupne aktivnosti.



Slika 4: Dravska kolesarska pot v Avstriji (foto: Uroš Rozman)

Razvija se tudi Hrvaški del poti, ki zajema območje 5 županij, 8 mest in 26 občin. Na Hrvaški strani si prizadevajo za vzpostavitev slovenskemu delu podobnega partnerstva in koordinacije projekta. Dravska kolesarska pot na Hrvaškem zajema 360 km in bo verjetno razdeljena na 5-6 daljših etap. Predstavljen predlog je v usklajevanju. Ključni cilj mednarodnega povezovanja je podpis meddržavnega sporazuma vseh štirih držav na območju reke Drave kot destinacije.

Na Hrvaškem se ob Dravi izvaja projekt »Evropska Amazonka«, ki pokriva območje v samem srcu Evrope na območju petih držav od Mure ob avstrijsko-slovenski meji do Donave. Akronim projekta je AoE Bike Trail. Projekt zajema 3 reke (Mura, Drava, Donava) v dolžini 700 km in zajema 5 držav. Glavni cilj projekta bo vzpostavitev kolesarske poti Evropske Amazonke kot vodilnega turističnega produkta za kolesarjenje, ki ga bo moč rezervirati preko spleta. Cilj je, da se v delu, kjer se na hrvaškem trasi kolesarska pot prekriva z Dravsko kolesarsko potjo aktivnosti povežejo.

5. Zaključek

Projekt Dravske kolesarske poti dokazuje, da se lahko z dobrim koordinacijo ter sodelovanjem občin in države, dosežejo veliki rezultati v relativno kratkem času. V zadnjih 2 letih je bilo s strani DRSI in občin ob Dravi v projekt Dravske kolesarske poti vloženih cca. 4 milijone evrov, na novo zgrajenih cca. 10 kilometrov nove kolesarske infrastrukture ter iz poljski poti v kolesarske poti preurejenih cca. 20 km povezav. Ta vložek je tako večji kot je kot so bila vlaganja v Dravsko kolesarsko pot v vseh 20 letih do sedaj. Ob tem se je začelo sistematično graditi na turistični ponudbi. Dravska kolesarska pot bo v prihodnosti za nekatera območja ob Dravi predstavljala gradnik turizma.

Kljub vsem rezultatom v zadnjih letih na področju razvoja kolesarske poti se soočamo tudi s težavami. Od označitve in ponovne vzpostavitve DKP v letu 2018 so se pojavljale težave na področju vzdrževanja makadamskih delov povezave ter vzdrževanjem usmerjevalnih tabel. V letu 2019 se bodo te težave poskušale reševati s sprejetjem smernic za vzdrževanje Dravske kolesarske poti, ki bodo dale jasnejša navodila, kakšen nivo vzdrževanja bi občine in država morale zagotavljati v prihodnje. Najslabše urejen del kolesarske poti je praviloma merilo kakovosti cele povezave, zato je vsaka občina odgovorna z vzdrževanjem poti tudi vsem ostalim občinam v partnerstvu.

Velik izziv v prihodnosti predstavljala ureditev varne in primerljive kolesarske poti na Hrvaškem, kjer jim kljub poskusom še ni uspelo ustanoviti podobnega sodelovanja med regijami in lokalnimi skupnostmi s ciljem izboljšanja osnovne infrastrukture. Cilj vseh držav ob reki Dravi je, da se v prihodnjih letih vzpostavi Dravska kolesarska pot na vseh 700 km dolžine od izvira reke Drave do njenega izliva v Donavo ter da postane ena najbolj atraktivnih in obiskanih daljinskih obrečnih kolesarskih poti v Evropi.

Viri in literatura

1. Drauradweg. 2019 <https://www.drauradweg.com/sl/> (Pridobljeno: 9. 5. 2019).
2. DravaBike. Gradimo za vas. 2019 <https://dravabike.si/gradimo-za-vas> (Pridobljeno: 9. 5. 2019).
3. Hanžič, K. (ur.), Cesnik, S. (ur.). Daljinske kolesarske poti – priložnost za trajnostni razvoj Slovenije. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo.
4. 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.
5. Weston, R., Davies, N., Peeters, P., Eijelaar, E. 2012. The European cycle route network EuroVelo. Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism. Str. 19, 37, 38, 39 <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/studiesdownload.pdf> (Pridobljeno: 9. 5. 2019).



dr. Samo Peter Medved

Mestna občina Maribor
in

Gregor Reichenberg

Mestna občina Maribor

Infrastrukturni projekti Mestne občine Maribor

POVZETEK

Maribor je v preteklih 12 letih na področju urejanja mesta in razvoja infrastrukture doživel zelo počasen razvoj, če ga primerjamo z mesti kot so Ljubljana, Gradec, Zagreb in Budimpešta. V zelo kratkem času bo zaostanek težko nadoknaditi, zato se mora mesto in država zavedati nujnosti trenutka in zagotoviti možnosti za razvojni preboj. Le tako bo lahko Maribor konkurenčno mesto in mesto, kjer število prebivalcev ne bo več upadalo. Zaradi velikega razvojnega zaostanka mesta, si je mesto zadalo cilj, da pospeši realizacijo pomembnih razvojnih projektov za mesto in izkoristi koriščenje evropskih razvojnih sredstev v letih 2019 in 2020.

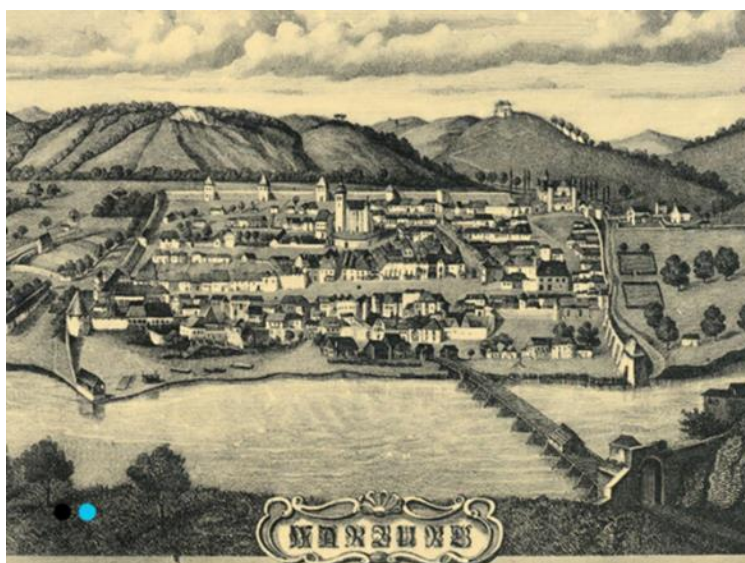
KLJUČNE BESEDE: Maribor, prometna infrastruktura, razvoj, projekti, razvojna sredstva

1. Uvod

Za razumevanja nastajanja prometnic in prometnih ureditev v Mariboru, moramo poznati zgodovinski razvoj mesta. Kljub temu, da je bilo območje mesta poseljeno že 3500 let pr.n. štetjem in je na tem območju obstajala manjša rimska naselbina, pa lahko o začetku prometnih ureditev pričnemo govoriti z nastankom mesta.

1.1. Maribor postane mesto – položaj v srednjem veku

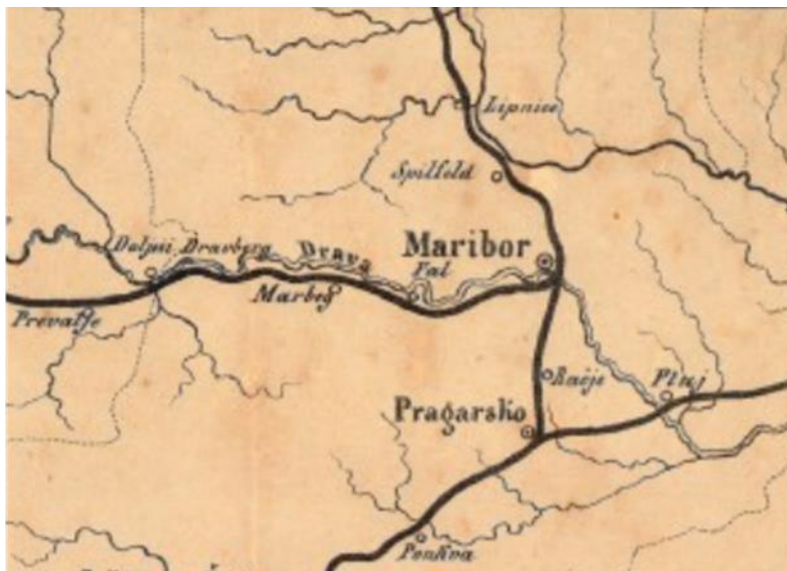
V 13. stoletju se Maribor prvič omenja kot mesto. Ugodna in za obrambo primerna lega mesta ob reki z zalednimi griči, omogoča nastanek mesta za obzidjem in mostom preko Drave, ki je vztrajal kar 700 let! Glavno prometnico je tedaj predstavljala reka Drava. Ta podoba zaznamuje mesto še danes.



Slika 1: Prikaz Maribora v srednjem veku

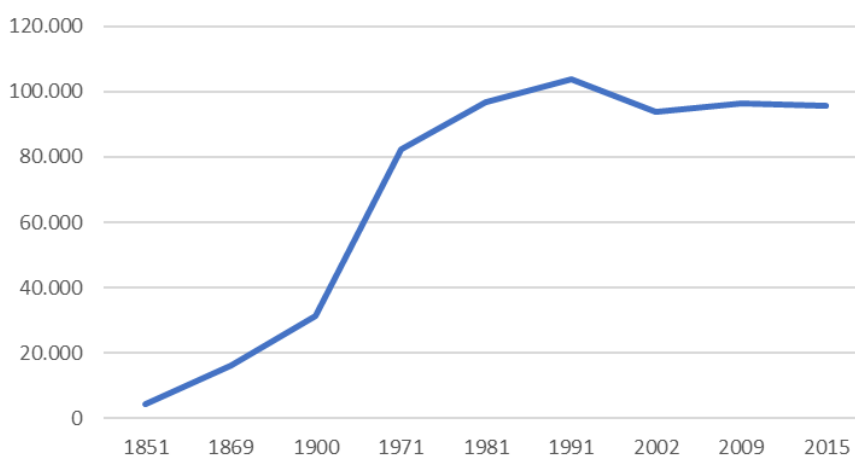
1.2. Prihod železnice v Maribor: odsek Gradec - Celje

Razvoj mesta se ni bistveno spremenil do izgradnje železniške proge Dunaj-Trst. Ta je prinesla Mariboru največji razvojni pospešek. Progo od Gradca naprej so načrtovali v dveh variantah. Ena naj bi vodila od Gradca preko Ptuja do Poljčan ter dalje v Celje, druga pa čez Maribor do Celja. Odločili so se za slednjo različico, ki je predstavljala krajšo razdaljo in geomorfološko ugodnejša trasa. 2. junija 1846 je iz Gradca preko Maribora v Celje pripeljal prvi vlak, prvič tudi po slovenskem ozemlju.



Slika 2: Karta izgrajenega železniškega omrežja za časa Avstroogrske monarhije na območju Maribora

Vpliv prihoda železnice na razvoj mesta Maribor je bil izjemen, saj je bližina železniške postaje postala privlačnejša za gospodarske obrate kot bližina dravskega pristana, kajti promet se je v drugi polovici 19. stoletja vse bolj usmerjal na železnico. V drugi polovici 19. stoletja, po izgradnji železniške proge skozi Maribor, je mesto pričelo naglo rasti. Tako je leta **1851 imelo le 4.168 prebivalcev**, leta **1869 že 16.006** in leta **1900 31.337** prebivalcev. Maribor je postal pomembno prometno križišče tudi za železniški promet proti Jadranskemu morju (Trst) in preko Pragerskega proti Budimpešti. Leta 1863 se je z izgradnjo koroške železnice Maribor povezal s Celovcem.



Slika 3: Gibanje števila prebivalstva v Mariboru od prihoda železnice do danes.

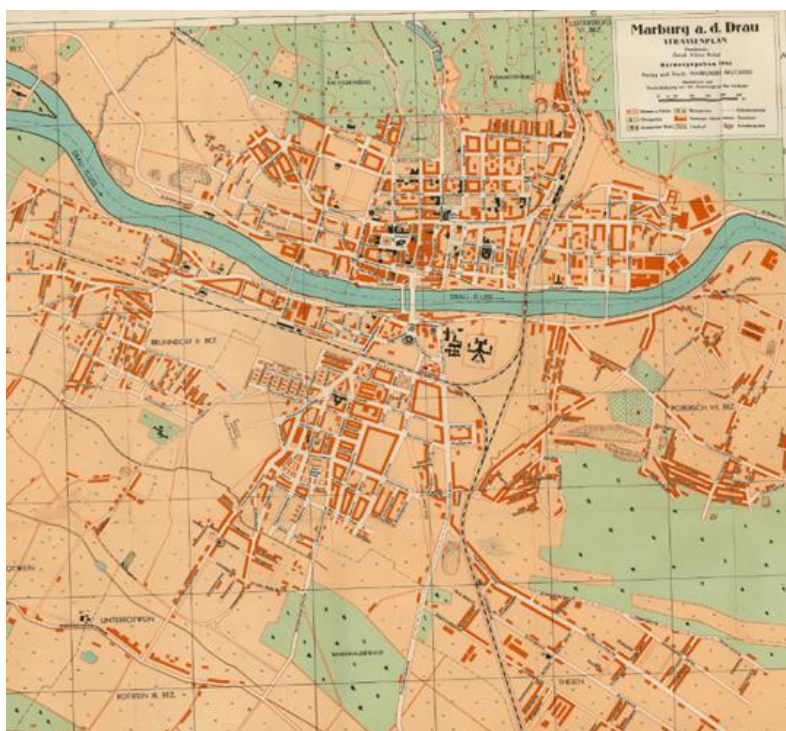
1.3. Razvoj cestnega omrežja: Gradnja starega (glavnega) mostu

Glavni most je bil zgrajen v letih 1909-1913, otvoritvena slovesnost pa je bila 23. avgusta 1913. Novi most je nadomestil stari dravski most, ki je do takrat stal nekaj deset metrov zahodneje in ki so ga pozneje porušili. Novi most so zgradili zaradi naraščanja cestnega prometa po Tržaški cesti v smeri Dunaj-Trst.



Slika 4: Prvotno načrtovana lokacija mostu) označeno z rdečo

Po prvotnem načrtu naj bi most zgradili v **podaljšku današnje Ulice slovenske osamosvojitve**, toda tam je takrat že stal v letih 1897-1898 zgrajeni slovenski Narodni dom. Za **nemške nacionaliste** pa je bilo **nesprejemljivo**, da bi si za Avstro-Ogrsko **tako pomemben novi most delil neposredno soseščino s pred kratkim zgrajenim simbolom slovenstva**, zato so za lokacijo novega mostu določili Glavni trg in na trgu ob novem mostu zgradili še Theresienhof, ki je potem v Mariboru veljal za simbol nemštva. Ta **lokacija mostu**, ki so jo izbrali mimo arhitekturne in urbanistične logike, pa **je uničila tradicionalno podobo mariborskega Glavnega trga** in vse do danes **predstavlja poseben problem** za mariborsko prometno ureditev.



Slika 5: Prometni izgled mesta leta 1941

1.4. Nove prometnice – Gosposvetska cesta – Titov most

Po drugi svetovni vojni se je mesto naglo obnavljalo, saj je bil Maribor zelo porušen zaradi zavezniške bombardiranja v letih 1942-1945. Zaradi širitve industrializacije za potrebe jugoslovanskega trga in vojske, se je mesto naglo razvijalo. **Tipična prometno urbanistična zasnova** za takratne čase je bil **mestni prometni križ s centralnim križiščem mesta**, kar lahko zasledimo v mnogih mestih.



Slika 6: Prometna zasnova mesta po 2. svetovni vojni. Z rdečo so označene izvedene prometnice.

Od takratne prometne zasnove je bila izvedena Gosposvetska cesta – kot vzhodna vpadnica, Titova cesta s Titovim mostom kot južna vpadnica, rekonstruirana je bila Partizanska cesta kot Vzhodna vpadnica. Neizvedena je ostala rušitev Slovenske ulice in izvedba predora pod Piramido (po vzoru predora pod Ljubljanskim gradom). Prav tako je bilo izvedeno centralno semaforizirano križišče, ki ima še danes podobo in funkcijo.



Slika 7: Fotografije gradnje Titove ceste in mostu ter Gosposvetske ceste

Titov most so gradili v letih 1961-1963. Predstavljal je prvi večji objekt, ki ga je mesto dobilo v letih po 2. svetovni vojni. Z svojimi 300 metri dolžine in 22,5 širine je veljal ob izgradnji za najdaljši in najširši mestni cestni most v Sloveniji, vpisan pa je tudi na seznam slovenske tehnične nepremične kulturne dediščine.

1.5. Hitra cesta skozi Maribor

Zaradi naglega razvoja motorizacije v šestdesetih in sedemdesetih letih prejšnjega stoletja, se je Maribor soočil s prometnim kaosom in hudimi zastoji, ki so jih povzročala potovanja na relaciji med zahodno Evropo in Balkanom. Zato so se začela planiranja izgradnje avtoceste na vzhodni strani mesta. Zaradi zelo visoke investicije, so se odločili za gradnjo hitre ceste skozi mesto, kar pa je predstavljalo le delno in začasno rešitev problema.



Slika 8: Prometni zastoji na mejnem prehodu Šentilj v sedemdesetih.

Gradnja hitre ceste je potekala v več etapah. I. etapa Maribor - vzhod je potekala med letoma 1978 in 1979 ter II. etapa med 1980 in 1985;

V sklopu I. in II. etape je bila zgrajena tudi cela vrsta drugih mestnih cest in ureditev, kar je bilo posledica tako imenovanega 10. letnega programa izgradnje cestnega omrežja v Mariboru in je bilo predmet **sofinanciranja mesta in države**. V sklopu I. etape so bile zgrajene:

- rekonstrukcija Tržaške ceste v štiripasovnico;
- rekonstrukcija Ptujске ceste v štiripasovnico;
- izgradnja Fochove ulice, Jadranske, Zagrebške, nove Ukrajinske, Poljske in Moskovske ceste;
- rekonstrukcijo Beloruske, Vodovodne, Janševe in Industrijske ceste;
- izgradnjo nadvoza za Ptujsko cesto in »tromostovja« za železnico in dve cesti.

Vsega skupaj je bilo izvedenih 8,76 km ureditev cest, prestavljenih in zgrajenih vrsta komunalnih ureditev pri čemer je bila dolžina same hitre ceste le 1,0 km.

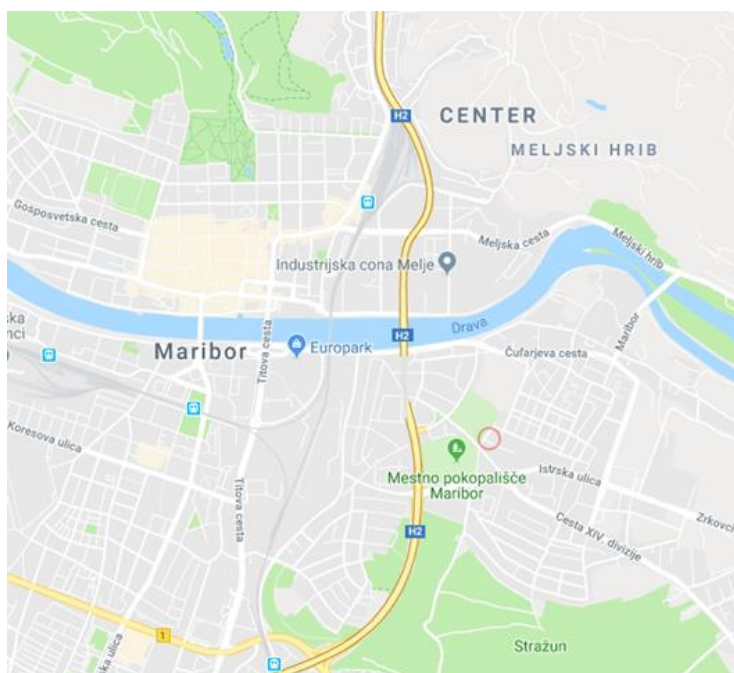
V sklopu II. etape pa so bile poleg 1,7 km hitre ceste skupaj z dvoetažnim mostom čez Dravo in pokritim vkopom, zgrajene še:

- rekonstrukcija Meljske, Nasipne, Prečne ceste, ceste OF, Osojnikove ulica, Pobreške, Oreško nabrežje, Šaranovičeve, ul. Kraljeviča Marka in druge ureditve;
- zgrajen je bil podhod Belokranjske;
- nadhod Muratove dolžine 39,3 m;
- nadvoz Prečne ulice (dolžina 49,25 m) in Meljske ceste dolžine 157 m;
- nadvoz za železnico na Meljski cesti.

III. etapa na odseku od Pesnice - Maribora (Meljska cesta), dolžine 4,6 km je potekala med letoma 1987 in 1989.

Gradnja IV. etape imenovane 2B dolžine 2,6 km, odsek v sklopu katere je bil zgrajen tudi del regionalne ceste R2-430 ceste skozi Maribor, pa med letoma 2000 in 2001.

S predajo prometu tega zadnjega odseka je bila dokončana celotna povezava sever-jug skozi Maribor in je služila celotnemu prometu do izgradnje vzporednega avtocestnega odseka Pesnica-Slivnica. Sočasno s tem je bilo zgrajeno tudi krožišče Pesnica, ki sedaj predstavlja pričetek H2.



Slika 8: Hitra cesta skozi Maribor

1.6. Gradnja Koroškega mostu

Po osamosvojitvi se je stopnja motorizacije prometa le še povečala. Zaradi tega so prometne razmere v mestu, če posebej na strem mostu postale nevzdržne. Zato se je mesto odločilo za gradnjo Koroškega mostu na Zahodnem delu mesta.

Koroški most je bil zgrajen leta 1996 in povezuje mestno četrt Studenci in mestno četrt Koroška vrata. Zamišljen je bil kot del zahodne obvoznice Maribora. Mestna občina je na lokaciji današnjega Koroškega mostu že pred drugo svetovno vojno načrtovala gradnjo novega mostu.



Slika 9: I. etapa Zahodne obvoznice po izgradnji.

1.7. Vzhodna avtocesta mimo Maribora – AC Slivnica - Pesnica

V sklopu realizacije nacionalnega programa izgradnje avtocest v RS se je izvedla tudi avtocesta A1 odsek Slivnica – Pesnica, ki je bila dokončana leta 2009 in je dokončno rešila Maribor tranzitnega prometa.



Slika 10: Avtocesta Pesnica – Slivnica

2. Mariborski prometni obroč – načrti 2006

Z vstopom Slovenije v EU, je slovensko gospodarstvo in standard prebivalstva naglo rasla. Stopnja motorizacije prometa je bila izjemna. Kljub izgradnji Koroškega mostu, so bile razmere v centru mesta in še posebej na starem mostu ponovno slabe. Izvedel se je arhitekturni natečaj za ureditev Slomškovega trga, ki je predvideval ukinitvev parkiranja. V letih 2004 - 2006 MOM Maribor načrtuje zaprtje starega srednjeveškega mestnega jedra in Starega mostu za motoriziran promet (razen JPP).



Slika 11: Predvideno območje zaprtja za promet

MOM Maribor naroči izdelavo rešitve – Severne obvoznice mesta. Izdelana je idejna zasnova s katero dobi Maribor končno prometno možnost izvedbe obroča okoli mesta. Mariborski župan Boris Sovič predlaga, da se predvidi vključitev v Resolucijo nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji.



Slika 12: Planiran mariborski prometni obroč

Dars celo izvede nastavek za priključevanje Severne obvoznice – vzhodni del na AC Slivnica – Pesnica. V letu 2006 se z nastopom novega župana spremeni prometna politika mesta.

3. Obdobje 2006 – 2012 – izgubljeno obdobje

Opustijo se aktivnosti za načrtovanje Severne obvoznice. Prav tako MOM v tem obdobju izjemno počasi vodi postopek sprejemanja OPN za Zahodne obvoznice Maribora – južni del, ki se zaključi le z izborom variante. Velja doktrina – prometno zaprimo stari del mesta. Problem bomo reševali pozneje. Velik del občanov ni bilo zadovoljen s takšnimi predlogi.

4. Obdobje 20012 – 2018

Mesto prične izvajati eksperiment Koroška cesta – z začasno ureditvijo, ki postane predmet posmeha in nezadovoljstva.

MOM v tem letu 2016 sprejme za Maribor zelo pomemben OPPN za preboj ceste Pariške komune, s katerim bi povezali mestno središče s Puchovo cesto in priključkom Maribor Vzhod na AC Slivnica – Pesnica. V letu 2017 DRSI prevzame nalogo in izvedbo DPN za načrtovanje Zahodne obvoznice – južni del, ki je trenutno v izdelavi.

5. Cilji mestne prometne politike 2019

Maribor se sooča že vrsto let z nerešeno problematiko ureditve prometa na levem bregu Drave, ki onemogoča ureditev starega mestnega jedra. Za rešitev tega problema moramo prednostno urediti promet na relaciji vzhod-zahod. Med več možnimi scenariji je potrebno poiskati najustreznejšega za kar se bo izdelala celovita prometno-ekonomska študija. Na osnovi realizacije le tega bo potrebno trajnostno urediti promet v starem mestnem jedru.

Vodstvo Mestne občine Maribor je za obdobje 2018-2022 opredelilo urejanje starega mestnega jedra Maribora za eno ključnih nalog svojega mandata. Po smernicah trajnostnega razvoja in trajnostnega

razvoja mestnega prometa, se je Maribor zavezal nadgrajevati območja peš con in poudarjenega razvoja kolesarskega in javnega potniškega prometa. V prihodnje bo potrebno ustvariti vse pogoje, ki bodo omogočili prepoznati staro mestno jedro kot enovito peš cono.

Na desnem bregu bo potrebno realizirati preboj ulice Pariške komune na Pobrežje, za kar že obstaja OPPN. S tem bo rešena tudi povezava Pobrežja s centrom mesta, navezana na hitro cesto in rešeno neustrezno križišče pri Telekomu.

Skupaj z državo izvesti projekt Južne obvoznice, vključno z navezavo na hitro cesto in avtocesto, ter podaljšali cesto Proletarskih brigad od Zahodne obvoznice do Peker. Ukiniti je potrebno vinjetni sistem na hitri cesti skozi Maribor, s čimer bomo razbremenili promet na Tržaški in Titovi cesti.

Z novim podvozom pod železnico povezati Tezno z območjem BTC.

Preurediti Partizansko ulico in izvesti nujno prenovo Titovega mostu. Urediti vozišča v Mariboru s pohodnimi površinami in talno signalizacijo. Ukiniti parkiranje na Slomškovem trgu in dati trgu primerno podobo. Izvesti garažne hiše na levem bregu. Z uvedbo parkirišč po sistemu P+R zmanjšati pritisk na parkiranje motornih vozil v mestu.

V starem delu mesta avtobusni promet urediti z manjšimi in okolju prijaznimi avtobusi in drugimi oblikami trajnostne mobilnosti.

Na levem bregu se predvideva izvedba zvezne kolesarske in peš pot od Bresternice ob Dravi preko Lenta, Melja in Malečnika – navezava na desni breg z novo brvjo pri MB otoku in novo brvjo na Lentu. Na desnem bregu pa vzdolžno kolesarsko povezavo ob Dravi od HE Mariborski otok do Pobrežja, Zrkovcev in Brezja.

Predviden je sistem sodobnega najema koles in izvedba varnih kolesarskih poti do šol.

Urediti je potrebno sodobna železniška postajališča na relaciji Ruše – Maribor kot alternativo avtobusnemu prometu in elektrifikacijo tega dela proge. Tudi na relaciji Hoče – Tezno – Maribor center bo potrebno zagotoviti mestne in primestne železniške povezave ter uredili nova oziroma posodobili obstoječa postajališča.

Izvedla se bo zadostna infrastruktura za potrebe elektromobilnost. Vpeljali se bodo pasovi za avtobusni promet in električna vozila.

5.1. Scenariji novih prometno infrastrukturnih ureditev v Mestu Maribor

Doktrina gradnje novih prometnic za reševanje prometnih problemov po gospodarski krizi se je pričela spreminjati. Tako se podpora gradnji le novih cest skozi sprejeto politiko trajnostne mobilnosti spreminja in uvaja drugačne ukrepe.

Tako je predvideno, da mesto za potrebe končne rešitve prometa v starem mestnem jedru preuči več možnih scenarijev v okviru celovite primerjalne prometno ekonomske študije in sicer:

- Mestni predor (historična os) iz Gosposvetske do Partizanske ceste – izvedba nove mestne prometnice na relaciji vzhod – zahod.
- Predor pod Koroško cesto z navezavo na garažno hišo pod Glavnim trgom.
- Nov most v podaljšku Prežihove ulice, ki povzroča aktivacijo Ruške in Valvazorjeve ceste – preusmeritev prometa na desni breg Drave z zagotovitvijo notranjega mestnega obroča preko Titovega mostu
- Nov most v podaljšku Strossmayerjeve ulice preko tržnice – historična os na kateri je bil nekoč že predviden Strossmayerjev most.
- Severna obvoznica – južna varianta – upoštevana v tekstualnem delu OPN, ki bo predvidoma sprejet v letu 2020

Scenariji primerjalne prometno ekonomske študije morajo zagotoviti celovitost nabora urbanističnih, prometnih in gradbeno tehničnih rešitev, ki želene vzpostavitev ureditvenega funkcioniranja mesta, omogočijo.

Cilj je ustvariti okolje, ki bo naredilo ljudi, občane, vidne v načrtovalskem procesu in ustvarjanju:

- živega mesta,
- atraktivnega mesta,
- varnega mesta,
- trajnostnega mesta in
- zdravega mesta.

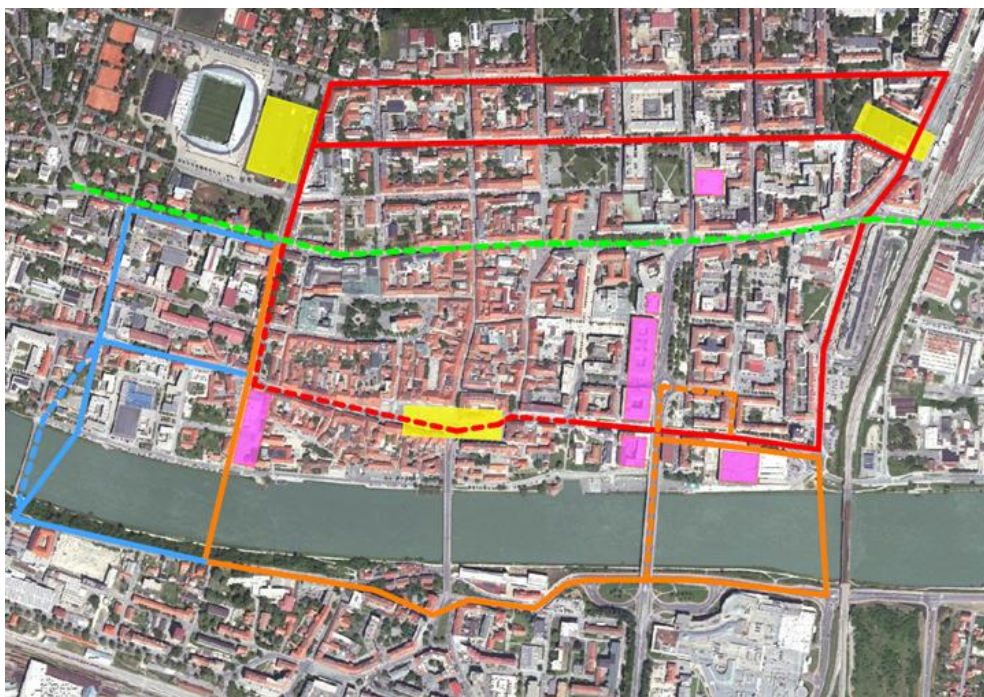
Z realizacijo namerava Maribor postati mesto:

- ki zmanjšuje motoriziran promet,
- dobrega in urejenega javnega prevoza,
- urejenega kolesarskega prometa,
- skrbno načrtovanih pešpoti in javnega življenja.

5.2. Garažne hiše in lokacije »Park&Ride« (P+R)

Mesto potrebuje tudi ureditev lokacij »Park&ride« in kar nekaj garažnih hiš. Tako je predvidena preučitev naslednjih možnosti:

- Garažna hiša Stadion – veljaven prostorski načrt; možen P+R
- Garažna hiša Glavni trg
- Garažna hiša pod trgom Borisa Kidriča
- Garažna hiša Trg Svobode
- Garažna hiša Meltal – možen P+R
- P+R – železniški trikotnik pri Europarku
- P+R – Ptujška cesta
- P+R – Tržaška cesta – BTC



Slika 13: Pregled možnih prometnih scenarijev

5.3. Kolesarska in rekreacijska infrastruktura

Izjemen se daje ureditvi rekreacijske infrastrukture poimenovane Dravska promenada, ki vključuje tudi novo brv na MB otok in novo brv na Lentu. Del tega je tudi predvidena dravska kolesarska pot, ki bo hkrati del državnega kolesarskega omrežja.



Slika 14: Dravska promenada

5.4. Realizacija projektov MOM v teku

Zaradi velikega razvojnega zaostanka mesta, si je mesto zadalo cilj, da pospeši realizacijo pomembnih razvojnih projektov za mesto in izkoristi koriščenje evropskih razvojnih sredstev v letih 2019 in 2020. Tako so trenutno v teku aktivnosti na naslednjih projektih:

1. obnova promenade v mestnem parku,
2. revitalizacija Vojašniškega trga,
3. Koroška cesta z Glavnim trgom,
4. rekonstrukcija Cafove ulice,
5. ureditev kolesarske infrastrukture mestnih četrti in krajevnih skupnosti,
6. ureditev kolesarskega in peš nadhoda čez Titovo cesto,
7. ureditev kolesarskih stez na koroški cesti,
8. dravska kolesarska pot,
9. nabrežje Lenta,
10. ureditev Streliške ulice,
11. železniški podvoz na Ljubljanski ulici,
12. Gregorčičeva ulica,
13. ureditev pešpoti ob Dravi v Bresternici,
14. nova brv na Lentu,
15. podaljšek ceste Proleterskih brigad,
16. južna obvoznica,
17. podvoz Ledina,
18. poslovna cona Tam,
19. prehodi v starem mestnem jedru,
20. skate park,
21. pripravljalna dela - preboj Pariške komune,
22. nabrežje Lenta,
23. Slomškov trg,
24. garažna hiša stadion,
25. garažna hiša Glavni trg

6. Zaključek

Maribor je v preteklih 12 letih na področju urejanja mesta in razvoja infrastrukture doživel zelo počasen razvoj, če ga primerjamo z mesti kot so Ljubljana, Gradec, Zagreb in Budimpešta. V zelo kratkem času bo zaostanek težko nadoknaditi, zato se mora mesto in država zavedati nujnosti trenutka in zagotoviti možnosti za razvojni preboj. Le tako bo lahko Maribor postal konkurenčno mesto in mesto, kjer število prebivalcev ne bo več upadalo.

Viri in literatura

1. IDZ Lineal št. 584, marec 2006
2. OPPN MOM – preboj Pariške Komune
3. <https://zgodovinanadlani.si>
4. <https://www.gore-ljudje.net>
5. https://sl.wikipedia.org/wiki/Južna_železnica



Igor Trdin

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o

in

Jure Mlakar

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o

Razvoj letališča Edvarda Rusjana Maribor

POVZETEK

Letališče Edvarda Rusjana Maribor je eno od treh mednarodnih letališč v Sloveniji in ima glede na svojo prometno lego v stičišču V. in X. evropskega cestnega in železniškega koridorja ter geografsko lego na stičišču srednje in jugo-vzhodnega dela Evrope velik potencial za razvoj v pomembno transferno letališče tako za prevoz potnikov kot za prevoz tovora. Ker se letališče nahaja sredi širokega vodovarstvenega območja Dravskega polja in sredi širšega območja sklopa visoko kvalitetnih kmetijskih zemljišč pa ima lokacija tudi svoje okoljske omejitve za umeščanje infrastrukture. Pri umeščanju objekta s tako velikimi potrebami funkcionalnih površin je bilo potrebnih vrsto usklajevanj in kompromisov, da je zagotovljena funkcionalna in celovita rešitev, ki omogoča letališču višjo konkurenčnost v primerjavi s sosednjimi letališči v regiji in hkrati ohranja kvaliteto okoljskih sestavin vplivnega območja. Prispevek povzema predvidene tehnične rešitve, ki so predvidene s predlogom državnega prostorskega načrta za širitev letališča, ki je še v fazi priprave. Rešitve so celovite in funkcionalne ter omogočajo letališču nadaljnji razvoj, zaradi faze postopka pa niso končne.

KLJUČNE BESEDE: letališče, LERM, DPN, potencial, transfer, razvoj, infrastruktura, VPS, širitev, letalo.

1. Uvod

Letališče Edvarda Rusjana Maribor (v nadaljevanju: LERM) je eno od treh mednarodnih letališč v Sloveniji in ima glede na svojo prometno lego v stičišču V. in X. evropskega cestnega in železniškega koridorja ter geografsko lego na stičišču srednje in jugo-vzhodnega dela Evrope velik potencial za razvoj v pomembno transferno letališče tako za prevoz potnikov kot za prevoz tovora. Poleg potenciala pa ima obstoječa lokacija letališča tudi okoljsko povezane omejitve, letališče se namreč nahaja sredi širokega vodovarstvenega območja Dravskega polja in sredi širšega območja sklopa visoko kvalitetnih kmetijskih zemljišč. Pri umeščanju objekta s tako velikimi potrebami funkcionalnih površin smo tako naleteli na vrsto usklajevanj in kompromisov, da je zagotovljena funkcionalna in celovita rešitev, ki omogoča letališču višjo konkurenčnost v primerjavi s sosednjimi letališči v regiji in hkrati ohranja kvaliteto okoljskih sestavin vplivnega območja.

Prispevek povzema izdelane strokovne podlage za DPN št. 18_712 – idejne rešitve za ureditev LERM, ki so bile pripravljene v sklopu priprave državnega prostorskega načrta (v nadaljevanju: DPN) v jeseni leta 2018 s strani konzorcija podjetij ZUM d.o.o. Maribor & PNZ d.o.o. Ljubljana & Savaprojekt Krško. Sam postopek priprave DPN še vedno teče, zaradi česar so v nadaljevanju predstavljene rešitve in opisi še v fazi usklajevanja z nosilci urejanja prostora in naročnikom ter zato nikakor niso končne.

2. Splošno o letališču in postopku DPN

Razvojna politika Republike Slovenije s področja prometa je med drugim usmerjena v razvoj in posodabljanje slovenskih mednarodnih letališč, namenjenih civilnemu prometu. LERM je v skladu s Sklepom o opredelitvi sistema javnih letališč (Ur. l. RS, št. 78/06) infrastrukturni objekt državnega pomena. Zakon o urejanju prostora (Ur. l. RS, št. 61/17) določa, da se objekti državnega pomena urejajo z DPN-ji.

Na podlagi sprejetega DPN bodo določeni prostorski pogoji za celovite ureditve letališča v prihodnjem obdobju, s čimer bodo ustvarjeni predpogoji za doseganje ciljev iz Resolucije o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020, ki so:

- varnost in zmanjšanje tveganj v civilnem letalstvu ter
- trajnostni razvoj in konkurenčnost.

Glavni cilj DPN-ja je določitev pogojev in zagotovitev prostora za nadaljnji razvoj letališča Maribor v skladu s potrebami samega letališča, širše regije in države v celoti. Načrtovano vsestransko povečanje zmogljivosti LERM bo hkrati prispevek Slovenije k zagotavljanju varnega, rednega in nemotenega odvijanja zračnega prometa.

Načrtovana razširitev in razvoj LERM bosta zagotavljala:

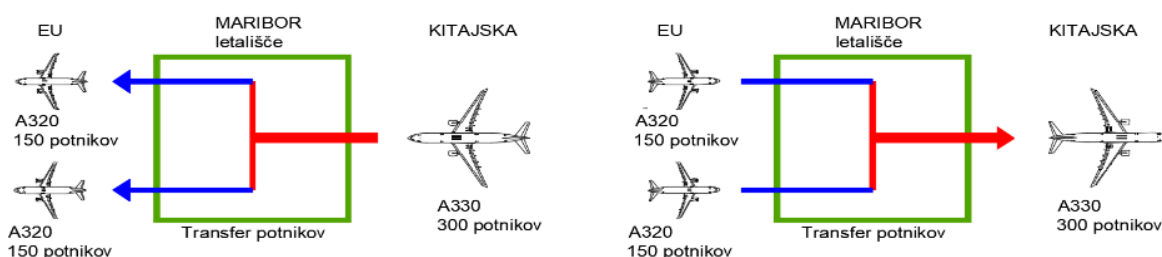
- zadostne zmogljivosti za razvoj potniškega in tovornega prometa v kapaciteti do 1.000.000 potnikov in do 50.000 ton letno,
- pogoje za razvoj dejavnosti, ki so povezane z letalstvom in logistiko,
- visokokakovostne in varne letališke storitve,
- razvoj spremljajočih komercialnih dejavnosti,
- prijetno okolje in skrb za dobro počutje potnikov, zaposlenih ter vseh drugih subjektov in članov osebja, ki sodelujejo pri izvajanju letaliških storitev in lokalne skupnosti
- pozitivne rezultate poslovanja letališča,
- nove zaposlitve, gospodarsko rasti in varovanje okolja.

DPN je osnovni predpogoj za izvedbo navedenih ukrepov za zagotavljanje konkurenčnosti letališča in kot tak tudi predpogoj za privabljanje zainteresiranih investitorjev za vlaganje v načrtovano infrastrukturo.

2.1. Načrtovani koncept letališča Maribor

LERM ima status javnega letališča za opravljanje mednarodnega potniškega prometa in je drugo največje letališče v Sloveniji. Po obsegu prometa pa sodi med manjša letališča. Leži na križišču glavnih evropskih koridorjev št. V in X, tik ob železnici in avtocesti in ima tako potencial za popolno komunikacijsko povezavo z javnim prevozom.

Glede na strateško lego in prostorske danosti gre za letališče z velikim potencialom za razvoj tovornega in poštnege prometa, pa tudi za razvoj potniškega prometa, predvsem v smislu transferno – prestopnega letališča in s tem vzpostavljanja rednih letalskih povezav s pomembnimi letališči v regiji in v Evropi.



Slika 1: Koncept prestopnega letališča (vir: Strokovne podlage za DPN št. 18_712, sept 2018)

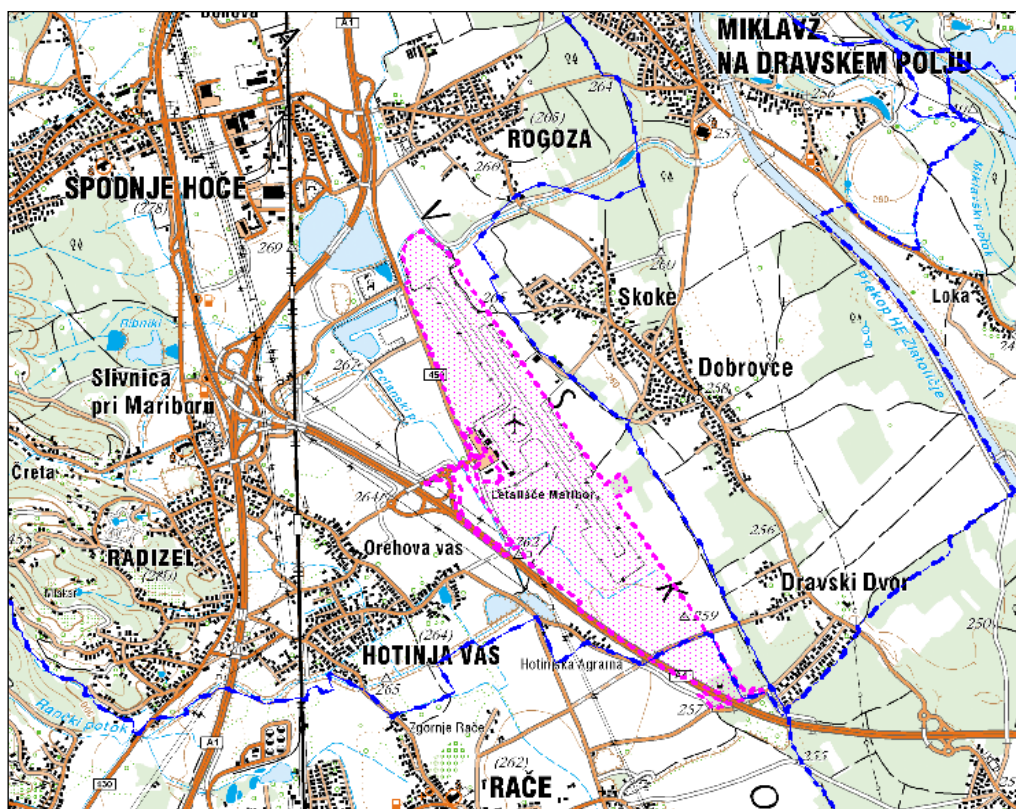
3. Območje urejanja

3.1. Geografska lega območja

Območje ureditev za LERM je velikosti 250,48 ha in obsega širše območje obstoječega letališča. Leži v SV Sloveniji 8 km južno od mesta Maribor na teritoriju občine Hoče – Slivnica. S svojo lego ustvarja trikotnik z dvema odsekoma avtoceste: A1 odsek Slivnica – Pesnica in A4 odsek Slivnica – Draženci, v katerem je umeščen tudi industrijski kompleks Magna Steyr. Leži na Dravskem polju, vzdolž vzhodne in severne strani so pretežno stanovanjska naselja Dobrovce, Skoke, Dravski Dvor, Rogoza in del naselja Hoče. Glavna železniška proga E67 poteka 1 km zahodneje. Letališče ima izjemno dobro prometno lego, možnost direktne in hitre navezave na daljinska prometna omrežja.

Letališče leži med 261,0 m in 266,8 m nadmorske višine (ARSO, Atlas okolja). Dravsko polje na zahodu obdaja Pohorje, na severu Slovenske gorice, na jugu pa Haloze in Dravinjske gorice. Proti vzhodu, v okolici Ptuja, se ravninski del nadaljuje kot Ptujsko polje. Površje polja je položno nagnjeno od severozahoda proti jugovzhodu. Ravninski del Dravskega polja je razčlenjen v pleistocenske in komaj opazne holocenske rečne terase.

Glavni vodotok je reka Drava. Vzporedno z njo po polju teče še kanal hidroelektrarne Zlatoličje.



Slika 2: Prikaz lege območja kompleksnega urejanja (vir: <http://www.geopedia.si/>)

4. Načrtovalska izhodišča

4.1. Projektna izhodišča

Projektna izhodišča so bila podana z dokumentom »Podporna ocena varnosti (aeronavtična študija) v okviru izdelave državnega prostorskega načrta za ureditev Letališča Edvarda Rusjana Maribor«, Savaprojekt, 17235-00, Krško, januar 2018.

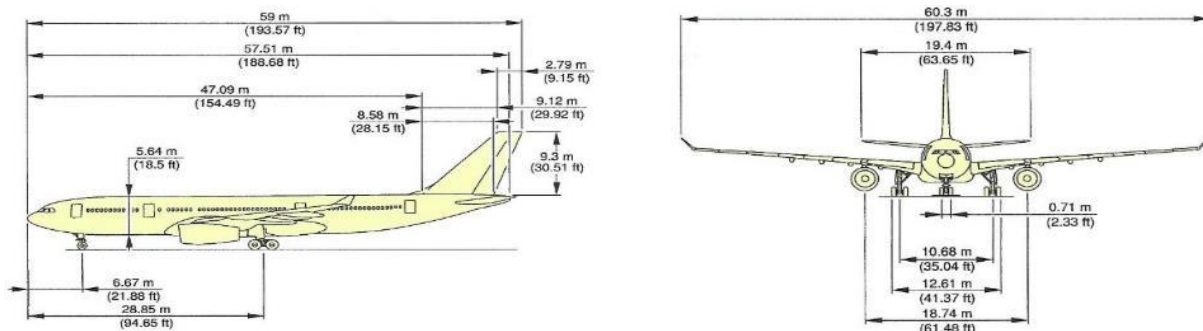
Izhodišča navedena v citiranem dokumentu:

- kot merodajno letalo je določeno letalo tipa Airbus A330-200,
- ICAO koda letališča je 4E,
- zahtevana maksimalna dolžina VPS je 3.300 metrov (prva faza), podaljšek se lahko umesti samo v smeri jugovzhoda,

- obstoječa navigacijska oprema ostane ista, predvidena je prestavitev,
- kot instrumentalna steza se uporablja steza 32 v pogojih natančnega pristajanja uporabe svetlobnega sistema kategorije I z možnostjo nadgradnje v kategorijo III.
- večje zmogljivosti VPS omogoča razvoj programa letališča na nezračni strani (landside).

4.2. Merodajno letalo

Osnovni podatki merodajnega letala tipa Airbus A 330-200:



Slika 3: Grafični prikaz dimenzij letala tipa A 330-200
(vir: Airbus Airplane characteristics for airport planning)

Tabela 1: Osnovne karakteristike Airbus A 330-200

Maksimalna teža na vzletu	233.000 kg
Razpon kril	60,3 metrov
Razpon glavnega podvozja zunanji	12,6 metrov
Baza podvozja	22,2 metrov
ICAO koda letala	4E
Dolžina VPS za vzlet referenčna	2.479 metrov
Pristajalna hitrost	136 vozlov koda C

4.3. Prometni podatki

Potniški promet

Na letališču se pričakuje skupno 5.040 premikov potniških letal letno, in sicer:

- 1.440 ali 28% z letali A330 in
- 3.600 ali 72% z letali A320

Preračunano v število potnikov:

- A330 1.440 premikov x 300 potnikov/letalo = 432.000 potnikov
- A320 3.600 premikov x 150 potnikov/letalo = 540.000 potnikov

Skupaj letno število potnikov: 972.000 potnikov ali cca 1 milijon.

Tovorni promet

V tovrnem prometu se predvidi uporabo letala Airbus A-330 F, kapacitete 60 ton. Pričakuje se, da bo povprečno polnjenje letal 50 ton. Ocenjena je naslednja razdelitev tovrnih tokov: uvoz/prihod izven Evrope 80%, izvoz/odhod izven Evrope 20%.

Glede na omenjeno omejitev 50.000 ton tovora je pričakovati v prihodu 40.000 ton in v odhodu 10.000 ton tovora letno. Ob upoštevanju količine tovora in povprečnega polnjenja letala se pričakuje 800 tovrnih letal letno in posledično cca 2 letali na dan.

To pomeni, da bodo dnevno 4 premiki oziroma, eno letalo na uro v prihodu ali eno letalo na uro v odhodu. Mesečni promet bo 120 premikov in skupni letni promet 1.600 premikov. Pričakuje se, da tovorna letala pristajajo in vzletajo tekom dneva in večera v času odprtosti letališča.

Šolanje pilotov

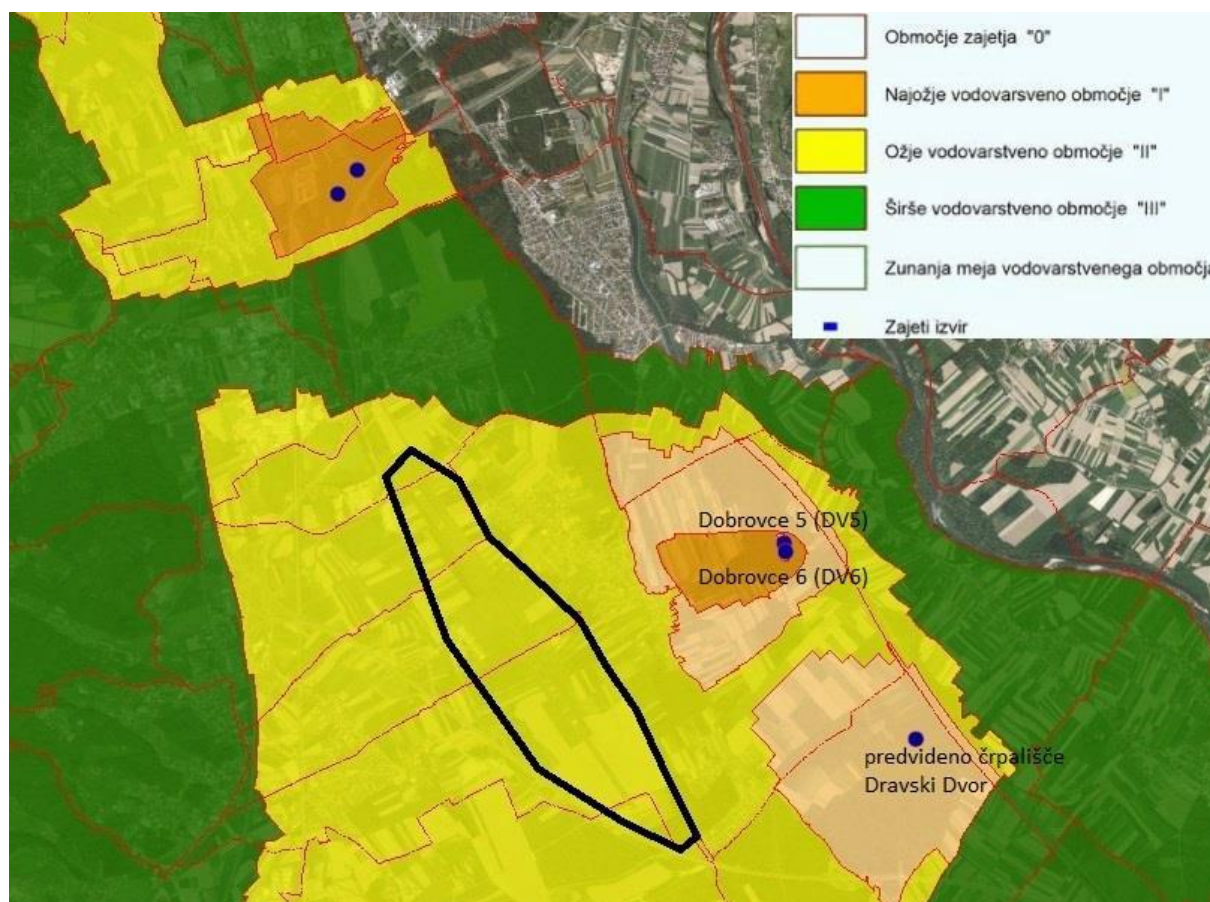
Dolgoletna praksa in dodatni prihodek letališču Maribor predstavlja šolanje pilotov tujih letalskih družb. Na šolanje večinoma pridejo z letali Airbus A 320 in A 330. Z letali pride večja skupina pilotov, ki se med časom šolanja izmenjujejo. Šolanje traja od 4 do 6 ur. Piloti izvajajo vzlete in pristanke po predpisih ICAO in postopkih, ki jih zahteva Kontrola letenja.

S predvidenim razvojem prometa na letališču se bo prosti čas predviden za šolanje zmanjševal.

4.4. Varstveni režimi

Na obravnavanem območju ureditve letališča so nekatere enote varstva kulturne dediščine in varovani gozdovi. Pomembnejši element varovanja okolja na tem območju pa so vode. Skrajni rob območja DPN na severu prečka vodotok. Čez območje obravnave (razvidno iz podatkov stanja prostora (Atlas okolja)) bi naj potekal Polanski potok. Ta vodotok po gradnji razbremenilnika severno več ne obstaja. Območje DPN ne posega na poplavna območja. Na območju obravnave ni izdanih vodnih dovoljenj.

Območje obravnave posega v ožje vodovarstveno območje, ki jo določa Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja (Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15).



Slika 4: Prikaz vodovarstvenega območja (vir: Strokovne podlage za DPN št. 18_712, sept 2018)

5. Zasnova ureditve letališča

Za vzpostavitev medcelinskih povezav je potrebna celotna preureditev LERM-a:

- Preureditev AIRSIDE (zračne strani letališča), ki zaobjema podaljšanje VPS za 800m ter posledično preureditev STRIPA, RESE, vozni stez in APRONA. Poleg navedenih pa še preureditev navigacijske in meteorološke opreme.
- Načrtovane so nove stavbe in objekti: potniški terminal, tovorni terminal, stavba splošnega letalstva (preureditev obstoječega potniškega terminala), kontrolni stolp (obstoječi), hangarski kompleks za letala, stavba za helikoptersko enoto, gasilska stavba, stavba letališkega servisa - catering, stavba letališkega servisa - zemeljska oskrba, energetski objekt, stavbe in objekti skladišča goriva za letala.
- Načrtovane so nove cestne povezave in parkirne površine.
- Načrtovana je ureditev tangirane GJI na obravnavanem območju.



Slika 5: Prikaz ureditev Letališča Edvarda Rusjana Maribor (vir: Strokovne podlage za DPN št. 18_712, sept 2018)

Pri pragu 32 (jugo-vzhodni del) se podaljša obstoječo VPS dolžine 2.500m za 800m na končno dolžino 3.300m. Preuredi se pripadajoča STRIP in RESO. Predvidene spojnice in glavne vozne steze omogočajo tekoč letalski promet in visoko frekvenco vzletov in priletov na samem VPS. Na obeh straneh sta predvideni dve ploščadi za razledenitev.

Letališka ploščad (APRON) je razdeljena na 4 območja, servisno območje, območje splošnega letalstva, potniški terminal in tovorni terminal. Predvideno je skladišče za letalsko gorivo in poligon za gasilce.

Pragov se ne premika; prag 14 omogoča neinstrumentalen vizualen prilet, prag 32 omogoča natančen instrumentalen prilet. Operativni uporabi je prilagojena svetlobna in navigacijska oprema. S preurejanjem letališča se preuredi tudi meteorološke naprave.

6. Ureditve zračnega dela letališča »airside«

Splošen pregled

Na podlagi navedenih izhodišč, regulative na področju letališča in usklajevanj, so v okviru načrta določene osnovne karakteristike podaljšane VPS:

Referenčna koda VPS po ICAO:	"4E"
Dimenzije:	dolžina 3.300 m, širina 45 m + 2x7,5m bankine (shoulder);
Orientacija VPS:	geografska smer 142°- 322°. smer Mag 1420/3220
Osnovna steza (STRIP):	dolžina 3420m in širina 2x140m
Nadmorska višina praga 14 VPS:	266,8 m
Nadmorska višina praga 32 VPS:	261 m
Referenčna temperatura	26°C
Vzdolžni naklon VPS	0,228% proti pragu 32

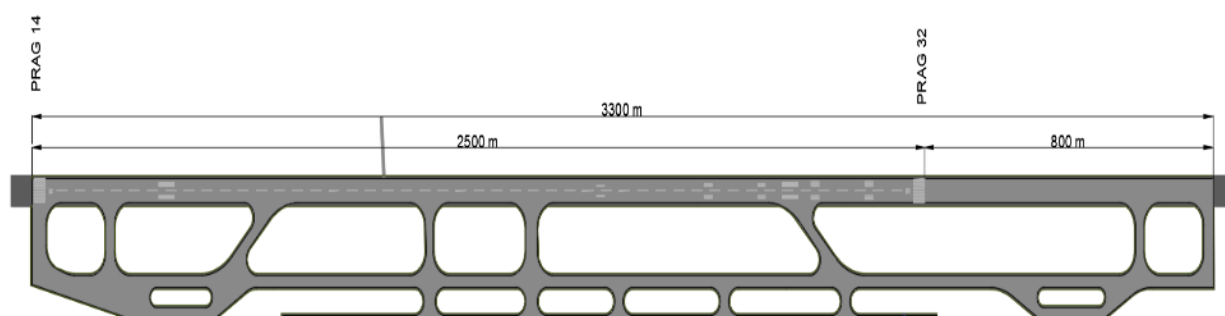
VPS in bankina (hard shoulder)

Obstoječo vzletno pristajalne stezo dolžine 2500m se na pragu 32 podaljša za 800m na končno dolžino 3300m. Ohrani se obstoječ vzdolžni nagib 0,228% (max. dovoljeno 1%). Prečni sklon je predviden od 1% do 1,5%, kar omogoča odvajanje meteornih voda iz VPS in disperzijsko razlivanje na STRIP. Obračališče zaradi vozne steze, ki poteka med koncema VPS, ni potrebno.

Pri podaljšanju dobimo deklarirane dolžine VPS:

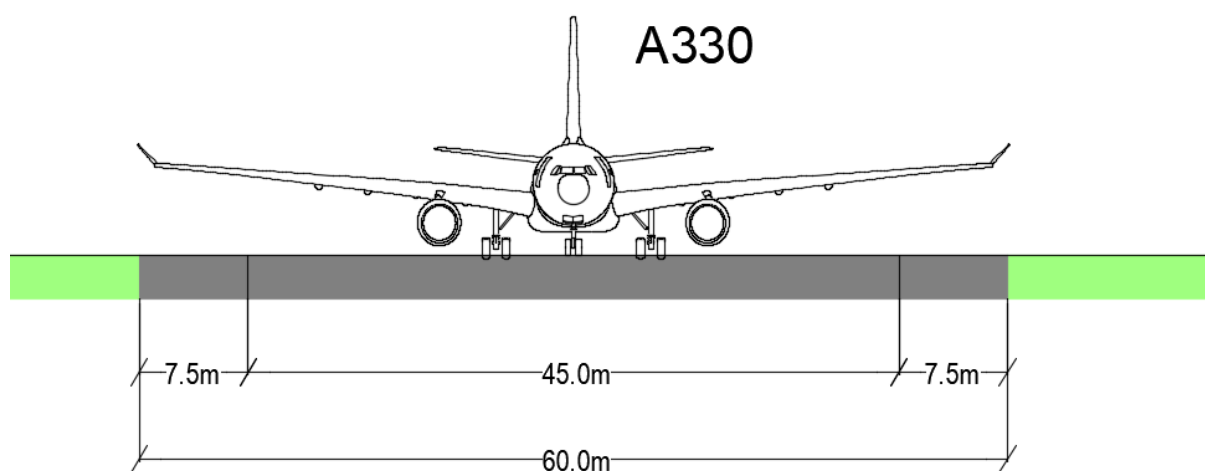
Tabela 2: Deklarirane dolžine nove VPS

Steza	Razpoložljiva dolžina za vzletni zalet - TORA	Razpoložljiva vzletna dolžina - TODA	Razpoložljiva dolžina za prekinitev pospeševanja - ASDA	Razpoložljiva pristajalna površina - LDA
14	3.300 m	3.300 m	3.300 m	3.300 m
32	3.300 m	3.300 m	3.300 m	2.500 m



Slika 6: Prikaz deklariranih dolžin VPS (vir: Strokovne podlage za DPN št. 18_712, sept 2018)

Osnovna širina VPS je 45m, ker pa ima letališče referenčno kodo 4E, se po celotni dolžini VPS obojestransko razširi z bankino širine 7,5m in tako doseže zahtevano širino 60m. Bankina je varnostni ukrep, ki omogoča zadrževanje letala pri izletu s steze in omogoča prostor pomožnim letališkim vozilom. Za koncem VPS je predvidena betonska ploščad dimenzije 60x60m, ki ima funkcijo zaščite travnate površine pred izpuhom, pri urgentnem zaviranju letala je to dodatna površina.



Slika 7: Prečni prerez VPS (vir: Strokovne podlage za DPN št. 18_712, sept 2018)

Voziščna konstrukcija VPS in bankine je asfalt-beton. Nosilnost VPS je enaka obstoječi. Nosilnost bankine je glede na njeno funkcijo 50% nosilnosti VPS.

Pragova 14 (0+000 km) in 32 (2+500 km) se ohrani na obstoječih lokacijah. Referenčna točka letališča ARP se ohrani na obstoječi lokaciji (1+250 km).

Operativna uporaba VPS:

- steza 14 neinstrumentalno - vizualno pristajanje,
- steza 32 natančno inštrumentalno pristajanje ILS CAT I (visibility 800 / 550 m in decision height 200 feet), z možnostjo nadgradnje v ILS CAT III.

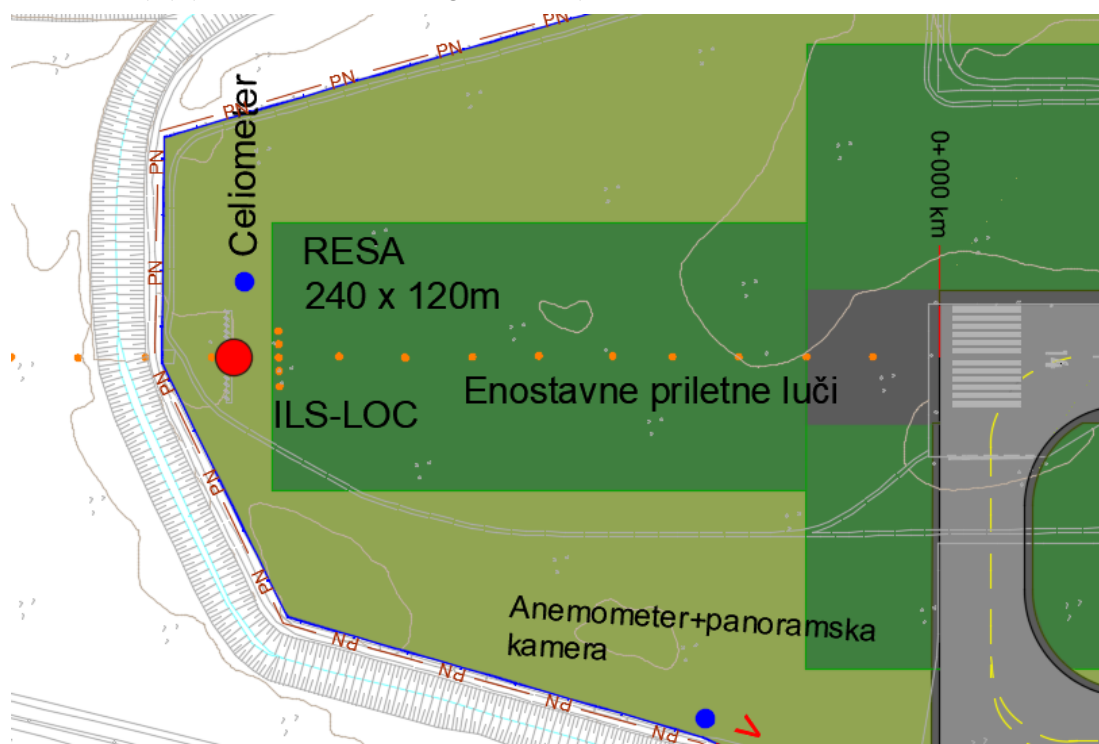
Strip

Skladno s podaljševanjem VPS, se preuredi tudi osnovo vzletno-pristajalne steze – STRIP. Strip, določen za natančen instrumentalni prilet, zajema VPS in z njo povezano pot ustavljanja. Gre za utrjeno travnato površino, katere namen je zmanjševanje poškodb letala pri zletu s steze in varovanje letala pri vzletu in pristajanju.

Strip je širok 140m od osi VPS in se začne in konča 60m pred in za VPS. Celotno območje strip-a obsega 3420m x 280m. V območju stripa ne sme biti ovir, ki bi lahko ogrozila varnost letal, razen naprav za navigacijo letal, ki izpolnjujejo zahteve glede lomljivosti.

Resa (varnostno območje)

RESA (Runway end safety area) je lociran na začetku/koncu VPS za STRIP-om in je dimenzije 240m x 120m. Gre za čisto in urejeno območje, za katere se ne zahteva, da je pripravljena enako kakovostno kot STRIP. Na območju RESE niso dovoljeni nobeni stacionarni objekti razen navigacijskih in vizualnih sredstev, ki izpolnjujejo ustrezne zahteve glede lomljivosti.



Slika 8: Lokacija RESE pri pragu 14 (vir: Strokovne podlage za DPN št. 18_712, sept 2018)

Vozne steze, spojnice in izhodi

Za tekoče odvijanje letalskega prometa, hiter dostop in izvoz iz VPS, so predvidene vozne steze, vozne steze za hiter izvoz, povezovalne spojnice in izhoda. Minimalna širina, dovoljena za obravnavano letališče je 23m z ustreznimi bankinami glede na prevozne krivulje merodajnih letal. Ob robovih VPS sta predvidena izvoza, ki nadomestita funkcijo obračališča VPS.

Omejitvene ravnine

Pri umeščanju objekta v prostor, se upošteva omejitvene ravnine:

- priletna ravnina (naklon natančno pristajanje 2 %, naklon ne instrumentalno pristajanje 2,5 %) se začne 60 m pred pragom VPS,
- vzletna ravnina se začne 60 m za koncem VPS je v naklonu 2%,
- bočna ravnina poteka na vsako stran od roba stripa v naklonu 14,3 %.

V radiju 4000m od letališča ne sme biti objektov, višjih od 45m.

Ploščad za razledenitev

Na obeh straneh glavne vozne steze pred uvozom na VPS sta ploščadi za razledenitev letala v zimskem času. Ploščadi morata biti vidne z nadzornega centra in med njimi ne sme biti ovir, ki bi motile radijske zveze. Severna ploščad ne zadosti navedenim pogojem (vidnost iz nadzornega stolpa), zato je predviden videonadzor. Zahtevana površina je enaka površini parkirnih mest z dodanimi 3,8m na straneh, s katerim se omogoči gibanje okoli letala.

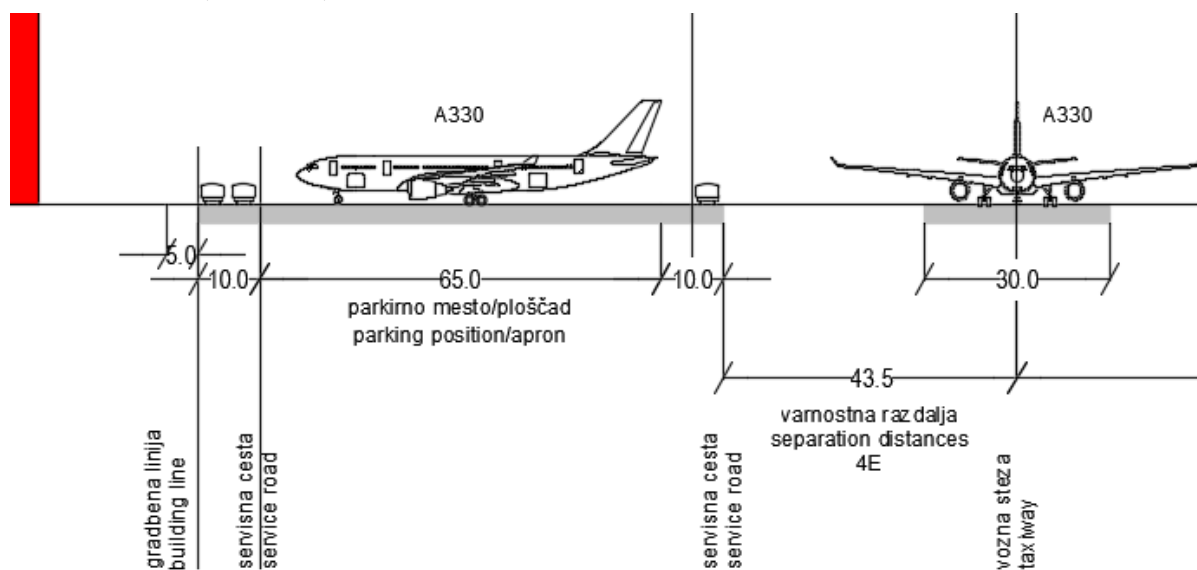
Ploščad je v betonski izvedbi z bazeni za zbiranje proti zaledenitvene tekočine, ki se jo reciklira.

Letališke ploščadi (Apron)

Letališke ploščadi so sestavljene iz voznega dela in parkirnih mest za letala.

Parkirna mesta za letala so dimenzionira v skladu z načinom uporabe; v našem primeru uvoz letala „power-in“ in izvoz „push-back“. Referenčno letalo je A 330-200. Parkirna mesta letal so v betonski izvedbi. Globina letališke ploščadi je dimenzionira tako, da je upoštevana dolžina parkirnega mesta potrebnega za letalo A 330-200 in prostor za traktor za vleko letal. Pred in za parkirno pozicijo sta dvosmerni servisni cesti za letališka vozila in opremo.

Vozni del ploščadi je namenjen prevozu letal in ima ustrezne odmike od parkirnih mest.



Slika 9: Slika 9: Ploščad za APRON (vir: Strokovne podlage za DPN št. 18_712, sept 2018)

Oprema VPS

Letališča Maribor bo opremljeno s svetlobno, meteorološko in navigacijsko opremo. Predvidena je preureditev opreme za instrumentalni pristajalni sistem za stezo 32. Navigacijski sistemi so opremljeni z agregatom za rezervno napajanje brez prekinitve.

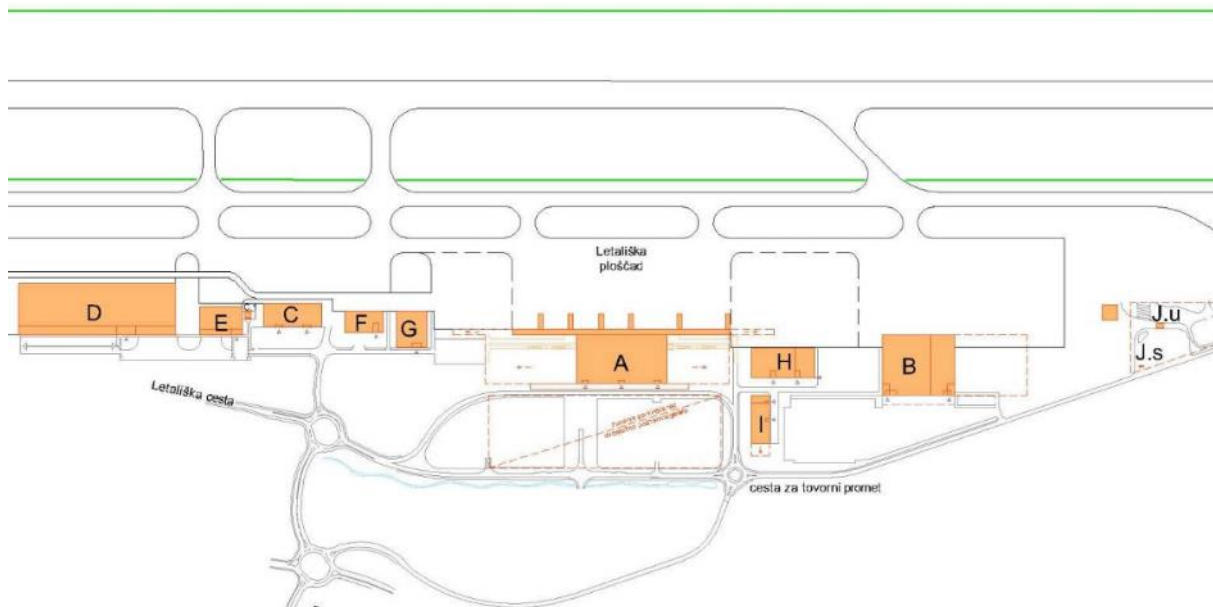
Svetlobni sistem letališča ima naslednje komponente (robne luči VPS, luči osi VPS, luči praga in konca smeri 14 in 32, luči vozniških stez, svetlobni informativni tabloji, osvetlitev ploščadi). Svetlobni sistemi so opremljeni z agregatom za rezervno napajanje s prekinitvijo do 10 sekund.

V sklopu meteoroloških sistemov in naprav so predvidene nove lokacije in oprema avtomatskih postaj z zagotavljanjem prehodnega obdobja vzporednih meritev z obstoječim sistemom. Predvideni so novi anemometri (merilci smeri in jakosti vetra), nov vizibilimeter (merilec horizontalne vidnosti ob stezi), nov ceilometer (merilec vertikalne vidnosti), lokalni senzor za atmosferske razelektritve in video nadzor na obeh straneh VPS.

Meteorološki sistemi so opremljeni z agregatom za rezervno napajanje s prekinitvijo do 10 sekund.

Terminalni kompleks letališča

Terminalni kompleks letališča bo razdeljen na 4 cone (tovorni del, potniški del, splošno letalstvo in oskrba letal):



Slika 10: Pregledna situacija letaliških stavb LERM (vir: Strokovne podlage za DPN št. 18_712, sept 2018)

Načrtovane so naslednje stavbe in objekti:

- »A« potniški terminal,

Nov potniški terminal bruto tlorisne površine (v nadaljevanju BTP) 42736m² je zasnovan kot večnamenska stavba, ki združuje različne potrebe uporabnikov letaliških storitev z zahtevnim in kompleksnim programom. Namen zasnove je čimbolj funkcionalen in enostaven pretok potnikov in prtljage v vseh potniških kategorijah – odhodi, prihodi, transfer. Zasnova ima širok spekter spremljajočega programa: informacijske interaktivne točke, gostinstvo, nakupovalne ulice, brezcarinske prodajalne, agencijske pisarne, rent-a-car, banke, menjalnice, zabava in sprostitev, VIP suite in salone, rekreacijske površine, itd. Objekt ima celovit sistem javnih prostorov, nadzorovanih območij, prostore za zaposlene, prostore carine, policije, reševalcev, zdravstvene oskrbe in varnostne službe.

Objekt zajema štiri nivojski terminal in povezovalni koridor, vsako letalo je povezano z koridorjem in teleskopskimi avio-mostovi. Predvidene so površine za obdelavo schengenskih, non-schengenskih in transfernih potnikov. Pred terminalom je ploščad kapacitete dveh letal A 330-200 (dolgi poleti) in štiri letala A 320-200 (evropski poleti).

Ob nadaljnjem razvoju letališča je možna razširitev stavbe potniškega terminala, in sicer na rezerviranih površinah jugovzhodno in severozahodno vzdolž letališke ploščadi.

- »B« tovorni terminal,

Nov objekt BTP 17600 m². Pred terminalom je ploščad kapacite 3 letal A 330-200 F. V pritličju so skladišča z notranjimi ter zunanji manipulacijskimi površinami, prostori za prevzemnike in varnostno cono. V nadstropnih etažah so administrativni prostori, v kleti pa tehnične površine.

Ob nadaljnjem razvoju letališča je možna razširitev stavbe tovornega terminala, in sicer na rezerviranih površinah jugovzhodno vzdolž letališke ploščadi.

- »C« stavba splošnega letalstva (preureditev obstoječega potniškega terminala),

Obstoječi potniški terminal se rekonstruira - preuredi v stavbo splošne aviacije. Stavba bo namenjena za potnike, ki potujejo izven redni letalskih linij z zasebnimi letali in čarterskimi ter nujnimi prevozi.

- »C.1« kontrolni stolp (obstoječi),

Obstoječi objekt letališkega stolpa ustreza predvidenemu povečanju LERM. Kjer ni zagotovljena vizualna preglednost letaliških površin se zagotovi video nadzor. Načrtovana je rekonstrukcija fasadne opne v pritlični steni objekta.

- »D« hangarski kompleks za letala,

Objekt je namenjen za vzdrževanje, servis in popravilo letal. Stavba je organizirana v dva glavna volumna in sicer enoprostorski hangarski del ter dvonadstropen servisno-tehnični in administrativni del. Kapaciteta 4 hangarji za vzdrževanje letal A 330-200.

- »E« stavba za helikoptersko enoto,

Stavba je namenjena hangar za vzdrževanje in servisiranje helikopterjev. Hangar je dimenzioniran za kapaciteto treh helikopterjev.

- »F« gasilska stavba,

Koncept razvoja LERM predvideva delno odstranitev in rekonstrukcijo, nadzidavo in dozidavo obstoječega objekta. V pritličju je predvidena garaža za gasilska in reševalna vozila, delavnice, skladišča, prostori za osebje, prostor za gasilsko opremo in centralni tehnični prostori za telekomunikacijsko in elektroenergetsko postrojenje ter za ogrevalne, prezračevalne in klimatske naprave. Te naprave oskrbujejo tudi sosednjo stavbo splošne aviacije (obstoječi potniški terminal »C«).

V nadstropju so na vzhodnem delu stavbe (ob letališki ploščadi) prostori za gasilce, in sicer pisarne, garderobe, sobe za sprostitev in zunanja terasa.

- »G« stavba letališkega servisa - catering,

Stavba je trietažna. V kleti so locirani prostori pomožnih skladišč in centralni tehnični prostori za telekomunikacijsko in elektroenergetsko postrojenje ter za ogrevalne, prezračevalne in klimatske naprave.

Pritličje je razdeljeno v dva logistična sklopa namenjena prevzemu in obdelavi blaga, pripravi hrane s sortiranjem, pakiranje in izdajo obrokov za oskrbo potnikov na letalih ter prevzemu odpadne embalaže iz letal, ki se sortira in ločuje.

V nadstropju so pisarne in prostori za osebje.

- »H« stavba letališkega servisa - zemeljska oskrba,

Nova stavba za zemeljsko oskrbo letal in zimsko službo. V stavbi je garaža za parkiranje ter delavnice za vzdrževanje vozil za sprejem in odpravo letal z neposredno navezavo na letališko ploščadjo. V nadstropju so prostori za osebje, pisarne in predavalnice.

Stavba je razdeljena v dva logistična sklopa. Večji sklop je namenjen delovanju letališkega servisa za zemeljsko oskrbo leta, manjši sklop pa zimski službi.

- »I« energetskega objekta,

V energetskega objektu so v pritličju organizirani štiri glavni sklopi. Vzhodni del je namenjen elektroenergetski in telekomunikacijski oskrbi letališkega kompleksa (stikalnice, SN prostor, NN prostor, transformatorska postaja in distribucijski elektro agregat, TK, UPS). Osrednji del obsega prostore za zbiranje in ločevanje odpadkov. Zahodni del, kjer se nahajajo energetske prostori za centralno kotlovnico in kogeneracijo, strojnice, hidrofor, pa je namenjen za ogrevalne, prezračevalne in klimatske naprave.

- »J« stavbe in objekti skladišča goriva za letala.

Znotraj varovanega skladišča so poleg upravne stavbe (stavba »J.u«) in vhodne sprejemnice (stavba »J.s«), locirana parkirišča za cisterne, rezervoarja za skladiščenje goriva, polnilnice kamionskih cistern z nadstrešnico, iztekališča kamionskih cistern z nadstrešnico, črpališče požarne vode in rezervoar za požarno vodo.

V upravni stavbi so pisarna in prostori za osebje (garderobe, sanitarije), telekomunikacijski center, laboratorij za kontrolo goriv in komandni prostor. Nad polnilnicami in iztekališčem kamionskih cistern so načrtovane kovinske nadstrešnice.

Sprejemna stavba se nahaja ob vhodni kontroli. V pritličju je poleg sprejemne pisarne locirana tudi čakalnica in sanitarije za šoferje.

Ostale ureditve

Letališka ograja

Celotno letališče je ograjeno z varnostno ograjo višine 3,0 metrov. Ob ograji je predvidena obhodna cesta širine 3 metra za potrebe varnostne službe letališča in vzdrževanja. Na določenih mestih so vrata za prehod gasilskih vozil.

Travna VPS Aerokluba Maribor

Osnovne karakteristike noveliranega travnatnega letališča Skoke:

- dimenzije: 1000m x 60m,
- VPS je umeščena v stacionaži od 0+300m do 1+300m glavne VPS z ustreznim odmikom.
- lokaciji WINCH (vozilo za vleko jadralnih letal z vitlom) sta locirani 300m pred pragoma travnate VPS

Aeroklub ima več dejavnosti: motorno letenje, jadralno letenje in padalstvo, ki se odvijajo na območju letališča Maribor. Rešitev omogoča uporabo asfaltne VPS motornim letalom. Travnata VPS se uporablja samo za vleko jadralnih letal na vzletu in za pristanek jadral.

V odvisnosti od bodočega prometa, ki naj bi v časi vikendov manjši, bo mogoče letališče uporabljati tudi za jadralno dejavnost, sicer v omejenih časovnih okvirjih.

Skladišče goriv

Predvidena je postavitev dveh nadzemnih jeklenih rezervoarjev za skladiščenje Jet A-1 goriva volumna 1.500m³ z rezervacijo območja za razširitev skladiščnih kapacitet za dodaten rezervoar. Rezervoarja sta nameščena v armirano betonskem lovilnem bazenu. In s tehnološkimi cevovodi povezana na črpališče, kamionsko iztakališče in polnilnico kamionskih cistern. Rezervoarja in lovilni bazen imajo izveden stabilni sistem za gašenje in hlajenje.

Poleg rezervoarjev za goriva so v območju skladišča predvidene pretakalne ploščadi s polnilnicami za avtosterne za vse vrste letalskega in kopenskega goriva z nadstrešnicami, sprejemni in upravni objekti, tehnološki objekti, sistem požarnega varovanja, sistem proti iztekanju goriv, manipulativne površine in lastna transformatorska postaja.

Posek gozda

Pri analizi varnostnih ravnin (priletna, vzletna, bočna) so bila zaznana 4 območja na katerih drevje prebada omenjene ravnine in jih je potrebno odstraniti. Predvideva se posek gozda v skupni površini cca 6ha. Sanira se na novo nastali gozdni rob na območju poseke dela gozda, kjer drevje prebija omejitvene ravnine letališča. Da bo nastal naravnejše oblikovan zaključek gozdnega roba, se izvedejo nove saditve dreves in grmovnic v pasu okvirne širine 7 m.

Požarni rezervoarji

Za zagotavljanje zadostne količine požarne vode na letališču se predvidi 2 podzemna 100 m³ rezervoarja, obstoječi pa se zaradi dotrajanosti in neprimerne lokacije ukine. Rezervoar na severni strani bo tik ob severni ploščadi za razledenitev ter s cevovodom DN 100 povezan na obstoječi javni vodovod. Rezervoar na južni strani bo ob južni ploščadi za razledenitev in bo s cevovodom DN 100 povezan na vodovodno zanko okoli skladišča goriva za letala.

Poligon za gasilce

Na jugovzhodu je predviden poligon za gasilce površine 1450m². Obdan je z protidimno zaščito, ki ima hkrati funkcijo protihrupne zaščite.

Zaščitni nasip pred letalskim izpuhom

Ob ploščadi za test motorjev se predvidi zaščitni nasip, ki preprečuje vpliv letalskih izpuhov izven varovanega območja.

7. Ureditve kopenskega dela letališča »landside«

7.1. Zasnova prometnih ureditev

Ureditve na območju kopenskega dela »land side« letališča Maribor (podporne površine in dejavnosti namenjene delovanju letališča) z upoštevanjem bodočega komercialnega programa oz. spremljevalne dejavnosti letališča. Gre za ureditve dveh vrst prometne infrastrukture in sicer:

- ureditve ceste infrastrukture,
- ureditve parkirnih površin.

Na obravnavanem območju se v obstoječem stanju nahaja zgolj cestna prometna infrastruktura in sicer:

- avtocesta A4 Slivnica-Gruškovje z avtocestnim priključkom letališče Maribor neposredno ob letališču,
- regionalna cesta R2-450 Hoče-letališče Maribor,
- lokalna cesta LC 380110, ki vodi do letališča z zahodne strani z Orehove vasi,
- občinska pot za kolesarje čez območje obravnave, do lokacije lip in kapelice (naravna vrednota in enota kulturne dediščine),
- dostopne ceste in poti.

Obstoječa cestna infrastruktura zadošča obstoječim potrebam, ob nadaljnjem razvoju širšega območja letališča, pa je potrebna vsebinska preureditev zasnove cestnega omrežja.

Zaradi nove zasnove območja letališča se popolnoma preuredi zasnova parkirnih površin.

Železniška infrastruktura se ne nahaja na obravnavanem območju, je pa v bližini to je cca. 1km zahodno od letališča obstoječa dvotirna železniška proga Pragersko-Maribor. Ob željenem povečanju kapacitet letališča je mogoča ureditev navezave letališča na to progo.

Ureditve cest in parkirnih površin

Načrt ureditve prometne infrastrukture predvideva v grobem prilagoditev zasnove cestnega omrežja razvoju letališča in sosednje ureditve tovarne Magna z gradnjo novih internih in po prometni strukturi ločenih prometnic v funkciji dostopov do posameznih sklopov ureditve, ki se navežejo na rekonstruiran potek regionalne ceste in AC priključka. Ureditve parkirnih površin zajema gradnjo novih garažnih hiš in zunanjih parkirišč ločeno po vrstah vozil in namenu parkiranja. Ureditve omogočajo možnost naknadne ureditve železniške infrastrukture na obravnavanem območju z navezavo območja letališča na obstoječo železniško progo Pragersko-Maribor z ločenim tirom za potniški in tovarni promet.

Predvideni so naslednji ukrepi na cestni infrastrukturi:

- rekonstrukcija vzhodnega dela AC priključka letališče Maribor z novim dvopasovnim krožnim križiščem K1,
- rekonstrukcija regionalne ceste Hoče – letališče Maribor na obravnavanem območju z novim dvopasovnim krožnim križiščem K2,
- gradnja nove dostopne ceste na letališče za potnike in osebni promet,
- gradnja nove dostopne ceste na letališče za tovarni promet,
- gradnja novega krožnega križišča K3 znotraj letališča za razvrščanje vozil,
- gradnja nove dostopne ceste s križišči do servisnega dela letališča z regionalne ceste,
- gradnja ostalih novih dostopnih cest in priključkov do vseh sklopov znotraj območja,
- deviacije obstoječih poljskih in dostopnih poti.

Predvideni so naslednji ukrepi na parkirnih površinah:

- gradnja novih garažnih hiš za osebna vozila (46.100 m² / etažo (1200 PM / etažo),
- gradnja novih zunanjih parkirišč za osebna vozila za potrebe servisnih služb letališča (1200 PM pred potniškim terminalom, druga manjša parkirišča (v nivoju ali v garažah) v območju objektov splošnega letalstva, hangarjev, zemeljske oskrbe in ostalih objektov),
- gradnja novih avtobusnih parkirišč pred potniškim terminalom 7.000 m² (80 bus),
- gradnja novih zunanjih parkirišč za tovarna vozila pred tovarnim terminalom 15.200 m² (46 PM).

Ureditve prometne infrastrukture so umeščene v prostor skladno z razvojnimi cilji letališča in usklajeno z ostalimi ureditvami, katerimi je infrastruktura v bistvu podpora za delovanje.



Slika 11: Slika 11: Krožno križišče s spiralnim potekom krožnega pasu K1 s priključnimi cestami (vir: Strokovne podlage za DPN št. 18_712, sept 2018)

7.2. Ureditve GJI

Splošno

Na podlagi smernic oz. projektnih pogojev nosilcev urejanja prostora in potreb območja letališča Maribor z vplivnim območjem je v nadaljevanju opisan način priključevanja in oskrbe območja letališča z gospodarsko javno infrastrukturo.

Na območju predvidenih ureditev v sklopu gradnje letališča vključno z ureditvami cest so tangirani naslednji obstoječi in predvideni vodi gospodarske javne infrastrukture:

- odvodnja odpadnih voda (komunalne odpadne vode s čistilno napravo in ureditvijo novega črpališča ter potrebnimi ureditvami ločenega sistema na širšem območju obstoječega fekalnega kanala do CCN – upravljavec Nigrad)
- odvodnja padavinskih voda (padavinske vode z utrjenih površin z lovilci olj, odvodnja ploščadi za skladišča goriv z zbiralnikom in alarmnimi sistemi, ureditev odvodnika)
- distribucijski vodovod in hidrantno omrežje (Mariborski vodovod)
- SN in NN elektroenergetski podzemni vodi za objekte in zunanje ureditve (cestne razsvetljave površin, razsvetljava ploščadi, razsvetljava vzletno pristajalne steze, polnilnice - upravljalec Elektro Maribor) z novimi transformatorskimi postajami
- distribucijski vodi elektronskih komunikacij in vodi klica v sili ob avtocesti (s sistemi za tehnično varovanje, požarnim javljanjem in nadzornim sistemom – TK vodi upravljalec Telekom Slovenija)
- distribucijski plinovod (upravljavec Plinarna Maribor)
- interni toplovodni razvod za energetske potrebe objektov letališča in sistemi hlajenja in prezračevanja objektov.

Tehnične rešitve posameznih ureditev so prilagojene specifikam lokacije letališča na VV območju in specifikam umeščenosti v sistem posameznega komunalnega voda.

7.3. Krajinske ureditve

Krajinska ureditev sledi sodobnim principom urejanja tovrstnih območij. Poudarjeno se upoštevata ekološka in mikroklimatska funkcija krajinskih prvin, ki kompenzirata negativne posledice velikega obsega zazidanih in utrjenih površin. Prisotne so tako nezahtevne ureditve na obrobju letališča (zatravitve kmetijskih zemljišč, pogozditev, sanacija gozdnih robov), kot tudi zahtevne ureditve v osrednjem delu (peš ploščad pred stavbo potniškega terminala)

Načrtovane so ureditve:

- odvodnega jarka (območje renaturacije),
- pogozditev,
- sanacija gozdnega roba,
- zatravitve obstoječih kmetijskih površin,
- peš ploščadi pred stavbo potniškega terminala,
- zasaditve obcestnega prostora,
- ozelenitev parkirišč,
- ureditev oz. sanacija enot kulturne dediščine in naravnih vrednot,
- začasna ureditev površin ob potniškem terminalu,
- izvedba zelenih streh.

Prisotne so tako nezahtevne ureditve na obrobju letališča (zatravitve kmetijskih zemljišč, pogozditev, sanacija gozdnih robov), kot tudi zahtevne ureditve v osrednjem delu (peš ploščad pred stavbo potniškega terminala, odvodni jarek).



Slika 12: Primer izvedene zelene strehe na letališču v Chicagu (vir: Strokovne podlage za DPN št. 18_712, sept 2018)

8. Zaključek

S predvidenimi ureditvami bo letališču Maribor omogočen razvoj in konkurenčnost v širši regiji. Rezervirani prostor bo omogočal potencialnim investitorjem vlaganje v infrastrukturo kot v dodaten komercialni program, da se letališče razvije v konkurenčno transferno letališče in da se izkoristi predvidena infrastruktura samega letališča kot cestna in železniška infrastruktura v neposredni bližini.

V postopku priprave strokovnih podlag in DPN za ureditve na letališču Maribor je bilo izvedenih vrsto usklajevanj s katerimi se je zajelo kar se da širok spekter interesov v prostoru. Na ta način se je poleg zahtev za funkcionalne rešitve samega letališča zagotovilo ureditve, ki bodo prinesle koristi širšemu vplivnemu območju, hkrati pa bodo rešitve okoljsko sprejemljive. Kljub navedenemu je v prostoru vrsto nasprotovanj širitvi letališča iz takšnih in drugačnih razlogov. Dejstvo je da lokacija sredi vodovarstvenega območja prinaša vrsto tveganj in z njimi povezanih omilitvenih ukrepov da bi letališču sploh lahko omogočili predvidene posodobitve. Dejstvo pa je tudi da ima obravnavana lokacija ogromen potencial tako kopenskega kot zračnega prometnega in logističnega stičišča. Predlagane ureditve VPS in obeh terminalov s podpornimi objekti in ureditvami omogočajo zasledovanje tako srednjeročnih ciljev kot je vzpostavitev transfernega letališča (medcelinski leti – celinski leti) za 1mio potnikov in 50.000 ton tovora letno kot ob morebitnem povečanju števila potnikov in tovora tudi dolgoročnejši razvoj s povečanjem potniškega in tovarnega terminala ter izvedbo železniške povezave na obstoječe omrežje. Vsaj ureditve v prvi fazi so predpogoj, da se sedaj zamrznjene in nelikvidne dejavnosti na obstoječem letališču zaženejo in letališče zaživi.

Viri in literatura

1. Pobuda za pripravo državnega prostorskega načrta za ureditev letališča Edvarda Rusjana Maribor (št. 13248-00, december 2015, Savaprojekt d.o.o.)
2. Analiza smernic za pripravo državnega prostorskega načrta za ureditev letališča Edvarda Rusjana Maribor (št. 13248-00, september 2017, Savaprojekt d.o.o.)
3. Predlog DPN za ureditev letališča Edvarda Rusjana Maribor (št. 18009, oktober 2018, ZUM d.o.o. Maribor & PNZ d.o.o. Ljubljana & Savaprojekt Krško).
4. Strokovne podlage za DPN - idejne rešitve za ureditev letališča Edvarda Rusjana Maribor (št. 18_712, september 2018, ZUM d.o.o. Maribor & PNZ d.o.o. Ljubljana & Savaprojekt Krško).
5. Študija variant z utemeljitvijo najustreznejše rešitve (št. 18002-00, oktober 2018, ZUM d.o.o. Maribor & PNZ d.o.o. Ljubljana & Savaprojekt Krško)
6. Okoljsko poročilo za ureditev letališča Edvarda Rusjana Maribor (št. 1404-18 OP, oktober 2018, Aquarius d.o.o.).
7. Veljavni slovenski in mednarodni predpisi ter standardi s področja letalstva, gradnje objektov, prometne infrastrukture in gospodarske javne infrastrukture.



mag. Gregor Ficko

Društvo za ceste SV Slovenije

Infrastrukturni razvoj Pohorja od Maribora do Slovenj Gradca

POVZETEK

Infrastrukturno ustrezno razvita turistična območja v razvitih državah nedvomno predstavljajo zelo pomemben del državne infrastrukture in obenem tudi veliko gospodarsko bogastvo, ki vpliva tako na gospodarski kot tudi družbeni razvoj posamezne države. Upravljanje in gospodarjenje s turističnimi območji je tako v Sloveniji kot tudi v tujini kompleksen proces, na katerega vpliva vrsta dejavnikov, od naravnih, tehničnih, zgodovinskih, socioloških, v največji meri pa predvsem ekonomskih dejavnikov. Dejstvo je, da obvladovanje turističnih tokov, izgradnja novih in vzdrževanje obstoječih turističnih in drugih infrastrukturnih objektov, ki se v veliki večini nahajajo še v regulativno zavarovanem naravnem okolju (primer Nature 2000) in terjajo poseben pristop pri varovanju in ohranjanju naravnih resursov na območju investicijskih posegov, seveda zahtevajo svojo ceno, ki je zaradi vedno večjih in upravičenih zahtev uporabnikov vedno višja: naraščajoči turistični promet in razvojne ter gospodarske potrebe turističnih območij zahtevajo vedno sodobnejšo infrastrukturo, pa naj gre za ceste, žičniške naprave, kolesarske poti, parkirišča, pohodne poti, smučarske in tekaške proge, hotelske in druge gostinske in prenočitvene kapacitete in navsezadnje tudi za tako osnovne sisteme, kot so komunalna, energetska in telekomunikacijska infrastruktura. Tudi sodobni vodovodni, kanalizacijski, čistilni, energetski in telekomunikacijski sistemi so namreč sestavni del ustrezne infrastrukture, ki omogoča razvoj in hkrati določa nivo razvitosti posameznega turističnega območja. Takšen pristop velja za katerokoli turistično območje v tujini in pri nas, od Slovenske Istre, širšega blejskega, bohinjskega, bovškega ali kranjskogorskega območja pa do Pohorja, Pomurja in Bele Krajine. Kako je Pohorje, ki je glavna tema tega prispevka, sploh infrastrukturno razvito med Mariborom, Roglo in Slovenj Gradcem? Kakšen bi moral biti nadaljnji infrastrukturni razvoj tega naravnega bisera, da bi ga lahko postavili na zemljevid najprestižnejših poletnih in zimskih gorskih turističnih destinacij srednjeevropskega prostora? Pri tako kompleksni gospodarski in razvojni problematiki pa seveda ne moremo mimo dejstva, da ima država, ki naj vsem pod enakimi pogoji zagotavlja dostop do sodobne, varne in okolju prijazne turistične infrastrukture, tudi druge razvojne potrebe. Zato bo potrebno pri nadaljnjem snovanju in uresničevanju njenega razvoja veliko bolj kot doslej pokazati večjo odprtost do v svetu že preizkušenih modelov.

KLJUČNE BESEDE: *gospodarstvo, turizem, infrastruktura, razvoj, ceste, žičnice, parkirne cone, načrtovanje, gradnja*

1. Uvod

Turistična dejavnost trenutno velja za eno od najhitreje razvijajočih se gospodarskih panog tako v svetu kot tudi pri nas. Slovenija v svetu velja za eno od najbolj zelenih in zato tudi najpriljubljenejših turističnih destinacij, ki 22 milijonom tranzitnim in ciljnim turistom, ki letno obiščejo našo državo, ponuja številna in raznolika arhitekturna, kulturna in naravna bogastva, prepletena med alpskim, sredozemskim in panonskim svetom slovenskih pokrajin in obogatena z bogatimi vodnimi viri številnih rek, jezer in tudi morja, podzemnim in alpskim svetom, gozdovi in ravnici, vse to pa povezujejo števila mesta in vasi.

Ključni problem pri nadaljnjem razvoju slovenskega turizma, s katerim se srečuje naša država, predstavlja nerazvita in zastarela prometna infrastruktura [1]. Cestno omrežje z dokončanjem avtocestnega križa turističnim tokovom sicer omogoča hiter vstop v državo iz smeri Avstrije, Italije, Madžarske in delno tudi Hrvaške, problematično pa je državno cestno omrežje glavnih in regionalnih cest, ki povezujejo posamezna turistična središča med sabo in z avtocestnim križem. Če pogledamo razvoj prometne infrastrukture v poosamosvojitvenem obdobju, predvsem iz vidika njegovih multiplikativnih učinkov na posamezne gospodarske panoge, med katerimi je turizem prav gotovo ena od najpomembnejših, vidimo, da je država dajala prednost predvsem dograjevanju avtocest in hitrih cest na vseevropskem cestnem omrežju. Preostalo obstoječe omrežje glavnih in regionalnih cest se je predvsem vzdrževalo in ohranjalo, v glavnem pa so se odpravljala ozka grla s ciljem povečevanja prepustnosti in varnosti prometa. Opisani razvoj državne cestne infrastrukture je omogočil pospešen razvoj območij ob avtocestnem križu, medtem ko se navezanost in dostopnost drugih območij, tudi turističnih, na avtocestni sistem v tem obdobju ni izboljšala. Splošno stanje obstoječega omrežja glavnih in regionalnih cest se je v tem obdobju celo poslabšalo; trenutne razmere namreč kažejo, da je 50 % omrežja teh cest v slabem ali zelo slabem stanju. Takšno stanje predstavlja omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja posameznih območij države, ki ne ležijo ob avtocestnem križu. Območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih transportnih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, četudi imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike kot so naravne danosti in drugi turistični potenciali. Zato se moramo zavedati, da bo samo z ohranjanjem obstoječega stanja ter brez nadaljnjega razvoja, državni cestni sistem v bližnji prihodnosti preobremenjen, zaradi česar bodo družbeni stroški, povzročeni z izvajanjem prometnih storitev, večji in se bodo rezultirali v še večjih prometnih zastojih, povečanemu onesnaževanju okolja ter zmanjšani prometni varnosti. Vse to pa seveda ne bo pozitivno vplivalo na preusmeritev dodatnih turističnih tokov v našo državo [1].

Tudi na področju železniške infrastrukture zaradi njene zastarelosti in dotrajanosti, predvsem pa prepočasne, delno pa tudi konceptualno zgrešene revitalizacijske politike glede obnove, turizem ne doživlja takšnega razcveta, kot bi ga lahko. Sloveniji zaradi tega primanjkuje mednarodnih železniških povezav, ki bi njeno železniško omrežje učinkovito navezalo na evropski železniški sistem in s tem omogočilo, da bi del turističnih tokov, ki sedaj v državo pridejo z osebnimi avtomobili ali pa sploh ne, Slovenijo obiskalo z vlaki. Trend železniških turističnih potovanj v Evropski uniji, pa tudi izven nje, je namreč v skokovitem porastu, saj vlaki predstavljajo udobno in hitro potovalno sredstvo. Žal Slovenija na tem področju prav gotovo ni konkurenčna država, še posebej v primerjavi s prometno najbolj razvitimi evropskimi državami, ki hkrati spadajo tudi med najbolj turistično razvite države [1].

Problematičen je tudi letalski promet, ki zaradi slabe dostopnosti, ki praktično poteka samo preko brniškega letališča, ne omogoča razvoja večjega števila mednarodnih letalskih povezav, ki bi omogočile turistični dotok potnikov tako iz Evrope kot tudi izven nje. Pomanjkanje strateškega pristopa pri odpiranju novih letalskih povezav seveda ne omogoča preboja na nove turistične trge in tukaj seveda najbolj izgublja slovenski turistični potencial, ki bi lahko rasel tudi s pomočjo učinkovitega letalskega prometa. Še posebej se je to pokazalo v primeru načrtovanja širitve mariborskega letališča, ki je bilo nekaj časa v lasti kitajskih vlagateljev, ki so obljubljali izredno rast turističnih tokov iz Azije, na koncu pa od vsega skupaj odstopili, ker država v rokih, za katere se je zavezala, ni bila sposobna zagotoviti državnega prostorskega načrta, ki bi kitajskim lastnikom omogočilo njegovo širitev. Ta izrazito negativna zgodba države v luči tujih investorjev seveda ni prikazala ravno v prijazni obliki, imela pa je in še bo velik negativni vpliv na nadaljnji razvoj turističnih potencialov tako na nivoju celotne države kot tudi severovzhodnih statističnih regij, kot so Koroška, Savinjsko-Šaleška, Štajerska in Pomurje [1].

Omeniti velja še sodobne žičniške naprave, kolesarske poti, smučarske in tekaške proge, pohodniške poti tipa »via-alpina«, prometne površine, kot so parkirišča in garaže, adrenalinske objekte, panoramske objekte, kot so razgledne ploščadi in stolpi, letalsko-padalske centre, vodne objekte, kot so čolnarne, na koncu pa seveda ne smemo pozabiti še na gostinsko-prenočitvene zmogljivosti, kot so hoteli, restavracije, gostišča in planinske koče. Iz vidika turističnega razvoja gre za izredno pomembne objekte turistične infrastrukture, brez katerih si normalnega razvoja turizma sploh ne znamo več predstavljati. Omenili smo tudi osnovne infrastrukturne sisteme, kot so komunalna, energetska in telekomunikacijska infrastruktura. Sodobni vodovodni, kanalizacijski, čistilni, energetski in

telekomunikacijski sistemi so namreč sestavni del ustrezne infrastrukture, ki omogoča razvoj in hkrati določa nivo razvitosti posameznega turističnega območja.

Neposredni delež slovenskega turizma je v letu 2016 po podatkih Svetovne turistične organizacije znašal 3,6% BDP, v letu 2025 pa bo ta delež narasel na 3,8% BDP. Skupni delež turizma na BDP je v letu 2016 znašal 13%, medtem ko je ta delež v evropskem in svetovnem merilu znašal 10% BDP. Leta 2025 bo ta delež v slovenskem merilu narasel na 14,1% BDP. Vidimo, da turistični sektor torej ustvari okoli 13% prihodkov bruto domačega proizvoda in neposredno zaposluje okrog 32.500 ljudi oziroma 4% delež vseh zaposlenih, posredno pa kar 107.000 ljudi oziroma 13,3% delež vseh zaposlenih. Do leta 2026 bo ta številka narasla na 125.000 zaposlenih oziroma 14,9% delež vseh zaposlenih. Vidimo, da bi vlaganje v razvoj turistične infrastrukture, pravzaprav morala biti prednostna naloga države, usklajena z njenimi razvojnih makroekonomskimi politikami, njeno uspešno uresničevanje pa bi moralo vplivati tudi na širše družbeno okolje. Pri njenem načrtovanju bi bilo nujno potrebno upoštevati gospodarsko, socialno in kulturno okolje države, predvsem v povezavi z razvojnimi politikami drugih območij, ki mejijo ali se prekrivajo s turističnim resorjem, kot so prostor, okolje, gospodarstvo, promet, kmetijstvo in varnost. Danes se lahko zato upravičeno vprašamo, ali ima Slovenija jasno vizijo razvoja svoje turistične infrastrukture.

V tem kontekstu je potrebno opredeliti tudi vlogo Pohorja, enega od najpomembnejših slovenskih športno-turističnih središč, ki v okviru turističnih prihodkov, ki jih ustvari slovenski turizem, prispeva 4 do 5% delež. Dejstvo je, da bi ta delež lahko bil še večji, če bi Pohorje kot geografski pojem ne bi bil razdeljen na tri »geografske entitete«: mariborsko (Mariborsko Pohorje, Areh, Trije Kralji), zreško (Rogla) in slovenjgraško (Ribniško Pohorje, Kope), ki med seboj niso povezane ne organizacijsko, ne gospodarsko in ne infrastrukturno, zato Pohorje na celotnem svojem območju ne ustvari takšnih sinergijskih učinkov, kot jih ustvarjajo podobna športno-turistična središča v sosednjih državah, kot so Avstrija, Italija in Hrvaška. Predvsem na področju nadaljnjega razvoja infrastrukture obstaja še veliko možnosti, ki bi vsem trem geografskim entitetam omogočila nadaljnjo gospodarsko rast in razvoj. Do sedaj žal Pohorje kot eden od najlepših slovenskih naravnih biserov ni našlo takšne identitete in prepoznavnosti, s katero bi se lahko kosalo z najprestižnejšimi gorskimi turističnimi evropskimi destinacijami [1].

2. Turistično povpraševanje in ponudba na Pohorju

Značilnost turističnega povpraševanja sloni na povpraševanju po primarni turistični ponudbi, sekundarna turistična ponudba pa je le nujnost, ki omogoča uporabo dobrin primarne ponudbe. Povpraševanje je predvsem odvisno od cen sekundarne turistične ponudbe, ki valorizira dobrine primarne turistične ponudbe. Primarna turistična ponudba je toga. Količina dobrin je dana in se ne more spreminjati ali pa se povečuje le počasi. Sprememba primarne ponudbe je odvisna od spremembe sekundarne ponudbe.

Značilnosti turistične ponudbe na Pohorju je moč strniti v naslednje ugotovitve:

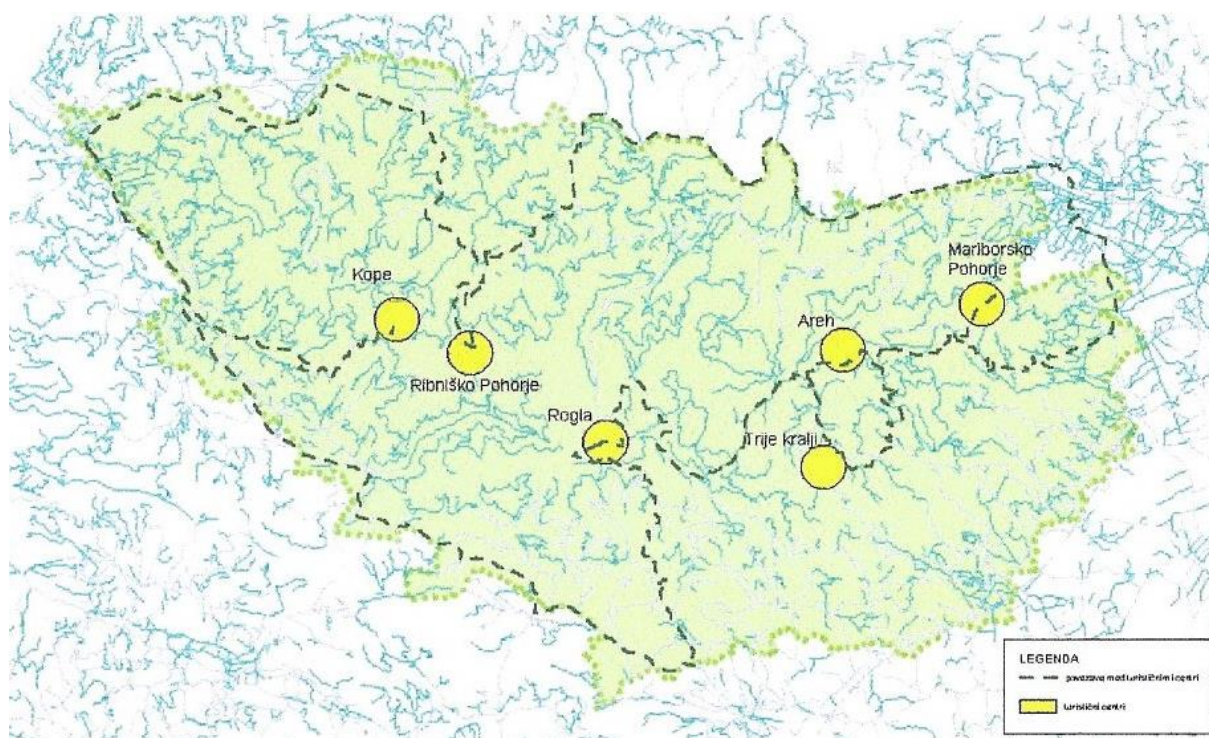
- primarna ponudba na območju Pohorja je pestra in obsežna. Dostop do dobrin primarne ponudbe omogoča solidna prometna infrastruktura (državna cestna mreža, lokalne ceste, planinske in druge peš poti, žičniška infrastruktura),
- sekundarna turistična ponudba je zgoščena ob večjih dolinskih naseljih ter ob cestnih povezavah na Pohorju. Najpomembnejši del sekundarne turistične ponudbe predstavljajo športno turistični centri, ki se nahajajo na slemenu pohorskega masiva ter termalna centra Maribor in Zreče. V dolini je v večjih naseljih ponudba namenjena predvsem poslovnemu turizmu,
- turistični centri so s cestno in žičniško infrastrukturo povezani z ožjim dolinskim zaledjem, ki predstavlja povpraševalni potencial. Med seboj so centri zelo slabo povezani. Med seboj so povezani Mariborsko Pohorje, Areh, Trije Kralji ter Rogla. Povezava teh športno turističnih centrov s turističnima centroma Ribniško Pohorje in Kope je možna le preko doline. Največ

prometnih povezav z dolino ima Rogla. S povezavo teh centrov bi dobili turistično območje s kompleksno ponudbo,

- največje kapacitete po številu postelj so v športno turističnih centrih in sicer na Rogli, Mariborskem Pohorju ter na Kopah. Struktura ležišč je ugodna, razen na Kopah, kjer prevladujejo ležišča v dopolnilnih nastanitvenih zmogljivostih. Izraba zmogljivosti v športno turističnih centrih je nizka. Izjema so terme Maribor in Zreče, kjer je povprečna letna izraba zmogljivosti polovična. Najnižja izraba zmogljivosti je v Radljah ob Dravi in na Kopah (pod 10%). Športni centri so izrazito enosezonski, razen Maribora in Zreč (zdravilišče) ter krajev z nastanitvenimi zmogljivostmi v dolini, kar kaže na poslovni turizem.

Značilnosti turističnega povpraševanja na Pohorju je moč strniti v naslednje ugotovitve:

- povpraševanje je koncentrirano na 6 športno-turističnih centrov in sicer Kope, Ribniško Pohorje, Roglo, Tri Kralje, Areh in Mariborsko Pohorje. Povpraševanje je usmerjeno predvsem na območje osrednjega Pohorja (Zreče, Rogla). Gre za stacionarni in dnevni turizem (smučanje). Po obisku gostov sledi Mariborsko Pohorje. Turistično povpraševanje se zmanjšuje proti zahodu. Na Pohorju je primarnega pomena dnevni turizem: dnevni gostje športno turističnih centrov predstavljajo preko 60% vseh turistov. Območje obiskujejo predvsem domači gostje, ki predstavljajo preko 70% vseh turistov.
- tuji gostje povprašujejo predvsem po osrednjem delu Pohorja (Zreče, Rogla), manj po Mariborskem Pohorju. Obisk tujih gostov se nadalje zmanjšuje proti zahodu. Struktura tujih gostov je v smislu deviznega priliva ugodna; prevladujejo gosti iz Hrvaške, Madžarske, Avstrije in Nemčije, ki so relativno dobri potrošniki. Podatki o dnevnem izletniškem turizmu za to območje niso dostopni.
- glede na izrazito nizko obiskanost območja v zgodnjih jesenskih mesecih in pozni pomladi (stacionarni turizem) bi se bilo potrebno usmeriti v promoviranje pokrajine (gozdovi, planje, jezera) in s tem tudi različnih oblik turizma kot so rekreacija, hoja, tek, jahanje, opazovanje narave, živali. Uvedba novih oblik turizma bi pripomogla k povečanju izrabe zmogljivosti med letom.



Slika 1: Cestne povezave med posameznimi turističnimi centri na Pohorju (vir Omega Consult [2])

3. Potrebe po nadaljnjem infrastrukturnem razvoju Pohorja

Pohorje se lahko tako na mariborskem kot zreškem in slovenjgraškem delu pohvali s številno in sodobno turistično, športno, prometno, komunalno, energetsko in telekomunikacijsko infrastrukturo, ki pa ima tudi veliko slabost: med seboj ni dovolj učinkovito povezana, da bi lahko na celotnem območju Pohorja od Maribora preko Rogle do Slovenj Gradca ustvarjala optimalne gospodarske sinergijske učinke. Ob tem ne smemo pozabiti še na potencial reke Drave, ki ob severnem vznožju Pohorja, v Dravski dolini, prav tako nudi številne turistične in športne aktivnosti, ki bi jih bilo moč sinergijsko povezati s samim Pohorjem:

- Dravska kolesarska povezava »Drava-Bike«, ki poteka od mejnega prehoda Holmec preko Dravograda, Mute, Vuzenice, Radelj ob Dravi, Podvelke, Selnice ob Dravi in Ruš do Maribora, preko cest, ki vodijo na Pohorje, pa se povezujejo s Pohorsko kolesarsko transverzalo;
- Dravska splavarska plovna pot z vstopnimi točkami na Gortini, v Ožbaltu in v Koblarjevem zalivu.

V nadaljevanju bomo pogledali razvojne potrebe po posameznih vrstah infrastrukture.

3.1. Cestna infrastruktura

Najhitrejši in najudobnejši dostop z motornimi vozili na Pohorje je danes predvsem možen po državnih regionalnih cestah 3. in RT reda. Gre za cestne povezave, ki potekajo iz Hoč na Bellevue in Areh, od tam pa mimo Osankarice v osrednji del Zreškega Pohorja z Roglo, iz Vuzenice in Slovenj Gradca na Kope, iz Zreč ali Polskave do Rogle, kamor pride cesta tudi iz severne pohorske strani oziroma iz Lovrenca na Pohorju, do Ribniške koče na Ribniškem Pohorju pa nas pripelje cesta iz Podvelke ali Vuhreda. Dostop z motornimi vozili pa je zagotovljen še po kopici občinskih, predvsem pa gozdnih cest.

Povečanje dostopnosti do območij je poleg izgradnje nove cestne infrastrukture, ki bi kot »panoramska cesta« potekala po slemenu Pohorja ter med seboj prometno povezala Mariborsko Pohorje z zreškim, ribniškim in slovenjgraškim, česar sedaj še ni, moč doseči tudi z izboljšanjem kvalitete obstoječe državne in občinske cestne infrastrukture. Ceste, ki Pohorje oklepajo z vseh strani, so izvedene v asfaltni izvedbi in zgrajene s takšnimi tehničnimi elementi, ki povečini ustrezajo rangi regionalne ceste 3. in RT reda. Nekatere dostopne ceste, ki vodijo do posameznih športno turističnih centrov, pa so še vedno v makadamski izvedbi. Z izboljšanjem zgornjega ustroja in tehničnih elementov teh dostopnih cest pa bi se povečala tudi dostopnost do njih.

Investicijski projekti ter predvideni tehnični ukrepi na obstoječi državni cestni mreži so bili v preteklosti s strani Direkcije RS za ceste (danes DRSI) identificirani glede na njihovo stanje po bazi cestnih podatkov (BCP) ter na podlagi terenskih ogledov. Pri identifikaciji investicijskih projektov [2] so bili upoštevani naslednji kriteriji:

- projekti so opredeljeni na državnih cestah na območju Pohorja, ki vodjo do žarišč turistične ponudbe – športno turističnih centrov,
- investicijski projekti so opredeljeni kot ukrepi modernizacije ali rekonstrukcije cestne povezave med državno cesto, ki oklepa Pohorje in športno turističnimi centri,
- posamezni tehnični ukrepi na cestnem omrežju se med seboj ne prekrivajo,
- investicijski projekti se ne izključujejo temveč so med seboj povezani.

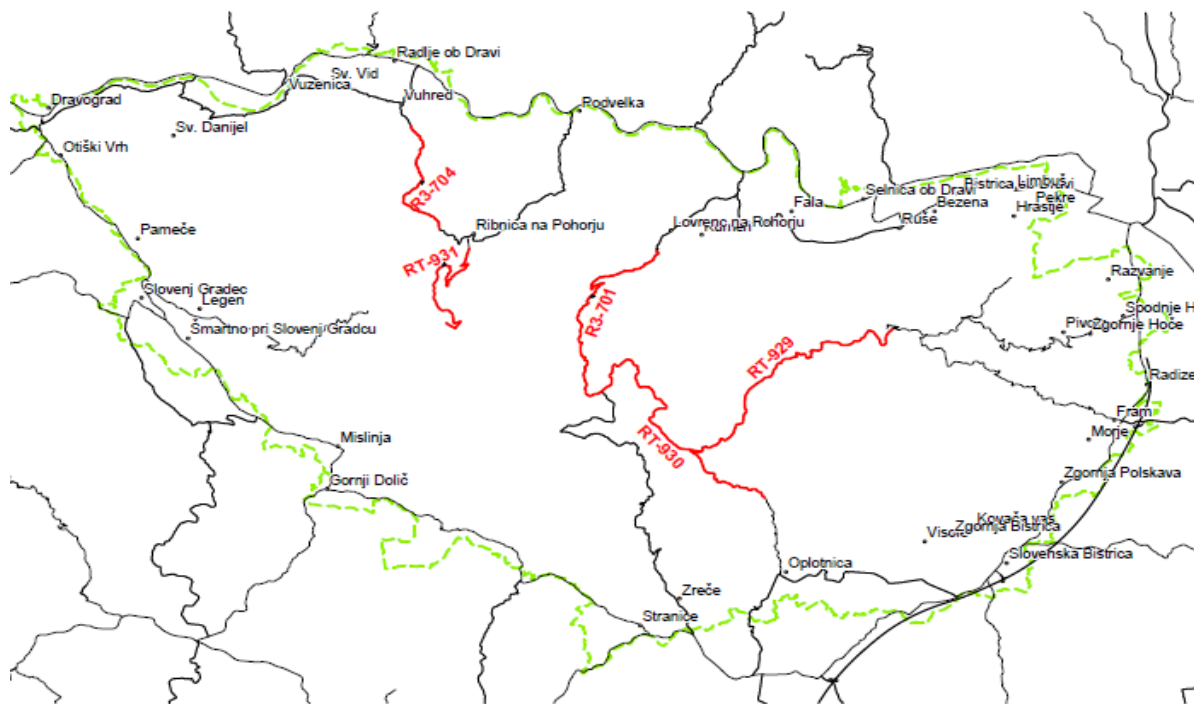
Glede na tako opredelitev bi bilo potrebno izvesti ukrepe investicijskega vzdrževanja na naslednjih cestnih povezavah:

- ukrepi na RT 935 Fram–Cestnik–Areh,
- ukrepi na RT 930 Spodnja Brv–Oplotnica,
- ukrepi na R3 701 Ruta–Pesek,
- ukrepi na R3 701 Rogla–Zreče,
- ukrepi na R3 704 Radlje ob Dravi–Ribnica na Pohorju,
- ukrepi na R3 704 Ribnica na Pohorju–Brezno,
- ukrepi na RT 931 Ribnica na Pohorju–Ribniška koča,

- ukrepi na RT 932 Slovenj Gradec–Pungart.

Kot projekt novogradnje t.i »Panoramske ceste«, ki bi potekala po slemenu Pohorja in med seboj povezovala vseh šest turističnih centrov, pa so v preteklosti že bile izdelane študije izgradnje nove turistične ceste [2], ki bi se gradila v dveh etapah:

- prva etapa med mariborskim Pohorjem in Roglo: gre za temeljito prenovo obstoječe panoramske ceste, ki povezuje Mariborsko in Zreško Pohorje,
- druga etapa med Roglo in Kopami: gre za novogradnjo ceste, ki bi povezala Zreško, Ribniško in Slovenjgraško Pohorje.



Slika 2: Državne regionalne ceste 3. reda in RT reda, ki vodijo na Pohorje (vir: Omega Consult [2])

Glede na današnje zahtevne okoljevarstvene pogoje, ki bi jih morala izpolnjevati panoramska cesta, bi bilo še posebej problematično reševanje druge etape, ki bi jo bilo potrebno v prostor šele umestiti s postopki prostorskega načrtovanja. Na vsak način pa bi načrtovanje in izgradnja panoramske ceste, ki bi povezala Roglo z Ribniškim Pohorjem in Kopami, dolgoročno rešilo vprašanje celovitosti in povezanosti Pohorja kot geografske celote.



Slika 3: Varianta izgradnje nove turistične ceste, ki bi povezala Mariborsko, Zreško in Slovenjgraško Pohorje (vir: Omega Consult [2])

3.2. Žičniška infrastruktura

Podobno kot pri cestnih povezavah lahko ugotavljamo tudi pri žičniški infrastrukturi: vse tri »geografske entitete«: mariborska (Mariborsko Pohorje, Areh, Trije Kralji), zreška (Rogla) in slovenjgraška (Ribniško Pohorje, Kope) med seboj niso povezane z žičniškimi napravami. Zaradi geografske razvlečenosti samega Pohorja – če odštejemo vedno večjo problematiko vedno bolj suhih in toplih zim, ki terjajo izgradnjo zasneževalne infrastrukture – se poraja dvom, ali je povezanost vseh treh turističnih območij z žičniško infrastrukturo sploh izvedljiva, tako iz vidika ekonomske upravičenosti kot tudi iz vidika optimalne tehnične zasnove ter zagotovitve ustrezne logistične povezave med njimi. V preteklosti je bilo izdelanih kar nekaj študij glede razvoja žičniške infrastrukture v Sloveniji, ki so med drugim obravnavale tudi žičniško infrastrukturo na Pohorju, vendar so vsako turistično območje obravnavale kot celoto zase [3].

Tako je na območju Mariborskega Pohorja in Areha kot glavni projekt še vedno predvidena dograditev žičniškega sistema Pisker vse do Ruš, s katerim bi se vzpostavila povezava med Rušami in Arehom. Prav tako bi bilo potrebno posodobiti ali v okviru dopolnitev na novo zgraditi nekatere obstoječe vlečnice, kot so [3]:

- posodobitev vlečnice Videc v štirisedežnico kapacitete 2.400 oseb/uro,
- novogradnja štirisedežnice Bolfenk kapacitete 2.400 oseb/uro,
- novogradnja vlečnice Falež,
- novogradnja vlečnice Čander.

V sklopu posodobitev žičniških naprav na Mariborskem Pohorju in Arehu je predvidena tudi pridobitev 35 ha novih smučarskih površin ter 45 ha novih zasneževalnih površin, za katere bo potrebno zgraditi novo zasneževalno infrastrukturo, kot so vodna zajetja in zbiralniki ter vodovodni sistemi.



Slika 4: Žičniški sistemi na Mariborskem Pohorju in Arehu (vir: <https://www.visitpohorje.si/smcisce-in-proge/>)

Kar se tiče Zreškega Pohorja, je na Rogli predvidena izgradnja kar 13 novih žičniških naprav v skupni dolžini 17.250 m ter posodobitev nekaterih starih vlečnic in sedežnic [3]:

- posodobitev vlečnic Mašinžaga 1 in 2 v šestsedežnico kapacitete 3.600 oseb/uro,
- posodobitev vlečnice Jurgovo v štirisedežnico kapacitete 2.400 oseb/uro,

V sklopu posodobitev žičniških naprav na Zreškem Pohorju je predvidena tudi pridobitev 100 hA novih smučarskih površin ter 100 hA novih zasneževalnih površin, za katere bo potrebno zgraditi novo zasneževalno infrastrukturo, kot so vodna zajetja in zbiralniki ter vodovodni sistemi.

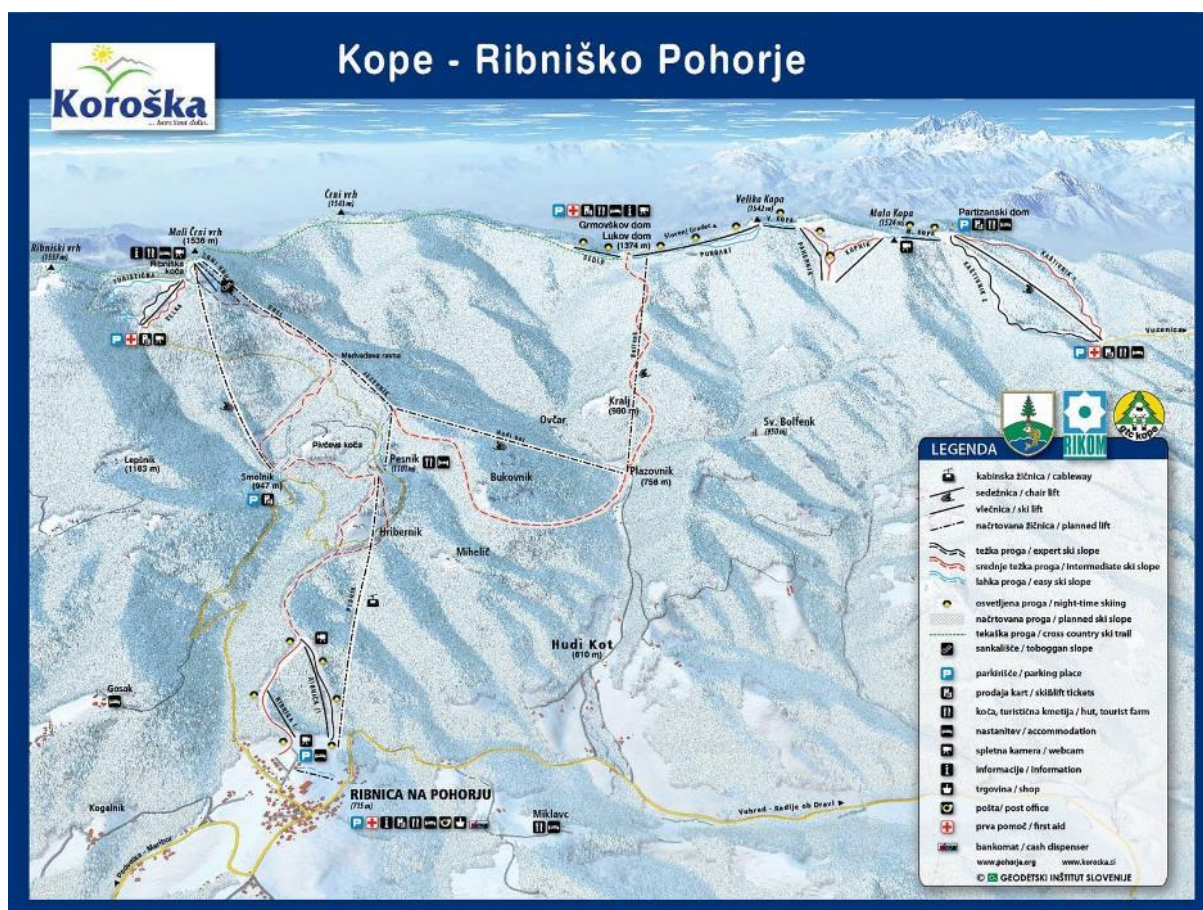


Slika 5: Žičniški sistemi na Zreškem Pohorju – Rogli (vir: <http://www.smcisca.net/forum/viewtopic.php?t=631>)

Na Ribniškem Pohorju in Kopah je predvideno nadaljevanje gradnje žičniške infrastrukture med Ribnico na Pohorju ter Ribniško kočo ter med Ribniško kočo, Hudim kotom in Kopami. Prav tako je predvidena posodobitev nekaterih starih vlečnic in sedežnic [3]:

- posodobitev vlečnice Pungart v štirisedežnico kapacitete 2.400 oseb/uro,
- posodobitev vlečnice Pahernik v štirisedežnico kapacitete 2.400 oseb/uro,
- posodobitev vlečnice Kopnik v štirisedežnico kapacitete 2.400 oseb/uro,
- novogradnja štirisedežnice Pesnik kapacitete 2.400 oseb/uro,
- novogradnja štirisedežnice Smolnik kapacitete 2.400 oseb/uro,
- novogradnja štirisedežnice Jezero kapacitete 2.400 oseb/uro,
- novogradnja štirisedežnice Hudi kot kapacitete 2.400 oseb/uro,
- novogradnja štirisedežnice Plazovnik- Pungart kapacitete 2.400 oseb/uro,
- novogradnja vlečnice Jezernik kapacitete 900 oseb/uro,
- novogradnja vlečnice Orel kapacitete 700 oseb/uro,
- novogradnja vlečnice Peter kapacitete 700 oseb/uro,
- novogradnja vlečnice Črni Vrh 2 700 oseb/uro.

V sklopu posodobitev žičniških naprav na Ribniškem Pohorju in Kopah je predvidena tudi pridobitev 15 hA novih smučarskih površin ter 60 hA novih zasneževalnih površin, za katere bo potrebno zgraditi novo zasneževalno infrastrukturo, kot so vodna zajetja in zbiralniki ter vodovodni sistemi.



Slika 6: Žičniški sistemi na Ribniškem Pohorju in Kopah
(vir: <https://www.bergfex.si/kope-ribnisko-pohorje/panorama/>)

3.3. Parkirne cone

Enega od ključnih problemov, ki jih bo potrebno reševati v sklopu nadaljnega razvoja prometne infrastrukture na Pohorju, prav gotovo predstavlja sistemska ureditev posebnih parkirnih con, s katerimi bi omogočili sonaravno – kolikor je seveda pri tovrstnih prometnih sistemih to sploh možno – parkiranje motornih vozil. Parkirne cone na celotnem območju Pohorja morajo vključevati tudi druge informacijske in turistične aktivnosti, kot so prostori za taborjenja in kampiranja ter ostale rekreativne aktivnosti. Pri tem bo potrebno urejati sisteme t.i. »ekoparkirišč«, ki bodo vključevala sisteme za pridobivanje sončne energije, električne polnilnice, ekološke kampe za kampiranje, opremljene piknik prostore, sanitarije z ustreznimi eko-čistilnimi sistemi ter ekološke otoke za zbiranje odpadkov. Na teh mestih je potrebno vzpostaviti tudi vstopne točke na pohorske pohodniške in kolesarske poti, ki že danes povezujejo celotno območje Pohorja [4].

Takšni parkirni sistemi bi morali biti vzpostavljeni na vseh šestih športno-turističnih centrih od Mariborskega Pohorja preko Areha, Treh Kraljev, Ribniškega Pohorja, Rogle in Kop, pa tudi med njimi, saj predvsem na območju med Arehom in Roglo obstajajo turistične točke (Šumik, Osankarica, Lovrenška jezera, Pesek), ki privlačijo številne obiskovalce, kar pa zaradi neurejene prometne (mirujoči promet) ter ekološko-komunalne (ekološki otoki) infrastrukture povzroča negativne vplive na okolje, predvsem zaradi stihijskega parkiranja ter onesnaževanja okolice z hrupom, izpušnimi plini in komunalnimi odpadki [4].

3.4. Kolesarske in pohodniške poti

Kolesarska in pohodniška prometna infrastruktura je na celotnem Pohorju že sedaj zelo razvita, tako da njena širitev trenutno ni potrebna. Ima pa omrežje pohodniških in kolesarskih poti zelo veliko predstavitveno oziroma promocijsko pomanjkljivost: pohodniške, še bolj pa kolesarske poti so zelo slabo označene bodisi z informativnimi kažipoti in tablami, bodisi z interaktivnimi digitalnimi informacijskimi sistemi, povezanimi s telekomunikacijskim omrežjem, ki bi uporabnikom ponujali najrazličnejše informacije preko različnih aplikativnih sistemov. Takšen sistem informacijskega obveščanja bi bilo potrebno vzpostaviti po celotnem območju Pohorja, saj ustrezne informacije, ki omogočajo tako predstavitve posameznih območij s svojimi turističnimi in naravnimi znamenitostmi ter prostorsko orientacijo, tako pri domačih kot tujih obiskovalcih predstavljajo zelo velik promocijski učinek.

Pohodništvo, še bolj pa kolesarstvo, sta namreč pri turistih, ki letno obiščejo Slovenijo, vedno bolj priljubljena, saj predstavljata »zelen«, zdrav in aktiven način preživljanja prostega časa v direktnem stiku z naravnim okoljem. Trend aktivnega ekološkega preživljanja prostega časa v času počitnic je namreč v naraščajočem trendu, tako v okviru turističnih tokov, ki obiščejo Slovenijo, kot tudi drugje po Evropi. Tudi Pohorje velja za izredno atraktivno in priljubljeno pohodniško in kolesarsko destinacijo, ki pa ima zaradi pomanjkljive promocijske informacijske platforme še vedno premajhno prepoznavnost izven meja Slovenije. Zato mora biti eden od glavnih ciljev povezovanje z vsemi turističnimi podsistemi in njihovo infrastrukturo v širši okolici Pohorja, kot sta recimo Dravski kolesarski in splavarski poti, ter pohodniške in kolesarske poti na Kozjaku in Koroškem (Uršlja gora, Peca, podzemlje Pece, itd.), ter seveda s kvalitetnimi prenočitvenimi in gostinskimi storitvami, ki se morajo promovirati z ustrezno informacijsko infrastrukturo.

4. Pogoji za uresničitev infrastrukturnega razvoja Pohorja

Ključni pogoji za nadaljnji infrastrukturni razvoj Pohorja, ki bi temu širšemu geografskemu območju prinašal nadaljnjo dodano vrednost, bi morali biti naslednji:

- priprava širše zasnovane 10-letne razvojne strategije Pohorja, ki bi vključevala koncept načrtovanja in izgradnje novih ter vzdrževanja obstoječih turističnih in drugih infrastrukturnih objektov, kot so ceste, žičniške naprave, kolesarske poti, parkirišča, pohodne poti, smučarske in tekaške proge, hotelske in druge gostinske ter prenočitvene kapacitete, komunalna, energetska in telekomunikacijska infrastruktura,

- zagotovitev namenskega financiranja tistih infrastrukturnih objektov, ki so v domeni države, kot so državne ceste ter žičniške naprave, obenem pa skupaj z regionalnimi izvajalci vzpostavitev vseh potrebnih mehanizmov za čimbolj učinkovito črpanje finančnih sredstev iz evropskih strukturnih in kohezijskih denarnih skladov,
- usklajeno delovanje med samimi regionalnimi izvajalci aktivnosti na mariborskem kot zreškem in slovenjgraškem delu Pohorja, ki so vpeti v izvajanje vseh gospodarskih, turističnih, športnih in razvojnih projektov na tem območju,
- usklajeno delovanje med posameznimi državnimi organi, bodisi v okviru ministrstev bodisi v okviru drugih državnih organov, kot so naravovarstveni organi, Slovenska turistična organizacija ipd.,
- premišljen pristop glede načrtovanja infrastrukturnih ukrepov v zavarovanem naravnem okolju (primer Natura 2000, krajinski parki), ki terja posebne prijeme pri varovanju in ohranjanju naravnih resursov,
- priprava ustrezne zakonske in podzakonske regulative, ki bi omogočila enostavno in učinkovito razvojno politiko Pohorja, pa ne samo tega območja, ampak vseh podobnih turističnih območij v Sloveniji. Potreben je tudi širši razmislek o potrebnosti priprave posebnega Zakona o Pohorju, ki bi reguliral tehnične, razvojne, okoljske in finančne pogoje za razvoj Pohorja kot celovitega turističnega območja. Učinkovit Zakon o Pohorju bi moral dolgoročno, predvsem pa enakopravno urejati pogoje nadaljnega razvoja urejanja prostora, infrastrukture, turizma, športa in malega gospodarstva na eni ter zaščite okolja na drugi strani, predvsem pa namensko zagotoviti njegovo financiranje.

5. Zaključek

Opisana problematika nadaljnega infrastrukturnega razvoja Pohorja, ki mora potekati od Maribora preko Treh Kraljev, Zreč, Ribnice na Pohorju do Slovenj Gradca, je v zadnjem desetletju še enkrat več pokazala, da država in njene institucije tistih infrastrukturnih projektov, ki so nacionalnega pomena, enostavno ali ne znajo ali ne želijo zaznati in izvajati v skladu s cilji, ki so si jih same postavile v različnih planskih dokumentih in ki so za njih zavezujoči. Med te projekte prav gotovo sodi ureditev državne prometne, pa tudi druge infrastrukture, ki je na območjih večine pomembnih slovenskih turističnih krajev v zelo slabem stanju, pa naj si gre za državne ceste, železnice ali žičniške naprave.

Nerazumljivo zavlačevanje, nedejavnost pristojnih državnih in paradržavnih institucij, nejasna finančna konstrukcija, vpletanje politike na različnih nivojih in preko različnih akterjev so skupni imenovalci izvajanja prometnih in turističnih infrastrukturnih projektov, ki so v domeni države in ki nikakor ne stečejo, s tem pa seveda posredno nastaja gospodarska škoda, ki se kaže na različnih segmentih delovanja družbe: od gospodarstva, turizma, demografskih problemov, prometa in logistike do nepotrebnih izdatkov, ki nastajajo zaradi zamud pri izgradnji prepotrebne infrastrukture, kot so sodne tožbe zaradi preobremenjenosti okolja in zdravja.

Država bo slej ko prej morala zagotoviti kontinuiteto izvajanja razvojnih investicijskih projektov, ki jih potrebuje za normalno funkcioniranje družbe in to brez cikličnih nihanj, ki ne omogočajo optimalne izkoriščenosti ne projektantskih ne izvajalskih kapacitet. Kaj se zgodi ob cikličnem izvajanju investicij, smo videli po letu 2010, ko je država popolnoma zaustavila ne samo izvajanje ampak tudi kakršnokoli načrtovanje projektov, ki si jih je sama zastavila kot cilj. Odpravljanje težav, ki se kažejo na popolnoma dotrajani prometni infrastrukturi železnic, državnih cest in žičnic, državo namreč ravno tako finančno zelo stanejo, saj država s svojim razvojem državnega prometnega in turističnega omrežja že nekaj časa zaostaja za najbolj razvitimi državami Evropske unije, kot so Nemčija, Francija, Švica, Avstrija, Nizozemska. Nerazvojne ambicije, pomanjkanje vizije in strateških usmeritev glede nadaljnega razvoja teh infrastrukturnih objektov, ki so v zadnjih nekaj letih v največji možni meri posledica popolnega nerazumevanja države in njene neustrezne vladne politike do tega vprašanja, se že odražajo na področju financiranja velikih infrastrukturnih projektov s strani Evropske komisije, saj Slovenija enostavno ni sposobna pripraviti razvojnih programov na različnih segmentih njenega gospodarstva, kamor seveda sodi tudi turistična infrastruktura. Dejstvo je sicer, da bo Slovenija poleg ostalih

konvencionalnih virov financiranja tovrstnih projektov nujno morala uvesti tudi javno-zasebno partnerstvo. Nič kolikokrat je bilo v zadnjem desetletju poudarjeno, da kvalitetna prometna infrastruktura predstavlja enega od temeljnih pogojev za skladen regionalni razvoj, ustvarjanje optimalnih pogojev za učinkovito odvijanje gospodarskih – turističnih dejavnosti in posredno za poselitev za to primernih območij države. Gre za pomembno vprašanje zagotavljanja skladnega regionalnega razvoja – tako gospodarskega kot prostorskega, za medsebojno povezanost regij, izboljšanje kakovosti gospodarskih, prometnih in turističnih storitev. Poudarek bi seveda moral biti na tistih ekonomsko upravičenih investicijskih projektih, ki jih s proračunskimi sredstvi ne bo mogoče realizirati.

Predvsem pa bo potrebno spremeniti dosedanje politično prakso obravnave tistih projektov, ki so v nacionalnem ali še bolje državnem interesu in ne bi smeli biti odvisni od vsakokratne politične volje vladajoče koalicije, saj se bo v nasprotnem primeru začelo postavljati vprašanje, na kakšnih izhodiščih in kriterijih politika pri obravnavi državnih projektov nacionalnega interesa sprejema takšne odločitve. Ključni cilj vsake vlade bi moral biti, da projekte nacionalnega pomena – in med te nedvomno sodijo tudi infrastrukturni projekti Pohorja - res prepozna kot takšne in da jih tako tudi izvaja ne glede na politično opcijo, ki je s temi projekti začela. Tako počnejo tudi razvite države, ki so prometno in turistično razvitejše kot Slovenija. Ali smo tega zmožni, pa je že drugo vprašanje.

Viri in literatura

1. Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije, Ministrstvo za okolje in prostor, Ljubljana, junij 2004
2. Študija cestnih povezav na Pohorju, Ministrstvo za promet, Direkcija RS Za ceste, Omega Consult d.o.o. Ljubljana, Ljubljana, avgust-december 2000
3. Strategija izgradnje žičniških sistemov v Republiki Sloveniji upoštevajoč predvsem naravne danosti, Ministrstvo za promet, Direktorat za železnice in žičnice, Omega Consult d.o.o. Ljubljana, Fakulteta za gradbeništvo UM, Oikos d.o.o. Kamnik, Inštitut za javno upravo, Ljubljana, maj 2008
4. Vizija trajnostnega razvoja »zelene« ponudbe turističnega (projektnega) območja Pohorje 2030, Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, KS-TLS Tanja Lešnik Štuhec s.p., Maribor, junij 2011

Smiljan Simerl

Smiljan Simerl, s.p.

Plovnost reke Drave skozi koroško in podravsko regijo

POVZETEK

V prispevku je predstavljena kratka zgodovinska analiza plovnosti reke Drave skozi koroško in podravsko regijo ter infrastruktura, ki je omogočala prebivalcem ob Dravi, da živijo z reko v sožitju. Drava je celotni dravski dolini stoletja omogočala stik z najpomembnejšimi trgovskimi potmi na zahodu in severu ter omogočala trgovanje z daljnimi vzhodnimi deželami. Omogočala je delovanje široke veje gozdarstva in lesarstva ter kmetom na Pohorju in Kozjaku omogočala preživetje njihovih kmetij. Splavarjem in njihovim običajno številnim družinam pa dajala boljši kruh.

Bila je nevarna reka in je vzela marsikatero življenje, ljudje so se je bali, a obenem spoštovali, saj jim je dajala možnost, da s pogumom in trdim delom živijo bolje. Dravski splavarji so bili sinonim za pogum in vztrajnost ter bili ikona Dravske doline.

Pluti po deročni Dravi je bilo izredno zahtevno in nevarno, zahtevalo je pogum, spretnost in znanje. V stoletjih plovbe splavov, čolnov in ladij je nastala izredna tehnična in kulturna dediščina ter zgradila identiteta, ki jo je žal prekinila 2. sv. vojna in izgradnja verige elektrarn. Drava je danes povsem drugačna reka kot nekoč, ko je drla skozi Dravsko dolino in se prosto razlivala po Dravskem in Ptujskem polju. Žal lahko rečemo, da je Drava izgubila obraz, prebivalci ob reki pa identiteto. Tiho teče mimo nas, včasih podivja, vendar čaka in ponuja roko, želi, da ji vrnemo obraz, ona pa nam lahko ponudi neko novo identiteto.

Samo ozreti se moramo v zgodovino, jo pravilno interpretirati in na osnovi izredne dediščine pričeti razvijati nove zgodbe, ki bodo na Dravo ponovno vrnile življenje. V prispevku je osvetljena dediščina dravskih plovil in pogumnih čolnarjev - splavarjev ter spretnih trgovcev. Želel sem izpostaviti da imamo originalno avtohtono zgodbo, a se tega sploh ne zavedamo, ne razumemo ali jo povsem napačno interpretiramo. Osvetlitev plovbe po Dravi nekoč in infrastrukture ob reki je namenjena temu, da bi se prihodnji posegi na in ob reki projektirali in izvajali v navezavi z rečno dediščino ter omogočili razvoj novih, kvalitetnih ter originalnih turističnih produktov.

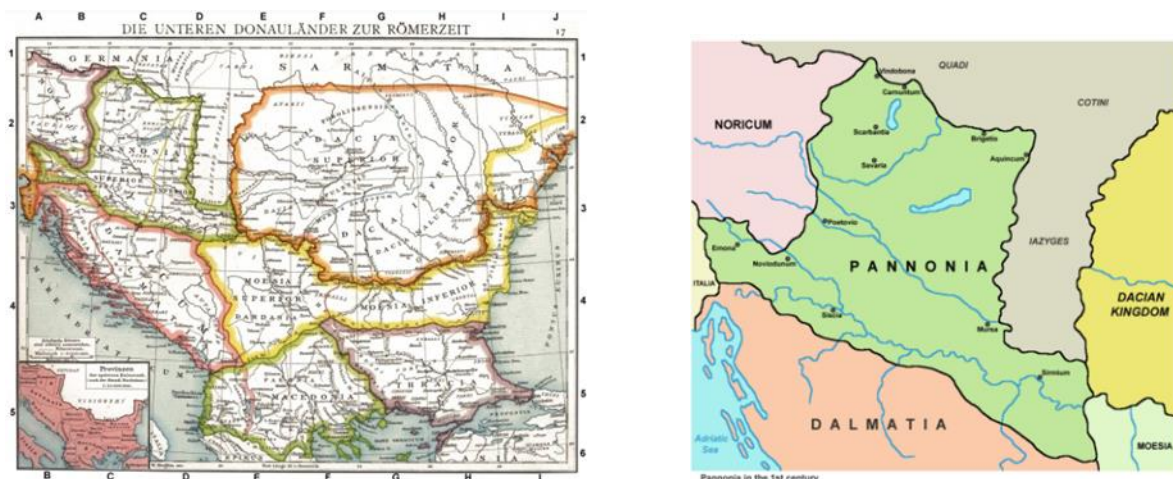
Turistični tokovi in gostje danes želijo originalne zgodbe, Drava nam to vse ponuja, mi se moramo samo potruditi in odpreti um ter sodelovati.

KLJUČNE BESEDE: Drava, splav, čoln, ladja, šajka, pristanišče, ranca, waid zille, zille, brod

1. Plovnost reke Drave skozi čas

1.1. V času Rimske province Pannonia

Reke so bile že od prazgodovine najlažje poti za trgovanje na daljše razdalje, saj cestnih povezav, kot jih poznamo danes, takrat seveda ni bilo. Znano je, da so Dravo za oskrbovanje svojih obmejnih posadk uporabljali že v času rimske province Pannonie, ustanovljene v letih 12-9 pr. n. št., katere del je bilo tudi mesto Poetovio.



Slika 1: področje province Pannonice (vir: www.wikiwand.com/de/Classis_Pannonica)

V okviru province Pannonie je delovala rečna flota classis Pannonica. Naloga te flote je bilo varovanje meje rimskega cesarstva na Donavi ter ohranjanje varnosti plovni poti na Dravi in Savi za oskrbovanje kopenskih vojaških postojank kakor tudi za omogočanje trgovanja. O njihovi rečni floti na Ptuj, tedanjem Poetoviu ni nobenih zapisov, tudi ne vemo, kje so imeli pristanišče in kakšno bi lahko bilo. Lahko samo domnevamo, da je bilo morda podobno urejeno kot npr. v Vrhniki – Naoportusu, vendar je treba upoštevati, da je Ljubljanka manjša, v večini mirna reka, Drava pa z mnogo večjim pretokom, še posebej ob večjih vodostajih, ko je rušila vse pred seboj.

Leta 1890 je na ljubljanskem Barju bila odkrita rečna ladja iz 2. st. p. n. št. za katero se upravičeno domneva, da je bila rimska tovorna ladja. Podobne bi lahko bile tudi na Dravi, saj je od Ptuja dolvodno bila že ravninska reka.



Sl. 2: Alfons Müllner ob zaključku izkopavanja ladje v Lipah 31. oktobra 1890. Pogled proti zahodu (foto: Gustav Pirč; arhiv Arheološkega oddelka Narodnega muzeja Slovenije, št. 253).
Fig. 2: Alfons Müllner at the conclusion of the excavation of the barge in Lipna, October 31st, 1890. View towards the West (photograph: Gustav Pirč; archives of the Department of Archaeology at the National Museum of Slovenia, no. 253).



Slika 2: levo - fotografija leta 1890 odkrite rimske rečne ladje iz Lip na Barju (vir: arh. vest. 1998, Andrej Gaspari), desno - rekonstrukcija rimskih rečnih ladij iz reke Ren (vir: www.scheepspost.info)

Ptuj – Poetovio je bil v 3. st. najpomembnejše in največje rimsko mesto na današnjem Slovenskem ozemlju, mesto je imelo okoli 10 000 prebivalcev, z okolico celo 30 000 in je bilo celo večje od Londona (Londinium) in Dunaja (Vindobona) tistega časa.

1.2. Od 12. do 16. stoletja

Plovba po Dravi je ponovno zaživela gotovo že v 12. st., za kar govori patrocinij župne cerkve v Vuzenici [4]. Naslednji pisni vir plovbi po Dravi je listina iz leta 1280, s katero je vitez Oton iz Velikovca daroval vetrinjskemu samostanu mitnino od praznih vinskih sodov, ki so jih prevažali s splavi do Maribora, nazaj na Koroško pa s konjskimi vpregami polne sode odličnega štajerskega vina. Urbar iz leta 1289/90 omenja, da so veliko lesa potrebovali za vinograde na spodnjem Štajerskem, kjer si bila mnoga samostanska posestva, ki so potrebovala veliko vinogradniškega kolja. Verjetno so glavnino prevozov opravili z manjšimi splavi. Splavarstvo, ki je bilo namenjeno prevozu lesa se omenja leta 1371/72 [21].

1.3. Od 16. do 19. stoletja

Na Štajerskem je bila Drava pod deželnoknežjim monopolom, ki je dajal tudi dovoljenja za plovbo po reki, saj so bili nemirni časi s stalno nevarnostjo turških vpadov. Najpomembnejša plovila tega časa so bile ladje šajke, ki so sprva služile kot bojne ladje, ki so se lahko zelo hitro premikale navzdol po reki, oborožene s težkimi puškami na burklje. Uporabljali so jih tudi za prevoz vojaških enot, orožja in opreme na področje spopadov s Turki. Prevoz lesa s splavi hlodovci je bil ravno tako zelo pomemben, saj so potrebovali les za utrjevanje obrambnih postojank na mejnih področjih z Osmanskim cesarstvom. Kmetje so sami običajno z lesom trgovali do Maribora in Ptuja. Prodajali so vinogradniško kolje, doge za sode, les za ograje, vinske preše,... V 16. st. so se z lesno trgovino začeli ukvarjati posamezni lesni trgovci, ki so odkupovali les in splave od kmetov ter jih vozili na vzhod proti Ogrski, kljub temu, da so ves čas grozili turški vpadi. Znan je bil trgovec, ki se ga omenja pod imenom »Lovrenc«, odkupil je vse splave v okolici Mute in na Koroškem. Poleg lesa je prevažal po Dravi tudi železo, železne izdelke in drugo blago ter uspel ustvariti pravi monopol v lesni trgovini.

V času 18. st., ko se je pričela industrializacija Pohorja, se je pričelo izkoriščati gozdove na veliko in lesna trgovina je dosegla ogromne razsežnosti. Na Pohorju so bile številne steklarne, ki so potrebovale velike količine lesa, kuhalo se je veliko oglja za potrebe železarn, za železnico se je dobavljalo velike količine pragov iz bukovega lesa. Vse to je povzročilo, da so na Pohorju posekali skorajda vse bukove gozdove, ki so do tedaj rasli do 1.000 m nadmorske višine.



Slika 3: bakrorez iz 1681 prikazuje grad Falo in ladjo na Dravi, ni podatkov, da so ladje takšne oblike plule po Dravi, so pa zagotovo plule po Donavi (, avtor Georg Vischer; vir: Wikipedia)

1.4. Od 19. stoletja do začetka 2. svetovne vojne

V 19. st. sta postala les in železo zaradi gradnje Južne železnice zelo iskana, s Koroškega so prihajali železniški pragovi, iz Prevalj pa so prišle železniške tirnice in večino tega tovora je bilo še vedno prepeljanega po Dravi. Pomembno trgovsko blago sta bila tudi čreslovina za strojenje usnja in apno, ki so ju prevažali v sodih. Do začetka 20. st. je bilo zelo iskano tudi sadje (predvsem jabolka) iz Ruškega in Selniškega področja, okolice Maribora in Ptuja. Trgovci so jih s splavov preložili na šajke, ki so bile hitrejšje kot splavi in jih vozili na Ogrsko, Hrvaško, Banat in Srbijo. Posebno zaželena jabolka iz Štajerskega so bila pri Banatskih Nemcih. Trgovci so šajke za prevoz sadja, ki so imele posebno kolibo pokrito z deskami, najraje naročevali v Vuzenici, saj so tam bili znani in spretni mojstri za izdelavo teh specifičnih ladij. Ker so se potrebe po rezanem in daljšem tesanem lesu v začetku 20. st. zelo povečale, s šajkami in manjšimi splavi hlodovci ni bilo več možno zadostovati povpraševanja. Od italijanskih tesarjev so se Dravski splavarji naučili vezati večje splave, imenovane »talijanske«, ki so bili dolgi tudi do 33m ter široki do 6m in so tovorili dvakrat več lesa kot šajke, tudi do 130 m³. S temi splavi se je pričelo voziti malo pred 1. svetovno vojno in to je tudi pomenilo zaton šajk, ki so 500 let kraljevale na Dravi. Ker je bilo splavarstvo v tem obdobju na višku, so morali to upoštevati tudi projektanti in graditelji Falske elektrarne in zgraditi splavnico za splave, preko katere so lahko na dan spustili do 10 splavov.

Splavarstvo se je s pričetkom 2. svetovne vojne skorajda popolnoma zaustavilo. Malo znana je rajža splavarskega gospodarja Ludvika Cepca st., ki je leta 1943 s triletnim sinom, prav tako Ludvikom, potoval iz Podvelke do Maribora, kjer ga je prevzela mama. Kako daleč je potem oče plul s tremi splavi, se danes 79 let star Ludvik ml. ne spominja. Verjetno samo do Donje Dubrave, kjer je bilo prvo večje пристanišče za odkup lesa. Kasneje ni opravil nobene vožnje več, saj je bilo zaradi vojne prenevarno.

Po vojni pa splavarjenje ni bilo več mogoče, saj na elektrarni Mariborski otok ni bilo zgrajene splavnice kot na Falski elektrarni in tako je večstoletna zgodovina splavarjenja po Dravi žal samo še romantičen spomin.



Slika 4: Mesto z jugozahoda, v pristanišču vidni privezani veliki tovorni čolni z dvignjeno krmo in premcem, v ospredju splav hlodovec (Johann Vincenz Reim 1847, <http://ukmdomblog.blogspot.com/2016/03/>)

2. Pristanišča na Dravi

2.1. Razvoj tradicionalnih rečnih pristanišč

O obliki dravskih pristanišč dobimo prve informacije z bakrorezi iz 16. in 17. stoletja, kasnejšimi litografskimi vedutnimi uprizoritvami mest in krajev, Jožefinskim katastrom iz 1784, Franciscejskim katastrom iz 1824/25 ter prvimi fotografijami v drugi polovici 19.st.

Tradicionalni rečni čolni in ladje imajo skupno lastnost, da imajo ravno dno ter dvignjeno krmo in premec. Največja prednost take oblike je, da niso potrebovali posebej urejenih pristanišč in so lahko pristajali kjerkoli je obala bila dovolj položna in dovolj umirjen tok reke. Pristali so direktno na obalo – lahko rečemo nasledli, ter brez težav vkrcali in izkrcali tovor ali potnike.

To so praviloma bila mesta na notranji strani ovinka toka reke ali za kakšnim rtom, kjer so se zaradi odlaganja sedimentov ustvarjala položna prodišča, sipine in brežine. Ne glede na vodne razmere so čolni, ladje in splavi lahko vedno pristajali, saj so potrebovali zgolj nekaj položnega terena. Zaradi nepredvidljivosti rek in moči toka ter velikih višinskih razlik ob nihanjih vodostaja tudi ne bi bilo možno zgraditi fiksne pomole in utrjeno obalo. Ob večjih poplavam bi verjetno bila vsa infrastruktura zelo poškodovana, če je že ne bi divja reka odtrgala in odnesla, kakor se je mnogokrat zgodilo z lesenimi mostovi. Prebivalci ob rekah so vedeli, da se morajo prilagoditi reki in ne obratno. Tako so pravzaprav z urejanjem pristanišč imeli dokaj malo dela in stroškov.

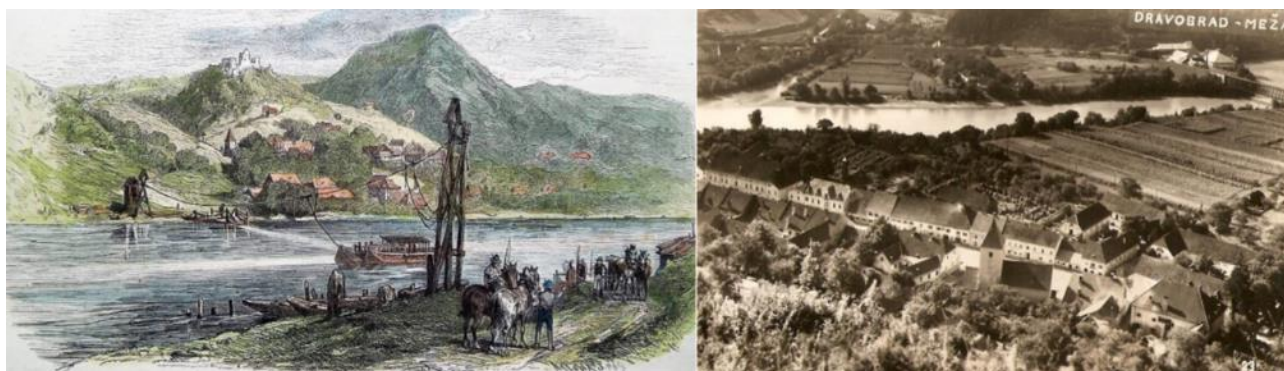
Rečna pristanišča so bila običajno neposredno povezana tudi z nastankom srednjeveških mest, saj je bila obramba mest mnogo lažja ob rekah, kjer so lahko okrog obzidij speljali vodne jarke. Istočasno pa se je lahko odvijala rečna trgovina blaga od blizu in daleč, ter jim s pristojbinami v pristanišču, z mostninami in mitninami prinašala prihodke. Lep primer sta mesto Bad Radkersburg in Graz, ki sta bili mesti pravzaprav na otoku sredi Mure.

2.2. Pristanišče v Dravogradu

Prvo večje rečno pristanišče na Dravi na ozemlju današnje Slovenije je bilo v Dravogradu, ki je na stičišču Dravske, Mislinjske in Mežiške doline, zaradi česar je bilo tukaj pomembno vozlišče raznovrstnih prometnih poti. Dravograd je bil največji in najpomembnejši trg Dravske doline, saj je spadal med šest najstarejših trgov na Koroškem (Breže, Velikovec, Šentvid na Glini, Beljak in stari Celovec), ki so nastali že v 12. st. [4]. Kako sta bila Dravograjski trg in rečno pristanišče pomembna govori podatek, da sta most in brod čez Dravo omenjena že l. 1180. Plovba in trgovanje po Dravi na daljše razdalje sta se zelo razvila v 16. st., leta 1543 se v Dravogradu omenja večje solno skladišče.



Slika 5: Dravograd, Jožefinski kataster iz l. 1784, kjer sta vidni dostopni cesti do pristanišča in broda
(vir: <https://mapire.eu/>)



Slika 6: levo - Rečno pristanišče in brodišče v Dravogradu (Pictures from the German Fatherland, Samuel G. Green 1980), desno - Dravograd in rečno pristanišče ob izlivu Meže v Dravo iz začetka 20. stoletja
(vir <https://www.facebook.com/koroskanekoc>)

2.3. Pristanišče Lent v Mariboru

Pristanišče Lent v Mariboru je bilo do prihoda Južne železnice 1846 manj pomembno kot Ptujsko. Ko se je večina tovara iz reke Drave začela premeščati na železnico, so ptujski rečni trgovci začeli izgubljati primat. Še bolj je to bilo izrazito po letu 1863, ko se je zgradila Koroška proga po Dravski dolini med Mariborom in Celovcem. Trgovina z lesom in splavarjenje pa sta se vseeno ohranila, saj bil prevoz lesa s splavom mnogo cenejši kot po železnici. V 19. st. in do 2. svetovne vojne je splavarstvo doživelo pravi razcvet, saj so se odprli trgi v državah na Balkanu, ki so bile prej pod turško oblastjo. Še posebej pa po 1. svetovni vojni z ustanovitvijo Kraljevine SHS. Mariborski Lent je v tem obdobju bil poleg Donje Dubrave in Osijeka eno od treh najpomembnejših pristanišč trgovine z lesom na celotni Dravi. Tukaj so se splavi prvič ustavili, splavarji so se oskrbeli s potrebno hrano za na pot, saj so večino obrokov pripravili kar sami na splavih; samo v glavnih pristaniščih jim je »gospodar« plačal večerjo in polič vina. Prenočili so v bližnjih gostilnah, razen dežurnega, ki je moral spati v huti na splavu. Kako živahno je bilo na Lentu, lahko razberemo iz podatka, da je leta 1850 skozi Maribor plulo 800 šajk in 1.200 splavov. V pristanišču so veljali predpisi, ki jih je izdala cesarsko – kraljeva oblast v Mariboru. Za spoštovanje reda je skrbel »lentkapitan«, ki je pobiral tudi pristojbine za pristanek vseh plovil, za izdelavo splava ali šajke, za razkladanje in nakladanje blaga, kratka, vse je bilo zelo natančno določeno, cenik je moral biti obešen v pristanišču na jasno vidnem mestu.



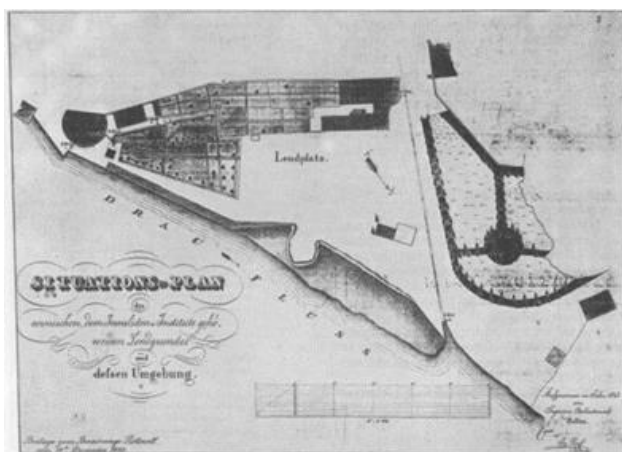
Slika 7: levo - pristanišče Lent in star lesen most (kataster iz 1824, Arhiv republike Slovenije), desno - Dve šajki privezani ob »benetkah« (Theodor Skoff, 1870; vir: sparismus.wordpress)



Slika 8: fotografija pristanišča Lent iz 1890
(vir: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Maribor_in_the_1890s.jpg)

2.4. Pristanišče na Ptuju

Najpomembnejše dravsko pristanišče od 16. do začetka 19. st pa je bil Ptuj, ki se omenja kot »ključ in vrata na Koroško in Štajersko. Ptujski trgovci so blago kupovali na sejmu v Frankfurtu in ga preko Salzburga prepeljali do Drave ter nato po splavih ali ladjah do Ptuja. Poleg blaga iz Gornjenemškega je po Dravi potovalo blago tudi iz Beneškega področja, kar govori o razvejanosti trgovine tedanjega časa. Zelo pomembno mesto tedaj je bil Beljak, saj je skozenj vodila že srednjeveška pot iz Furlanije in tukaj prečkala Dravo. Ptujski trgovci so na splave in ladje preložili široko paleto blaga, kot so olje, riž, zelenjavo, steklovino in fino blago. Trgovali so tudi s svincem, živim srebrom, železom in železnimi izdelki, živalskimi kožami, apnom in steklom iz Pohorskih glažut.



Situacijski načrt zemljišča v pristanišču iz leta 1843, katerega lastnik je bila Invalidska uprava. Zemljišče je označeno z desetimi mejnimi kamni, ki so označeni s kratko I. H. C. in zaporedno številko.



Slika 9: levo - Ptujsko pristanišče 1850 (vir: /Arhiv Ptuj), desno - Ptujsko pristanišče 1850 (vir: www.zvab.com)

Kakšno je bilo gospodarsko razmerje med Ptujem in Mariborom, nazorno kaže karta Štajerske iz leta 1632. Mesto Ptuj je izrisano kot veliko mesto z gradom in palačami, Maribor pa je komaj vrisan kot mala pikica.



Slika 10: Karta Štajerske iz leta 1632, Drava od Velikovca do sotočja z Muro (vir: www.zvab.com)

2.5. Splavarska pristanišča in vezišča

Ob močnem porastu lesne trgovine po letih 1934 so po Dravi splavili letno več kot 1.000 splavov ali prek 100.000 m³ lesa. Ker običajna splavarska pristanišča, imenovana »lentštati« niso več zadostovala, so za vezavo splavov uredili več vezišč. To so bila na mestih, kjer sta obrežje in tok Drave to dopuščala in kjer je bilo za sestavo splavov možno skladiščiti zadostne in primerne količine lesa. Ker so to bila dokaj mala pristanišča, so splav, ko je bil končan, odpeljali na nižje ležečo lokacijo, kjer je splav počakal, da so končali običajno 5-6 splavov, ki so potem pluli skupaj v konvoju.

Največ splavov so zvezali v pristaniščih Dravograd, Libeliče, Vuzenica, Mahrenberg (Radlje), Vuhred, Brezno in Sv. Ožbolt. V manjšem številu so vezali še v Trbonjah, Gortini, Muti, Sv. Lovrencu, Fali, Rušah, Selnici, Brestrnici, Jelovcu in Mariboru.

Na nekaterih lokacijah so se ustavljali samo začasno (Malečnik, Duplek), če je bilo potrebno odpraviti kakšne težave, naložiti reševalni čoln ranco ali zamenjati splavarje. Npr. pristanišče pri gostilni Pec (deluje še danes), tukaj so se malo okrepčali in kupili ranco. Lastnik gostilne g. Pec, je namreč bil menda edini, ki je v Kraljevini Jugoslaviji imel licenco za izdelavo teh čolnov, ki mu jo je podelila Obrtna zbornica Jugoslavije. Takratni predpis je zahteval, da je moral vsak konvoj splavov imeti od Maribora naprej reševalni čoln. Po nekaterih podatkih vsak tretji splav, vendar je bilo menda bolj običajno vsak šesti. Tako lahko domnevamo, da je ob letnem številu splavov okrog 1000-1200, gospod Pec izdelal vsaj 200 ranc letno, ki so jih potem prodali skupaj s splavi vred.



Slika 11: V Brezenskem »lentstatu« je bilo sestavljenih veliko splavov
(vir: <https://www.facebook.com/koroskanekoc>)



Slika 12: levo – Podvelka (vir: <https://www.etno-muzej.si/sl/digitalne-zbirke/vekoslav-kramaric/f0037953>)
desno Vuhred (vir: <https://www.facebook.com/koroskanekoc>)

2.6. Pristanišča na Dravi danes

Z vzpostavitev verige elektrarn od Dravograda do Maribora so bila vsa tradicionalna splavarska pristanišča – »lentštati« potopljena. Od Maribora do Ptuja pa je v stari strugi samo minimalni biološki pretok in je plovba z večjimi tradicionalnimi čolni ali splavi nemogoča.

Kakšna so bila pristanišča in kako so delovala v času, ko je bila Drava še živahna gorska reka, je opisano v predhodnih poglavjih. Vso dogajanje ob reki se je podredilo dinamiki reke in izkoriščalo naravne danosti terena. Pristanišča za čolne in ladje ter vezišča za splave so lahko bila samo v področjih, kjer so bile položne brežine z dovolj višinske razlike, da je delo lahko potekalo ob različnih vodostajih. Tudi oblikovanje in izgradnja plovil je bila podrejena tem razmeram.

Drava danes je povsem drugačna reka kot je bila nekoč. Nekoč z deročim tokom je sedaj lenobna reka med elektrarniški jezovi in je bolj podobna jezerom, čeprav v odsekih pod jezovi zna teči še vedno precej divje, ob večjih pretokih pa tudi po celotni dolžini jezer. Na hitrost toka vpliva tudi proizvodnja elektrike ob dnevnih špicah, ko se poveča pretok preko turbin.

Tudi življenje v Dravski dolini se je drastično spremenilo, ljudje ne živijo več ob reki, še manj pa na reki. Z vedno večjo distanco časa pa so vedenje in izkušnje starih čolnarjev ter splavarjev že skorajda izginile. Danes se reko doživlja in razume iz pozicije dopustovanja ob Jadranskem morju s pristanišči z utrjenimi kamnitimi obalami in pomoli. Na prvi pogled je Drava danes podobna tem razmeram, vendar ni tako. Tudi, če teče počasneje, je hidrodinamika reke povsem nekaj drugega kot na morju ali jezeru.

Leta 2013 je bil na Koroškem zaključen projekt »Drava kot priložnost« v okviru katerega so bila zgrajena pristanišča in pomoli v Dravogradu, Vuzenici, Vuhredu, Muti, Radljah in Breznu z namenom, da se vzpostavi osnovna infrastruktura za oživljanje vodnih dejavnosti na Dravi. Projekt je verjetno bil zasnovan z željo približati reko ljudem, istočasno pa omogočiti razvoj vodnih športov, veslanja, jadriranja, vožnje po Dravi s turističnimi čolni ali večjimi ladjami.....Danes lahko žal ugotovimo, da pomoli in pristanišča samevajo. Razlogov in mnenj zakaj vodnih aktivnosti ni in zakaj se ne razvija vodni turizem je seveda več, objektivnih in subjektivnih.



Slika 13: Pomol – valobran v Dravogradu, nemogoče direktno pristati, ker se plovilo poškoduje – razbije (foto Simerl)

Glede na izvedbo pomolov ter situacije kakršna je danes v pristaniščih, pa se porajajo vprašanja:

1. Če so obstoječi pomoli bili namenjeni za pristajanje plovil, potem je to nemogoče izvesti, saj imajo pomoli temelj iz velikih kamnitih blokov, ki so 0,5-1m širši kot je telo pomola in bi se vsako plovilo poškodovalo, če ne razbilo ob poizkusu pristajanja.
2. Ali so ti pomoli mišljeni kot zaščita za pristanišča oziroma kot neke vrste valobran? Potem se je spregledalo, da Drava nosi s seboj veliko finih frakcij, peska in mulja. Namreč kaj se zgodi, ker so pomoli – valobrani postavljeni pravokotno na tok reke, se za njimi razvijejo močna vrtinčenja, povratni tokovi, umirjanje toka in odlaganje finih frakcij.
3. Posledice vidne na spodnji fotografiji.



Slika 14: popolno zamuljenje pristanišča v Breznu. Takšno pristanišče ni več za čolne ampak samo še za labode. (foto Simerl)

4. Podobna zamuljenost je skorajda v vseh pristaniščih, ki so bila zgrajena v okviru projekta »Drava kot priložnost«. Morda mala olajševalna okoliščina, takšne situacije se ne da popolnoma preprečiti. Drava v vsakem primeru odlaga mulj takoj, ko se tok malo upočasni ali se dogajajo vrtinčenja in povratni tokovi. V vsakem primeru je potrebno že v pripravi takega projekta predvideti redna čiščenja.
5. Kako torej pristopiti v takih razmerah? Rečna pristanišča je potrebno zasnovati povsem drugače kot morska ali jezerska. V osnovi je zadeva dokaj preprosta, samo ozreti se nazaj v čase čolnarjev in splavarjev, ko so za pristane uporabili naravne zalive s prodišči ali brežinami, ki so se blago spuščale v reko. Vsako grajeno strukturo pristanišč bi jim namreč prva velika povodenj odnesla.
6. V primeru pristana v Breznu je pravzaprav situacija brežin podobna kot je bila pred postavitvijo elektrarn, kar pomeni, da ni bilo potrebno graditi pomola in pristana, ampak samo urediti položno brežino, ki se izteče v reko, jo mogoče utrditi z gramozom ali kamnitimi ploščami, skratka sonaravano kot bi to bil popolnoma naraven proces.
7. Takšna rešitev je najenostavnejša, zahteva sorazmerno malo stroškov za izvedbo in vzdrževanje. Visoke vode ne povzročajo nobene škode na infrastrukturi.
8. Istočasno je taka ureditev brežin prijazna do vodnih ptic (rac in labodov), ki lahko brez težav pridejo na obalo.
9. Omogočen je enostaven in varen dostop obiskovalcev do reke, komunikacija z njo ter vstopanje in izstopanje iz plovil.
10. Vzporedno se s takim urejanjem pristanišč nakaže tipologija čolnov, ki so prilagojeni takim razmeram. To so čolni z ravnim dnom in dvignjenim premcem. Fotografija iz vojaškega pristanišča na Ptuju iz leta okrog 1890 nazorno pokaže kako enostavno je lahko pristanišče.



Slika 15: vojaško pristanišče pred Ptujem okrog leta 1890 (vir: Muzej Ptuj)

11. Ob tej fotografiji se odpre pravzaprav ključno vprašanje oziroma dobimo takoj odgovor. Kakšne vrste vodnih plovil si sploh želimo na Dravi in v katero smer se naj razvija turistična ponudba na reki? Plastični kanuji, kajaki in supi gotovo niso tradicionalni čolni Drave! Današnji turistični trendi gredo v smer ponujanja avtohtonih in originalnih zgodb ter vsebin, čemur lahko rečemo petzvezdična ponudba.
12. V Dravski dolini imamo izredno rečno dediščino, ki daje možnost za razvoj take ponudbe, samo dobro je treba poznati zgodovino, jo razumeti, predvsem pa pravilno interpretirati. Morda se samo ozreti preko meje k sosedom, kjer že dolgo razumejo kaj je vrhunska turistična ponudba.



Slika 16: prava plaža ob Dravi, Ptuj okrog leta 1890 (vir: Muzej Ptuj)

3. Pristanišče Maribor nekoč in danes

Do izgradnje Meljskega jezusa za potrebe hidroelektrarne Zlatoličje, je bil dostop do Drave še vedno enak kot v času splavarjev. Meščani so se še v 60. h letih kopali v reki.



Slika 17: plaža v Mariboru leta 1965



Slika 18: Lent danes (foto Simerl)

Po izgradnji jezusa v Melju leta 1968 se je gladina dvignila z cca 2,5 m in s tem tudi obala, ki je strmo zaključena in neposreden dostop do reke ni več mogoč. S tem se je bistveno spremenil odnos ljudi do reke, reka teče skozi Maribor, ljudje pa je skorajda ne opazijo, samo takrat, ko poplavlja in se jezijo nanjo, čeprav je to njena pravica že stoletja kar teče skozi mesto.

Morda je prišel trenutek za razmislek in rešitev kako Mariborčanom ter vsem obiskovalcem ponovno omogočiti fizičen kontakt z reko, kar bo gotovo spremenilo dožemanje reke. Drava bo s tem pričela ponovno dobivati svoj obraz, Mariborčani pa identiteto, ki jo tako pogrešamo in sploh ne vemo, kje in zakaj smo jo izgubili!

Primer ureditve obale iz Basla v Švici, kjer je reka Ren v podobnem odnosu z mestom kot Maribor, vendar tam meščani posedajo ob reki, meditirajo, se kopajo, skratka so v čustvenem odnosu z reko, kar za Dravo in Maribor težko rečemo. Tradicionalni švicarski čolni »weidling« pristajajo direktno na obalo, vožnja z brodi, ki so ikona Basla, je želja vseh turistov, ki obiščejo to lepo mesto. Morda je to primer, ki bi mestnim oblastem in projektantom lahko dal izhodišče za razmislek ali je v Mariboru možno kaj podobnega.

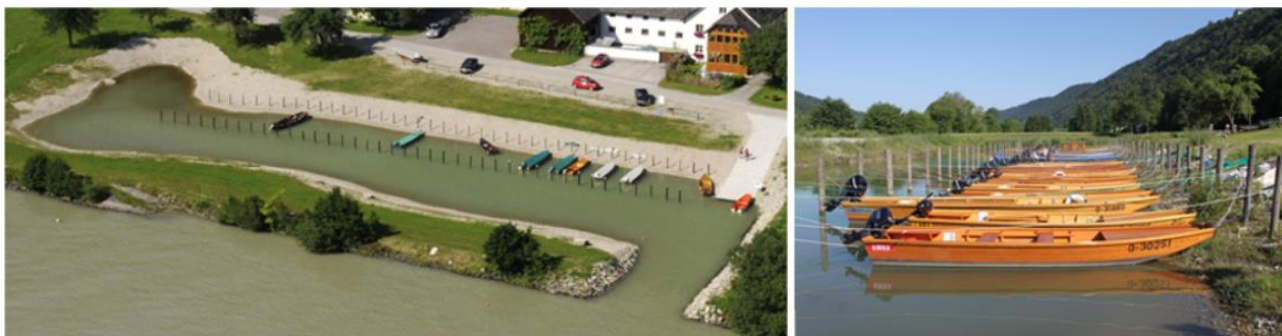


Slika 19: Basel - Švica, stopnišče ob reki, ki omogoča namakanje nog v reko v vročem poletju in pristajanje čolnov direktno na obalo. Meščani uživajo v sveži vodi v vročih poletjih.

V Mariboru sta nekoč vozila dva broda, eden v meljski industrijski coni preden so zgradili Meljsko brv in Koblerjev brod, ki je vozil kopalce iz desnega brega in jim skrajšal pot na kopališče Mariborski otok. Danes Mariboru nimamo čolnarske povezave obeh bregov, je morda prišel čas za to...?

Primer rečnega pristanišča in rampe za spust v vodo na Donavi v zgornji Avstriji pri ladjedelcu WITTITU, ki izdeluje tradicionalne donavske čolne z ravnim dnom. Enostavna in sonaravna zasnova ter vzdrževanje. V primeru velikih vod, kar se zagotovo zgodi, so poškodbe na obali minimalne in jih je možno sanirati z majhnimi stroški.

Privezi čolnov so enostavni in funkcionalni ter omogočajo spremljanje vseh nihanj vodostaja.



Slika 20: rečno pristanišče na Donavi v kraju Freizeil (vir: <http://www.witti.co.at>)

4. Oblika splavov, čolnov, ladij in brodov na Dravi

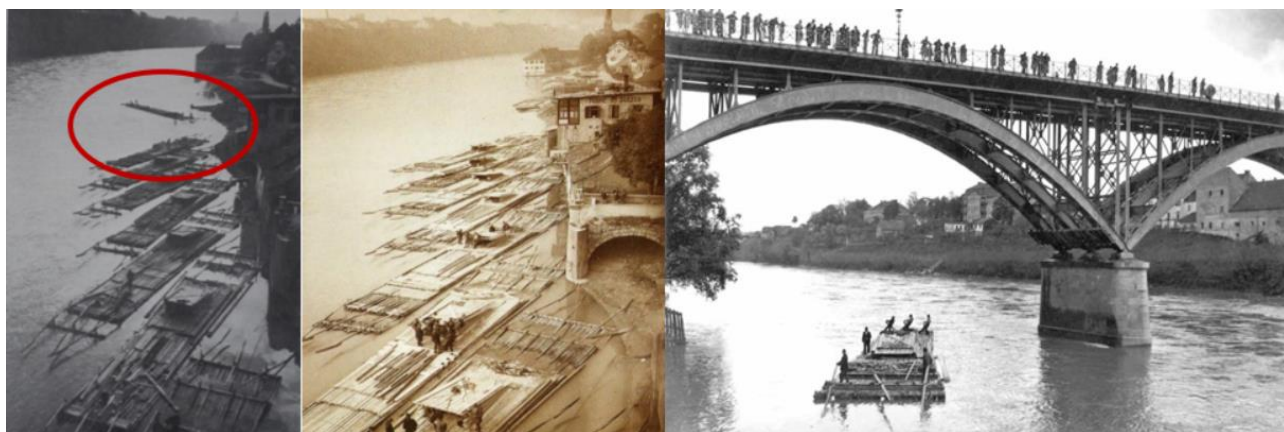
4.1. Splavi

Na bakrorezu Georga Matthäusa Vischerja iz leta 1681 je izrisan enostaven splav iz brun, imenovan hlodovec, ki prevaža sode in drugo blago v vrečah. V sodih so takrat običajno tovorili vino, apno, čreslovino, žito,.. skratka, blago, ki je moralo ostati suho. Splavi hlodovci so bili v uporabi do začetka 20. st., ko se je zelo povečala potreba po daljšem tesanem in žaganem lesu. Italijanski tesarji, ki so sekali in tesali les na Pohorju za razne trgovce, so dravske splavarje naučili vezati splave na povsem drug način. Te splave so poimenovali »talijanšek«, bili so do 33m dolgi, spredaj široki do 6m in zadaj do 5m, tovorili so lahko do 130m³ lesa, kar je bilo mnogo več kot pa s šajko, s katero je bilo možno prepeljati samo do 60m³.



Slika 21: levo - grad Borl (vir; <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/borl-v-novem-veku.html>)
desno - splav hlodovec, muzej Šarman (foto Simerl)

Pristajanje in izplutje 33 m dolgih splavov na Mariborskem Lentu niti malo ni bilo enostavno, še posebej ob velikih vodah. Vsakič se je ob reki in na tedanjem »Reichsbrücke« ali »Državnem mostu« zbralo precej »firbceev«, ki so opazovali spretnost in pogum Dravskih splavarjev. Kako je bilo pristajanje splavov atraktivno pove to, da so si te dogodke prišli ogledovat celo turisti. Da bi videl in doživel to atrakcijo, naj bi menda nek gospod iz Dunaja prihajal v Maribor samo zaradi tega.



Slika 22: splavi v mariborskem Lentu in opazovalci na Starem mostu (vir Arhiv Maribor)

Splavi in tudi šajke so namreč pristajali tako, da so pod kotom zapeljali proti obali in s sprednjim levim delom nasedli na obalo, v trenutku nasedanja je en splavar skočil na obalo in privezal splav za privezno mesto. Če pa tega ni bilo ali je bilo zasedeno, je uporabil poseben z železom okovan špičast kol – tramič, ki ga je zasadil v teren in nanj privezal vrv, da bi tako zaustavil splav. Splav se je začel obračati z vodnim tokom in se obrnil za 180°, vzporedno z obalo in je gledal po Dravi navzgor. Če je splav bil polno naložen je lahko bil težak tudi do 80 ton. Če ga je spodnašal močan tok, se je lahko zgodilo, da je kol zaoral po brežini kot ralo, splavar pa je odletel kot je bil dolg in širok. Takrat se je splav zaustavil precej nižje kot pa je pristal.

Izplutje je bilo obraten postopek pristajanja. Splav so privezali na zadnjem delu, sprednji del pa odvezali in ga s trami ter lemeži začeli odrivati proti sredini reke. Ko ga je zajel vodni tok, se je splav ponovno obrnil za 180°, v enak položaj kot je bil pred pristankom. Takrat so odvezali privezne vrvi na zadnjem delu in odpluli novemu pristanišču naproti.

Ta dva manevra sta bila možna, ker je bil splav po obliki trupa podoben ladji. Na obeh koncih je splav bil le malo potopljen, v sredini pa je imel ugrez tudi do 1m, se pravi je imel ločno vzdolžno linijo in je lahko zaradi tega brez nevarnosti pristajal direktno na obalo.



Slika 23: splav »taljanšek«, muzej Šarman (foto Simerl)

4.2. Čolni

Renski tip čolna

Na več vedutnih bakrorezih in litografijah je videti večje - podolgovate tovarne čolne z dvignjenim premcem in krmo, ki tovorijo vinske sode, drugo blago in potnike. Vendar niso omenjeni v nobenih pisnih virih, zgolj splavi in ladje šajke. Na osnovi tega bi lahko upravičeno trdili, da se je tudi po Dravi odvijal daljinski rečni promet z večjimi čolni. Podobni tovarni čolni so namreč pluli po vseh večjih srednjeevropskih rekah, Donavi, Renu in za nekatere so celo ohranjeni načrti. V Švici še vedno izdelujejo lesen čoln pod imenom »weidling«, ki je ohranil prvobitno obliko iz srednjega veka in je danes v uporabi kot glavni turistični čoln na zgornjem Renu in pritokih ter Züriškemu in Luzernskemu jezeru. Ta čoln ima zelo podobno, lahko rečemo skoraj identično obliko, kot tovarni čolni na grafikah v našem prostoru. Oblika tega čolna se imenuje »renski tip« čolna, verjetno zaradi tega, ker je bil značilen za zgornji tok reke Ren. Ta čoln ima, kot običajno vsi rečni čolni, ravno dno in dvignjen premec ter krmo, ki sta zrcalne oblike. Taka oblika zato, da se je čoln lahko prebijal čez brzice z dokaj visokimi valovi in ga zaradi te oblike ni zalilo in potopilo. Ker je Drava na Koroškem in v Dravski dolini bila klasična gorska reka z močnimi brzicami, kjer so se razvili večji valovi, je domneva o čolnih »renskega tipa« tudi na Dravi povsem upravičena.

Kot zelo pomembno informacijo lahko navedemo, da je leta 1772 bila v Karlovcu na Kolpi ustanovljena ladjedelnica, ki je izdelovala čolne »renskega tipa«, torej enake ali vsaj zelo podobne kot je v Švici »weidling« čoln. V letu 2018 je bila v Mariboru izdelana replika nekdanjega dravskega tovarnega čolna po vzoru čolna »weidling« iz Švice.



Slika 24: replika dravskega tovarnega čolna (foto Simerl)

Ranca

Od mnogih dravskih čolnov je edinole ranca preživela do današnjih dni, saj je bila obvezna varnostna oprema na splavih, ki so še vozili do 2. sv. vojne in so se tako ohranile kot materialna rečna dediščina ter ostale v spominu in zavesti ljudi ob Dravi. Ranca je bil obvezni reševalni čoln na splavih nižje od Maribora. Ker so splavi običajno pluli v konvojih 5-6 splavov je menda bila ena dovolj, čeprav naj bi po predpisih bila 1 ranca na 3 splave. Bila je obvezno na zadnjem splavu v konvoju, na zadnji polovici splava in so jo včasih menda obrnili, da jim je služila kot miza pri obrokih. Če je kateri od splavov

spredej nasedel ali naletel na druge težave, so ostali splavarji odveslali v ranci na pomoč. Če se je splav kdaj raztreščil ob podvodnih čerih ali mostnih podpornih stebrih, je bila edina možnost da ostanejo splavarji živi, saj je redko kdo znal plavati. Vesla so bila enojna, veslalo se je stoje, saj v čolnu ni bilo nobenih klopi.



Slika 25: rance v svojem naravnem okolju

Ljudje ob Dravi so jo uporabljali tudi za prevoze preko reke, ko so šli po opravkih na svojo zemljo na drugi strani reke, celo živino so prevažali iz brega na breg, če so bili mostovi predaleč. Tudi mlinarjem in brodarjem je dobro služila. Zgodba iz Malečnika iz časa 2. sv. vojne, kako je bilo treba reševati moko pred zaplembo; če so mimo mlina prišle razne vojske, je vedno grozilo, da jo bodo zaplenili, proti čemur ni bilo pomoči. Tako je mlinar, če je dobil informacijo, da prihaja vojska, takoj naložil več vreč moke v ranco in odveslal na drugi breg in jih skril v grmovju. Ko je nevarnost minila, so moko vrnili nazaj v mlin. Rance so bile prava delovna plovila, saj so si iz reke dovažali tudi mivko in gramoz za gradnjo hiš.

»Waid zille«

Čoln »waid zille« ni starodavni tradicionalni čoln naših rek, ampak je v slovenski prostor prišel z avstrijsko vojsko, predvidoma okrog leta 1750, ko so na Dravskem in Ptujskem polju imeli velike vojaške vadbene tabore. Na Ptujju je imel domicil 4. pionirski – inženirski bataljon. Vsako leto je od pomladi do jeseni imel vojaške vaje na Dravi in strelske vaje na strelišču. Postavitev celotnega pontonskega mostu iz 28 čolnov je trajala samo neverjetnih 25 minut. 10. Julija 1883 jih je prišel pogledat sam cesar Franc Jožef.



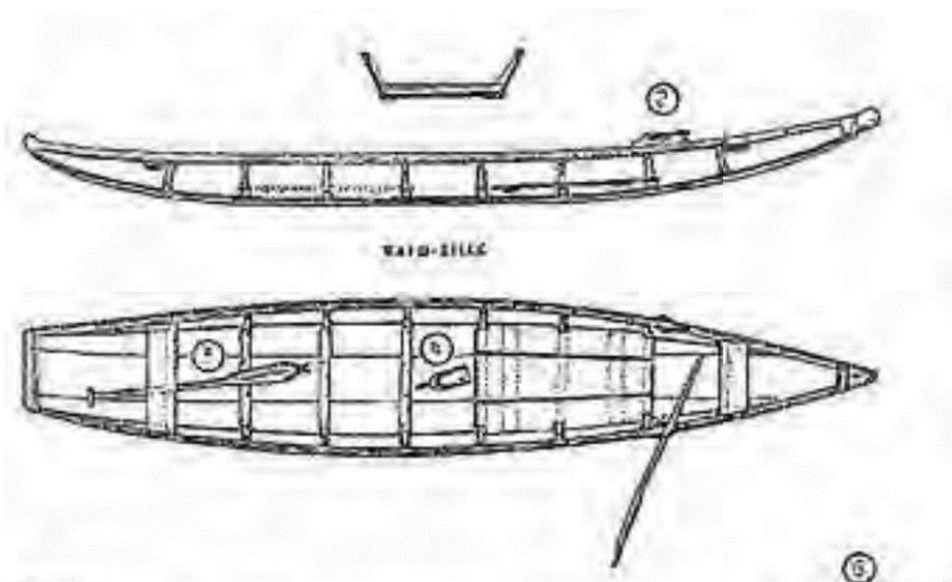
Slika 26: vojaško pristanišče s floto čolnov »waid zille« in postavljanje pontonskega mostu (vir Muzej Ptuj)

Te čolne je vojska uporabljala kot pomožne čolne pri postavljanju pontonskega mostu. Čoln »waid zille« je sicer tipičen čoln z ravnim dnom iz donavskega porečja v avstrijskih deželah. Podoben čoln je bil tudi na zgornji Donavi v nemških deželah okrog Ulma. Izraz »zille« je sicer splošen izraz za čolne z ravnim dnom in dvignjenim premcem ter krmo, kar je tudi sicer značilno za večino rečnih čolnov

širokom po Evropi. Pod »zille« obliko plovila se šteje široka paleta manjših čolnov kakor tudi večjih ladij, ki so plule po Donavi in so sčasoma dobili značilna imena z ozirom glede na velikost ali mojstra, ki je ladjo izdelal. Plovila »zille« so v celoti zelo natančno opisana v diplomski nalogi dipl. ing. Georga Friedla z naslovom »Holzschiffbau in Österreich«.

»Waid zille« čoln je bil zelo stabilen in robusten, ter bil priljubljen pri ladjarjih, ribičih in lovcih. Zaradi teh dobrih lastnosti ga je začela uporabljati tudi vojska in tako se je znašel na Dravi. Nekateri podatki kažejo na to, da so ga uporabljali tudi na Savi, vendar bi to bilo treba še natančneje raziskati. Ker »waid zille« ne izhaja iz našega lokalnega okolja ni prav, da ta čoln štejemo pod ranco. Je pa res, da imajo praviloma skoraj vsi rečni čolni (in delno tudi jezerski) širokom Evrope podobne tehnične in oblikovne lastnosti. Predvsem z ravnim dnom in dvignjenim premcem in/ali tudi krmo. Na splošno imajo taki čolni mednarodno uveljavljen izraz »punt«. Ranca je torej punt, ki ima naše lokalno ime.

»Waid zille« čoln je dolg cca 7,4m in širok 1,4m v sredini, z ravnim dnom ter dvignjeno širšo krmo in ozkim premcem (je malo višje kot krma). Boki so močno nagnjeni navzven, kar so s pridom izkoriščali lovci in ribiči, ko so se premikali skozi trstičja v jezerskih ali rečnih plitvinah. Navzven nagnjeni boki namreč odrinejo visoko trstičje na obe strani, ki tako veslača ne moti pri premikanju skozi trstično goščavo.



Slika 27: načrt čolna »waid zille« (vir; Holzschiffbau in Österreich, Georg Friedl)

4.3. Ladja - šajka

Beseda šajka ali plitka je izraz za ladjo z ravnim dnom. Ladje s tem ali podobnim imenom (čajka, chaika, tschaika) so bile bile znane v Ukrajini na Dnjepru in v Habsburškem cesarstvu na Donavi na področju današnje Madžarske in Srbije. Te šajke so delovale predvsem kot vojaške ladje, ki so bile opremljene tudi s topovi. Upravljali so jih z dolgimi vesli, imele pa so tudi jadra, saj je Donava dovolj široka in globoka reka, da je bilo možno tudi jadrati v obe smeri.

Po Dravi in Muri pa so plule povsem drugačne šajke, saj je bila plovba po teh dveh rekah zaradi deročnosti, čeri in plitvin povsem drugačna kot pa na Donavi. Plovila, ki so plula po Dravi se praviloma niso nikoli vračala nazaj, ampak so jih prodali kar s tovorom vred. Včasih so jih novi lastniki še uporabili za plovbo naprej po Dravi in Donavi, za brode ali pa so jih preprosto uporabili kot les za kurjavo.



Slika 28: Maketa šajke razstavljena na razstavi o Muri v muzeju v Gradcu, maketa se sicer nahaja v muzeju v Mariboru (foto Simerl)

Šajke so bila trdno grajena plovila dolžine do 14m in širine 6m, ki so plula po Dravi od Dravograda do sotočja z Donavo in še naprej do Beograda. Za plovbo po Muri so znani podatki, da so šajke plule od Graza navzdol (morda tudi iz višje ležečega Brücka na Muri ali še višje Leobna), do sotočja z Dravo in potem enako kot Dravske šajke. Da sta na obeh rekah pluli enaki obliki šajke lahko pripišemo podobni tipologiji obeh rek in pa seveda isti državi, Avstrijskemu cesarstvu, kjer so se informacije in znanja brez težav izmenjevala. A najboljše šajke so izdelovali v Vuzenici!

Na karti dežele Štajerske iz leta 1632 vidimo porečje obeh rek in najpomembnejša mesta. Ob Dravi vidimo zanimivo situacijo grafičnega izrisa mest. Najpomembnejša so na Avstrijskem Koroškem Völkermarkt – Velikovec, Lavamünd – Lavabot; na ozemlju današnje Slovenije Drauburg – Dravograd, Pettau – Ptuj, Fridau – Ormož; v današnji Hrvaški pa Varaždin. Marburg – Maribor je izrisan samo kot mala pikica, Ptuj pa kot pravo vlemesto z gradom in palačami. Veliko k tej razliki v gospodarski moči obeh mest lahko pripišemo prav ladjam šajkam, ki so na Dravi med 15. in 20. stoletjem pretovorile glavino lesa in trgovskega blaga! Ker so jih v začetku 20. st. iz Drave izpodrinili splavi »talijanski«, so predaleč od spomina in zavesti današnjih prebivalcev ob Dravi, ter so zato popolnoma po krivici odrinjene na stranski tir. Zaslužile bi si poglobljeno raziskavo in obravnavo, kar bi lahko bila odlična izhodiščna točka za novo pozicijo v turistični ponudbi Maribora in Ptuja kot vrhunski turistični produkt. Prav tako bi lahko to bila tema širšega meddržavnega projekta Interreg, kot povezovalna vsebina med Avstrijo, Slovenijo, Hrvaško in Madžarsko; kar je šajka nekoč že bila in to celih 500 let.



Slika 29: levo - šajka za prevoz sadja z leseno nadgradnjo (vir: <https://sl.wikipedia.org/wiki/%C5%A0ajka>)
desno - pristanišče Lent s floto šajk, v krogu šajka za prevoz sadja;
(Heinrich Krappek, 1880; vir: sparismus.wordpress.com)

Tipična Pohorska šajka s kabino, kot jo vidimo tudi na zgornji fotografiji med celo floto že raztovorjenih šajk. S tako šajko so predvsem Rušani in Selničani izvažali sadje, najbolj so bila znana jabolka, daleč na vzhod. Naložili so jih tudi do 5000 kg in po nepredvidljivi Dravi prepeljali do Banata, kjer so jih takoj in za visoko ceno prodali Banatskim Nemcem. To bogato zgodovinsko in čolnarsko dediščino bi lahko danes v obeh občinah izkoristili za vrhunsko turistično promocijo in boljše trženje jabolk v tujini kakor tudi na Jabolčni poti, ki je teče skozi Selniške nasade jablan.

4.4. Brodi

Ker je bila gradnja mostov zahtevna in draga, so jih običajno gradili samo ob večjih mestih ali pomembnejših trgovskih poteh. Na drugih lokacijah, kjer je bila potreba po komunikaciji med bregovi pa so postavili brode, saj je to bilo sorazmerno enostavno in ceneje. Zaradi nevarnosti porušitve lesenih mostov je marsikje vzporedno bil vzpostavljen še brod, kot se omenja leta 1180 v Dravogradu, kjer je bilo izredno pomembno trgovsko križišče. Brodi so bili tudi strateško pomembni v primeru vojaških spopadov, saj so mostovi mnogokrat bili porušeni in so edino brodi omogočali prehode vojaških enot preko rek. Na Jožefinskem vojaškem katastru iz leta 1784 so vneseni in opisani vsi brodi, ki so takrat delovali na Dravi.

Danes na Dravi ne deluje noben brod, lahko pa še najdemo sledi infrastrukture na primarnih lokacijah. Zanimiva je lokacija broda pri Fali, ki je seveda omenjen v Jožefinskem katastru.



Slika 30: izsek iz Jožefinskega katastra iz leta 1784, viden je grad Fala, nekaj hiš ob Dravi in cesta, ki vodi do obrežja ter nakazana pot broda (vir mapire.eu)

Obstajajo zelo zanimive arhivske fotografije tega broda, ki je verjetno deloval še nekaj časa po 2. sv. vojni.



Slika 31: levo - brodska vstopna rampa, hiška za napenjanje nosilne vrvi in dostopna pot s kamnito škarpo in tlakovana kamnita rampa proti reki (posneto leta 1913; vir; Arhiv Maribor)
desno - fotografija primarne lokacije broda danes, vidna dostopna pot in varovalni kamnit stebriče (foto Simerl)

Na primarni lokaciji je še danes najti sledi infrastrukture broda, ki ga vidimo na fotografiji iz leta 1931. Ohranjena je dovozna pot, kamniti varnostni odbojniki, kamnita tlakovana rampa v reko, preko katere so dostopali potniki in vozovi na brod. Imamo torej vse potrebne podatke in tudi znanje, na osnovi katerih bi se lahko brod rekonstruiral in postal atraktiven del bodoče turistične ponudbe na Dravi.



Slika 32: primarna lokacija broda, pogled preko reke, vidno kamnito tlakovanje dostopne rampe, ki vodi v reko. Ista rampa vidna na fotografiji iz l. 1931. Ohranjena kamnita škarpa in varovalni kamnit stebriček. (foto Simerl)

5. Zaključek

Nekatere tradicionalne oblike prevoza lahko v današnjem času izkoristimo za namene turizma. Dravska kolesarska pot, ki ima izreden obisk kolesarjev iz celotne Evrope, se je iz sosednje Avstrije v preteklih letih podaljšala tudi v Slovenijo in naprej na Hrvaško. Ker kolesarska pot teče večino ob Dravi, so v Avstriji pričeli razvijati tudi turistično ponudbo na reki. Kolesarjem ponujajo enostavne prehode čez reko z brodom, če želijo na drugo stran reke in na drugi odsek kolesarske poti. Brodi, ki so z razvojem cestne infrastrukture izgubili tradicionalno vlogo prevozov preko rek, sedaj postajajo nov kvaliteten turistični produkt z dodano vrednostjo in ponujajo obiskovalcem pristni kontakt z reko.



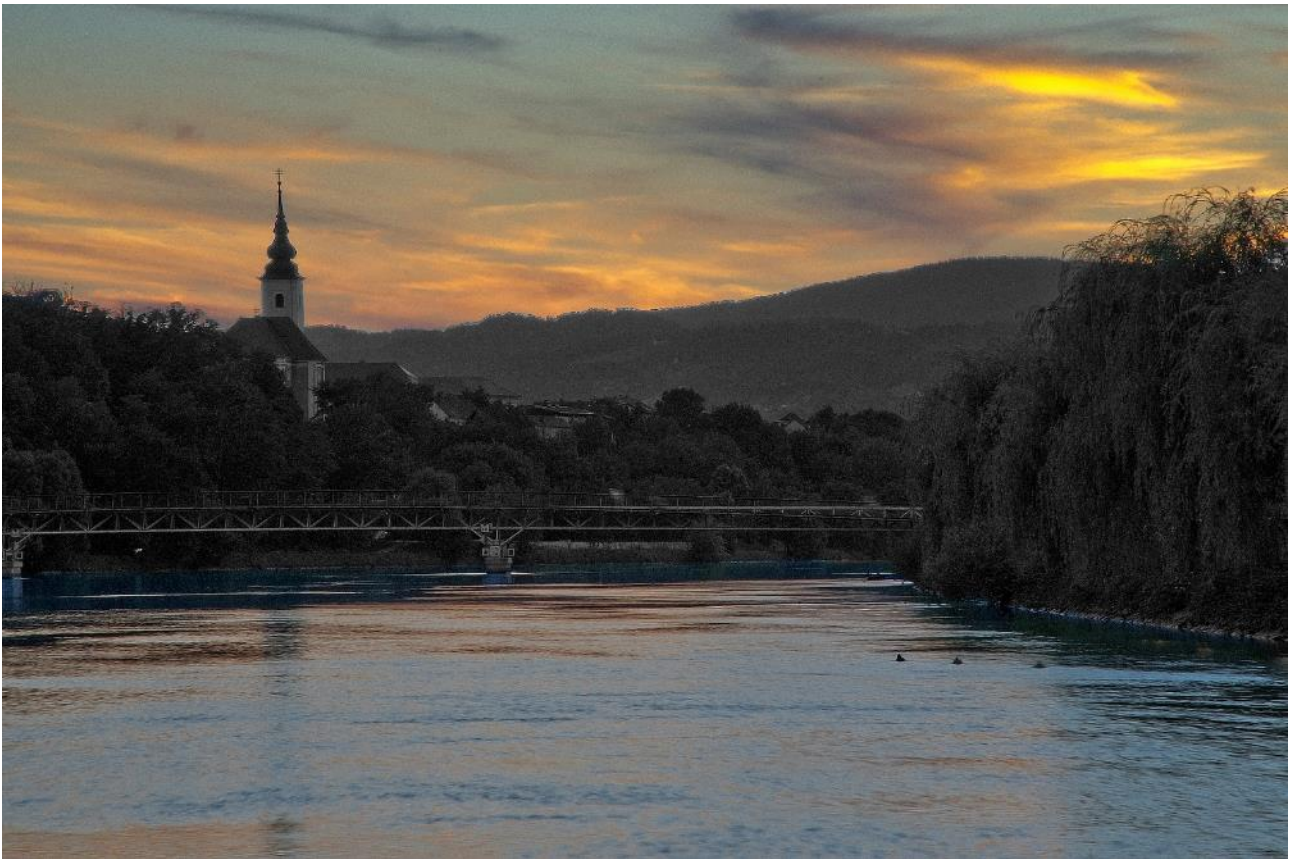
Slika 33: primeri oživljanja brodov v Avstriji na Dravi in Innu.

Podobne povezave z brodi bi lahko vzpostavili tudi na slovenskem delu Drave, saj poteka slovenski del Dravske kolesarske poti od Fale naprej po obeh bregovih. Primeri delovanja brodov na Muri kažejo kako je to pomemben del turistične infrastrukture. Arhivski podatki o brodu pri Fali so izredno dragoceni, še posebej, ker je ohranjena materialna infrastruktura na primarni lokaciji, kar je nekaj izjemnega. Primeri iz Avstrije kažejo, da za oživitev brodarstva ni potrebno do reke zgraditi asfaltnih cest, ampak je navaden gramoziran kolovoz povsem dovolj, seveda pa je potrebno redno vzdrževanje.

Na osnovi zbranih informacij bi brod pri Fali bilo možno ponovno oživiti in ponuditi turistom zanimivo izkušnjo v Brezenski soteski pod elektrarno Fala, kjer so splavarji v reko metali prstane in kovance, da bi pomirili vodnega moža Gestrina in srečno prepluli nevarne čeri pod Falsko pečino. Prav tako bi lahko oživili lesene čolne v ponudbo romantičnih voženj po naši ukročeni reki.

Viri in literatura

1. Plavljenje lesa in splavarjenje po Dravi, Savinji in Savi; Ivan Juvan
2. Šajke in splavi na Dravi; Franc Pahernik
3. Drava nekoč in danes; Maja Kanop
4. Zbirka zbornikov, Dravograd z okolico; Jože Curk
5. Rečno pristanišče Zalog, Minka Jerebic
6. Plovba po Dravi v prvi polovici 19.st.: Nataša Kolar
7. Plovba po Dravi na ptujskem območju od 15.st. do konca 19.st.; Nataša Kolar
8. Vojska na Ptuju od 1850 do 1914; Nataša Kolar
9. Vojska na Ptuju od 16.st. do 1918; Nataša Kolar
10. Prinosi za povijest splavarstva na Dravi u 19. i 20. stoljeću; Dragutin Feletar
11. TRADITIONELLE FORMEN UND BAUWEISEN VON WASSERFAHRZEUGEN AN DER OBEREN DONAU; Siegfried Richter
12. HOLZSCHIFFBAU IN ÖSTERREICH; Georg Friedel
13. ANTRIEBSTECHNIKEN GERMANISCHER SCHIFFE IM 1. JAHRTAUSEND N. CHR.; Detlev Elmers
14. Traditionelle Boote in Deutschland. T. 4, Der Fischerschelch am Mittelmain; Keweloh, Hans-Walter; Hanke, Fred
15. Traditionelle Boote in Deutschland. T. 7, Weidling und Weidlingbauer am Hochrhein; Keweloh, Hans-Walter
16. Der Bau einer Plätte 1935 in Wasserburg am Inn; Holk, André van
17. Die Ulmer Schifffahrt im 19. Jahrhundert; Sarrazin, Jenny
18. Handbuch für Holztransport- und Floßwesen. 1. Enthaltend die Fällung, Zurichtung und den Transport des Holzes zu Land; Karlsruhe : Müller, 1827
19. How to build wooden boats; Edwin Monk
20. Small boat book; Wiliiam Atkin
21. Savinjski splavarji; Baš Anglelos, 1974



Zahvala

Pri izvedbi strokovnega posveta so nam pomagali





nextbike 



CESTEL



ELEKTRO MARIBOR d.d.

DARS



PODJETJE ZA GRADBENE STORITVE d.o.o.

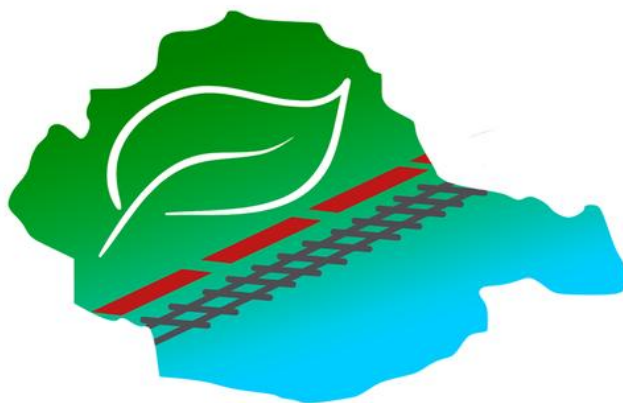


**cestno podjetje
ptuj d.d.**



ORGANIZACIJSKI
ODBOR:

mag. Barbara BRATINA, dr. Marko RENČELJ, mag. Silvo CESNIK,
mag. Gregor FICKO, Katja Hanžič, Uroš ROZMAN in Matej Moharič



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



MESTNA OBČINA MARIBOR

TRAJNOSTNI INFRASTRUKTURNI RAZVOJ PODRAVJA

Maribor, 22. 5. 2019

