

VSEBINA

1	UVOD	1
1.1	REGIONALIZACIJA SLOVENIJE	1
1.2	NAMEN IN CILJI NALOGE	2
1.3	IZHODIŠČA	3
1.4	VSEBINA NALOGE	3
2	SESTAVA NALOGE IN METODOLOGIJA DELA	5
2.1	SESTAVA NALOGE	5
2.2	METODOLOGIJA ANALIZE TRENUTNE KATEGORIZACIJE	5
3	STRATEŠKE OSNOVE ZA REGIONALIZACIJO	7
3.1	STRATEGIJA GOSPODARSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE	7
3.2	STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE	8
3.2.1	<i>Namen Strategije razvoja Slovenije</i>	8
3.2.2	<i>Splošni cilji Strategije razvoja Slovenije</i>	8
3.2.3	<i>Področje transporta</i>	9
3.2.4	<i>Prostorski razvoj</i>	9
3.2.5	<i>Regionalni razvoj</i>	10
3.3	STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE	11
3.3.1	<i>Pomen strategije o prostorskem razvoju</i>	11
3.3.2	<i>Prioritete Strategije prostorskega razvoja Slovenije</i>	12
3.4	RESOLUCIJA O PROMETNI POLITIKI REPUBLIKE SLOVENIJE "PREDVIDLJIVO V SKUPNO PRIHODNOST"	15
4	MOŽNE ČLENITVE SLOVENIJE	17
4.1	OSNOVE ZA REGIONALNO ČLENITEV SLOVENIJE	17
4.2	RAZLIČICA USTANOVITVE TREH POKRAJIN V SLOVENIJI	18
4.3	RAZLIČICA USTANOVITVE OSMIH POKRAJIN V SLOVENIJI	19
4.4	RAZLIČICA USTANOVITVE DVANAJSTIH POKRAJIN V SLOVENIJI	21
4.5	RAZLIČICA USTANOVITVE ŠTIRINAJSTIH POKRAJIN V SLOVENIJI	23
5	KATEGORIZACIJA CEST	26
5.1	ZAKONSKA OSNOVA ZA KATEGORIZACIJO CEST V SLOVENIJI	26
5.2	MERILA ZA DOLOČITEV KATEGORIJE JAVNE CESTE	27
6	ANALIZA TRENUTNE KATEGORIZACIJE	29
6.1	DRŽAVNA CESTNA MREŽA	30
6.2	OBČINSKA CESTNA MREŽA	30
6.3	ANALIZA PROSTORSKEGA VIDIKA	31
6.3.1	<i>Glavne ceste I. reda</i>	31
6.3.2	<i>Glavne ceste II. reda</i>	32
6.3.3	<i>Regionalne ceste I. reda</i>	34
6.3.4	<i>Regionalne ceste II. reda</i>	35
6.3.5	<i>Regionalne ceste III. reda</i>	37
6.3.6	<i>Turistične ceste</i>	38
6.4	ANALIZA TRENUTNE KATEGORIZACIJE CEST Z UPOŠTEVANJEM RAZLIČNIH DEJAVNIKOV	38
6.4.1	<i>Pomen cest kot najhitrejše cestne povezave med slovenskimi občinami</i>	39
6.4.2	<i>Pomen cest kot najhitrejše cestne povezave med središči medobčinskega pomena</i>	43
6.4.3	<i>Pomen cest kot najhitrejše cestne povezave med središči regionalnega pomena</i>	45
6.4.4	<i>Pomen cest kot najhitrejše cestne povezave med središči nacionalnega pomena</i>	46
6.4.5	<i>Pomen cest kot najhitrejše cestne povezave med nacionalnimi središči mednarodnega pomena</i>	48
6.4.6	<i>PLDP na posamezni državni cesti</i>	48
6.5	TEHNIČNI ELEMENTI CESTE	50
6.5.1	<i>Geometrijski elementi cestne osi v tlorisu</i>	50
6.5.2	<i>Geometrijski elementi cestne osi v vzdolžnem profilu (niveleta ceste)</i>	50
6.5.3	<i>Hitrosti</i>	51
6.5.4	<i>Širina vozišča</i>	52
6.5.5	<i>Preglednost</i>	52
6.6	PROMETNE KOLIČINE IN PREPUSTNOST CESTE	53

6.6.1	Prometna obremenitev	53
6.6.2	Struktura vozil	54
6.7	ČLENITEV SLOVENIJE NA POKRAJINE IN KATEGORIZACIJA	54
6.7.1	Osnovni podatki za Slovenijo kot eno pokrajino	55
6.7.2	Členitev Slovenije na tri pokrajine	56
6.7.3	Členitev Slovenije na osem pokrajin	59
6.7.4	Členitev Slovenije na dvanajst pokrajin	63
6.7.5	Členitev Slovenije na štirinajst pokrajin	68
6.8	OSNOVA ZA POSEBNO OBRAVNAVO CEST, KI VODIJO DO MEJE S SOSEDNJI DRŽAVAMI	72
7	PREDLOG NOVE KATEGORIZACIJE CEST	74
7.1	STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA KOT IZHODIŠČE ZA KATEGORIZACIJO	74
7.2	METODOLOGIJA VEČPARAMETRSKEGA ODLOČANJA	78
7.3	PREDLOG NOVE KATEGORIZACIJE GLEDE NA RAZLIČNE SCENARIJE	80
7.4	ZAKLJUČEK	84
8	PRISTOJNOSTI POKRAJIN NA PODROČJU PROMETA	85
8.1	PREGLED LOKALNE SAMOUPRAVE V DRŽAVAH ČLANICAH EU	85
8.2	SPLOŠNO O PRISTOJNOSTIH POKRAJIN	86
8.2.1	Avstrija	88
8.2.2	Nemčija	89
8.2.3	Zakonodaja na področju prometa v Sloveniji	90
8.2.4	Naloge DRSC v zvezi s cestami	91
8.2.5	Naloge DRSC v povezavi s skladnostjo vozil	93
8.2.6	Naloge DRSC na področju prevozov v cestnem prometu	94
9	PRAVNO MNENJE O NALOGAH POKRAJIN V SLOVENIJI	96
9.1	PROBLEMATIKA ZAKONSKE UREDITVE PRISTOJNOSTI POKRAJINE	96
9.2	NALOGE UPRAVLJANJA CESTNE INFRASTRUKTURE	97
9.2.1	Pregled nalog z vidika Zakona o javnih cestah	97
9.2.2	Pregled nalog z vidika Zakona o prevozih v cestnem prometu	100
10	FINANCIRANJE POKRAJIN IN EKONOMSKI VIDIK POKRAJINSKEGA UPRAVLJANJA CEST 101	
10.1	SPLOŠNO O FINANCIRANJU POKRAJIN	101
10.2	PREGLED FINANCIRANJA V POKRAJINAH AVSTRIJE IN NEMČIJE	103
10.2.1	Avstrija	104
10.2.2	Nemčija	104
10.3	FINANČNE ZMOŽNOSTI DRSC IN DRUGI MOŽNI VIRI FINANCIRANJA	106
10.3.1	Proračun	106
10.3.2	Dolg	109
10.3.3	Sofinanciranje s strani lokalne skupnosti	109
10.3.4	Sredstva instrumentov EU	110
10.3.5	Kapital koncesionarjev	111
10.4	EKONOMIČNOST IZVAJANJA NALOG PO PRENOSU NA POKRAJINE	111
10.4.1	Predvidene organizacijske rešitve	111
10.4.2	Ocena in primerjava stroškov	111
11	ZAKLJUČKI	115
12	VIRI IN LITERATURA	117
12.1	VIRI	117
12.2	CITIRANA LITERATURA	117
12.3	DRUGA UPORABLJENA LITERATURA	120
12.4	PROGRAMSKA ORODJA	120
13	SEZNAM TABEL	121
14	SEZNAM SLIK	123
15	PRILOGE	124

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC IN IZRAZOV

AC	avtoceste
AJPES	Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve
APP	Agencija za plačilni promet
ASFİNAG	Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (Delniška družba za financiranje avtocest in hitrih cest)
ASG	Alpen Straßen Aktiengesellschaft (Delniška družba za ceste v Alpah)
BCP	banka (baza) cestnih podatkov
BDP	bruto družbeni proizvod
CBC	Cross border cooperation (čezmejno sodelovanje)
CP	pogodbeni izvajalec rednega vzdrževanja (cestno podjetje)
CPK	Cestno podjetje Koper
CPM	Cestno podjetje Maribor
CPMS	Cestno podjetje Murska Sobota
CPNG	Cestno podjetje Nova Gorica
DARS	Družba za avtoceste Republike Slovenije
DRP	Dolgoročni razvojni program državnih cest
DRSC, Direkcija	Direkcija Republike Slovenije za ceste
EAGGF	Evropski kmetijski usmerjevalni in jamstveni sklad
EOV	faktor ekvivalentnosti
ERDF	Evropski sklad za regionalni razvoj
ESF	Evropski socialni sklad
EU	Evropska unija
EUROSTAT	Statistični urad Evropske unije
FIFG	Finančni instrument za usmerjanje ribištva
G1	glavne ceste I. reda
G2	glavne ceste II. reda
HC	hitre ceste
IBON	bonitete poslovanja za slovenska podjetja
IVRC	kategorija ceste
JP	javne poti
KJ	javne poti za kolesarje
LC	lokalne ceste
LG	glavne mestne ceste
LZ	zbirne mestne ceste
LK	mestne (krajevne) ceste
MELLS	Zakon o ratifikaciji Evropske listine lokalne samouprave
MF	Ministrstvo za finance
MNZ	Ministrstvo za notranje zadeve
MPPEU	Sklepna listina pogodbe med državami članicami EU in pristopnimi članicami o pristopu Češke republike, Republike Estonije, Republike Ciper, Republike Latvije, Republike Litve, Republike Madžarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije in Slovaške republike k Evropski uniji
NUTS = SKTE	Nomenclature des Unites Territoriale pour Statistique = Standardna klasifikacija teritorialnih enot
OGJS	obvezna gospodarska javna služba
ÖSAG	Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft (Avstrijska družba za avtoceste in hitre ceste)
PLDP	povprečni letni dnevni promet
PRS	Poslovni register Slovenije
R1	regionalne ceste I. reda
R2	regionalne ceste II. reda

R3	regionalne ceste III. reda
RRP	regionalni razvojni program
RS	Republika Slovenija
RT	regionalne ceste III. reda (turistične ceste)
SE	Svet Evrope
SGRS	Strategija gospodarskega razvoja Slovenije
SPRS, Strategija	Strategija prostorskega razvoja Slovenije
TEN	Trans European Network (Evropsko infrastrukturno omrežje)
Uredba	Uredba o merilih za kategorizacijo cest (Ur.l. RS 49/97)
Ur. l. (UL) RS	Uradni list Republike Slovenije
VOC Celje	Vzdrževanje in obnova cest Celje, d.d.
ZGJS	Zakon o gospodarskih javnih službah
ZJC	Zakon o javnih cestah
ZJP	javno-zasebno partnerstvo
ZJN	Zakon o javnih naročilih
ZLS	Zakon o lokalni samoupravi
ZPok	Delovno gradivo za Predlog zakona o pokrajinah
ZSRR-1	Predlog novega Zakona o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja

SLOVARČEK IZRAZOV

Pokrajina	Pokrajino opredeljujemo kot samoupravno lokalno skupnost, ki opravlja lokalne zadeve širšega pomena, z zakonom določene naloge regionalnega pomena in zadeve iz državne pristojnosti, ki jih nanjo prenese država z zakonom v njihovo izvirno pristojnost ali v izvrševanje zadev iz državne pristojnosti. ^[1]
Izvirna/lastna pristojnost pokrajine	Z zakonom določena kot pristojnost pokrajine (pristojnost, ki nanjo preide ex lege). Državni organi v teh zadevah izvajajo nadzor zakonitosti. O zakonitosti odločajo sodišča. ^[1]
Prenesena pristojnost pokrajine	Državna pristojnost, z zakonom prenesena v opravljanje pokrajini. Državni organi poleg zakonitosti nadzorujejo tudi primernost in strokovnost opravljanja prenesenih nalog ter odločajo o pritožbah zoper individualne upravne akte, izdane v upravnem postopku. ^[1]

1 UVOD

1.1 REGIONALIZACIJA SLOVENIJE

Ustava Republike Slovenije^[2], Strategija prostorskega razvoja Slovenije^[3], Prostorski red Slovenije^[4] in Strategija gospodarskega razvoja Slovenije^[5] (pa tudi njena dopolnitev Strategija razvoja Slovenije^[6]) predvidevajo ustanovitev pokrajin. V dobrem desetletju samostojnosti Slovenija še ni zmogla dovolj močnega interesa in politične volje, da bi začela s procesom regionalizacije, znotraj katerega bi zmogla uresničiti proces decentralizacije.

Regije (oz. pokrajine) kot vmesna stopnja uprave med državno in lokalno ravno se med seboj v marsičem razlikujejo. Pravzaprav nobena država nima svojega teritorija enakomerno razvitega. Razlike izhajajo predvsem iz različne razpoložljivosti naravnih, gospodarskih, socialnih in drugih virov, ki vplivajo na razvojne možnosti določenega območja. Interes vsake sodobne države pa je zmanjševanje regionalnih razlik na svojem ozemlju, torej krepitev t.i. ekonomske in socialne kohezije.^[7] Modeli lokalne samouprave se po državah precej razlikujejo. Njihovo različnost spoštujejo Evropska listina o lokalni samoupravi¹ in drugi dokumenti Sveta Evrope, pa tudi Evropske unije, ki se nanašajo na lokalne in regionalne skupnosti.^[1]

Regionalizacija Slovenije je eden temeljnih instrumentov za uresničevanje ciljev skladnejšega, okolju in naravnim virom prilagojenega regionalnega razvoja, spodbujanja regionalnega povezovanja in samoiniciativnosti ter ohranjanja identitete slovenskih pokrajin. V procesih globalizacije, evropskega povezovanja in okrepljenih pritiskov na geografsko okolje ter identiteto (nacionalno, regionalno in lokalno) bi pomenila odsotnost dolgoročno primerne regionalne ravni členitve Slovenije razvojno, okoljsko in strateško tveganje.

Oblikovanje regij v Sloveniji je velikega pomena tudi zaradi polnopravnega članstva države v Evropski uniji (EU) in dodeljevanja finančnih sredstev te institucije razvojno zaostalim regijam. EU svojim članicam dodeljuje finančna sredstva iz več virov, najpomembnejše je financiranje iz strukturnih skladov in kohezijskega sklada. Za pravično dodeljevanje finančne pomoči je statistični urad EU (EUROSTAT) izdelal posebno nomenklaturo teritorialnih enot, na podlagi katerih se zbirajo statistični podatki, ki služijo kot osnova za dodeljevanje finančnih sredstev. Regije se deli v tako imenovane NUTS (Standardna klasifikacija teritorialnih enot) statistične regije.

V procesu vključevanja Slovenije v Evropsko unijo je bil sklenjen dogovor, da se Slovenijo na ravni NUTS-2 do konca leta 2006 obravnava kot eno regijo, kar pomeni, da bo Slovenija do konca leta 2006 deležna sredstev, ki so namenjena razvojno zaostalim regijam. Na ravni NUTS-3 pa bo Slovenija razdeljena na 12 statističnih regij, ki služijo kot funkcionalne razvojne regije in za katere se pripravljajo regionalni razvojni programi.^[8] Za naslednje proračunsko obdobje (2007-2013) si Slovenija prizadeva, da bi bilo njeno ozemlje razdeljeno na dve ali tri NUTS-2 regije. Po tem konceptu bi bil vsaj del ozemlja tudi v prihodnjem proračunskem obdobju upravičen do večjega dela sredstev strukturnih skladov.

Če primerjamo pokrajine s statističnimi regijami, ugotovimo, da so cilji pri enih in drugih popolnoma drugačni. Pri statističnih regijah gre predvsem za tehnične okvire za zajemanje statističnih podatkov za potrebe EU in možnost kandidiranja za sredstva iz strukturnih skladov EU. Pokrajine pa bodo ustanovljene iz popolnoma drugačnih razlogov. Gre za upravno-politično razdelitev Slovenije, se pravi za uvedbo širših lokalnih skupnosti.

Slovenska vlada je 12. februarja 2004 sprejela predlog novega Zakona o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja^[9], ki ga je vladna služba za strukturno politiko in regionalni

¹ Problem opredelitve pojma lokalne samouprave je v tem, da v teoriji ni njene enotne definicije, niti ni v primerjalnem pravu njene enotne ureditve. Obstaja toliko opredelitev tega pojma kot je avtorjev.

razvoj pripravila kot del vladnega programa za učinkovit vstop v EU. Predlog predvideva oblikovanje 14 razvojnih regij z vzpostavitvijo regionalnih razvojnih svetov, ki bodo predstavljali in povezovali interese občin in gospodarstva v posamezni regiji s civilno družbo na tem območju.

Ker je to predlog zakona, ki je bil šele na prvi obravnavi, je potrebno počakati na sprejem končnega zakona. Potem bo razvidno kakšna bo dejanska razdelitev Slovenije, na kakšne enote in kakšne bodo njihove pristojnosti. Trenutno velja, da naj bi bila Slovenija razdeljena na 14 razvojnih regij (če bo sprejet zakon), za potrebe črpanja iz strukturnih skladov EU pa se bo trudila izpogajati delitev na dve ali tri regije.

1.2 NAMEN IN CILJI NALOGE

Namen naloge je podati strokovne osnove za potrebe prenosa določenih funkcij v zvezi z upravljanjem cest na pokrajine ter podati predlog nove kategorizacije. Strokovne podlage se nanašajo na pristojnosti pokrajin, njihovo financiranje ter ozemeljski obseg bodočih pokrajin (regionalizacija).

Ključni cilji naloge so določeni s projektno nalogo (priloga 1), kjer so tudi podane usmeritve naročnika za izvedbo naloge:

1. Na osnovi izhodišč opredeliti naloge in postopke njihovega prenosa na pokrajine. Naloge morajo biti opredeljene tako, da so smiselno zaokrožene, na pokrajine pa se lahko prenašajo postopoma.
2. Izdelati in finančno ovrednotiti več variant oziroma scenarijev prenosa nalog na pokrajine za različno število možnih pokrajin.
3. Opredeliti tiste naloge, ki morajo nesporno ostati v pristojnosti države in tiste, ki lahko preidejo v pristojnost pokrajin.
4. Izdelati predlog organizacijskih oblik opravljanja predlaganih nalog.
5. Oceniti stroške prenosa nalog na pokrajine in izračunati ekonomsko upravičenost.
6. Predlagati način financiranja nalog, prenesenih na pokrajine.
7. Podati osnove predloga nove kategorizacije.

Končna delitev Slovenije na pokrajine bo prinesla spremembe v upravljanju države tudi na področju prometne politike. Od števila pokrajin je odvisno, kolikšen delež cest bo v posamezni pokrajini in kdo ter kako jih bo urejal. To področje je deloma že opredeljeno v Delovnem gradivu o Zakonu o pokrajinah in Resoluciji o prometni politiki Slovenije, vendar sta obe gradivi še v fazi obravnave. Ravno zaradi nedoločenosti oziroma nejasnosti v procesu regionalizacije Slovenije glede dejanskega števila novo oblikovanih pokrajin, je v nalogi podanih več različnih variant delitve Slovenije na regije. Za vsako od teh predstavljenih različic so prikazani različni kazalci, pa tudi delitev sedanjih državnih cest na pokrajinske in državne.

Področje, ki zahteva dober razmislek, pa je smiselnost prenosa upravljanja cest. Naloge upravljanja cestne infrastrukture so določene z Zakonom o javnih cestah, ki pa določa samo državne in lokalne ceste, ne pa tudi pokrajinskih. Poleg tega težavo predstavlja tudi neusklajenost trenutne Uredbe o merilih za kategorizacijo javnih cest in kategorizacije cestnih povezav, ki jih uvaja Strategija prostorskega razvoja Slovenije. Vse te težave so bile prisotne ves čas pisanja naloge in so predstavljale temeljni problem pri povsem podrobnem določanju prenosa pristojnosti na področju razvoja cestnega sistema z državne ravni na nivo pokrajin.

1.3 IZHODIŠČA

Ker je naloga zelo kompleksna in združuje dejstva in podatke z različnih področij, je bilo potrebno vključiti in upoštevati več izhodišč. **Glavna izhodišča** za nalogo so naslednja:

1. ustanovitev pokrajin – Delovno gradivo za predlog Zakona o pokrajinah;^[10]
2. pristojnosti pokrajin;
3. Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije (SPRS);^[3]
4. geografske členitve;^[11,12]
5. "Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru";^[13]
6. zakonski in podzakonski akti v zvezi z obravnavano tematiko;
7. prostorski podatki iz predloga novega Prostorskega reda RS;^[3, 4]
8. razvojni podatki iz Strategije gospodarskega razvoja Slovenije;^[5]
9. posamezni regijski Regionalni razvojni programi;
10. podatki o prometni infrastrukturi (BCP DRSC, 2002);
11. digitalna os državnih cest in drugi digitalni sloji za izris kart;
12. gradivo Urada RS za informiranje;
13. Predlog zakona o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja^[9] (prva obravnava 12.2. 2004);
14. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije "Predvidljivo v skupno prihodnost."^[14]

1.4 VSEBINA NALOGE

Kot je že predstavljeno v poglavju 1.2, je glavni namen naloge podati strokovne osnove za potrebe prenosa določenih funkcij v zvezi z upravljanjem cest na pokrajine ter podati predlog nove kategorizacije. Tako so v uvodnem poglavju prikazana aktualna dogajanja in težave, s katerimi se srečuje Slovenija na področju regionalizacije. Predstavljeni so tudi cilji, namen in izhodišča za nalogo.

V drugem poglavju je predstavljena metodologija, ki je bila uporabljena pri nalogi. Ker naloga povezuje dve veliki področji, regionalizacijo Slovenije in kategorizacijo cest, je bilo najprej potrebno pogledati zakonske osnove, ki opredeljujejo obe področji. Tako tretje poglavje obravnava strateške osnove za regionalizacijo in predstavlja ključne slovenske dokumente s tega področja (Strategijo gospodarskega razvoja, Strategijo razvoja Slovenije, Strategijo prostorskega razvoja in Resolucijo o prometni politik Republike Slovenije).

Ker je dejansko število pokrajin v tem trenutku še neznanka, je bilo potrebno vse analize in primerjave izdelati za vse najbolj verjetne členitve Slovenije. V četrtem poglavju so zato prikazane možne členitve Slovenije, in sicer delitev Slovenije na tri, osem, dvanajst in štirinajst pokrajin. Peto poglavje podaja kratko predstavitev zakonskih osnov za kategorizacijo cest v Sloveniji in merila za določanje kategorije javne ceste.

Da bi se lahko izdelalo predlog nove kategorizacije cest, je najprej potrebno pregledati obstoječe stanje. V šestem poglavju je zato predstavljena analiza trenutne kategorizacije in ker je predlog nove kategorizacije vezan na novo prostorsko členitev Slovenije, je bila obstoječa kategorizacija predstavljena tudi s prostorskega vidika. Analiza trenutne kategorizacije je predstavljena z upoštevanjem različnih dejavnikov (npr. pomen posamezne cestne povezave). Analiza kategorizacije je bila predstavljena tudi po posameznih variantnih delitvah Slovenije.

Glede na predstavljeno analizo trenutne kategorizacije in strateške dokumente s področja regionalizacije, je nato podan predlog nove kategorizacije cest. Tudi v tem poglavju so predstavljene rešitve oziroma predlogi za vse obravnavane delitve Slovenije.

Če hočemo opredeliti, katere naloge s področja cestnega sistema naj ostanejo pod upravljanjem države, katere pa naj postanejo pokrajinske, je potrebno poznati tudi pristojnosti, ki bi jih pokrajine lahko imele na področju prometa. S tem namenom so v osmem poglavju predstavljene pristojnosti, ki jih imajo pokrajine na področju prometa. Najprej je podan pregled lokalne samouprave v državah članicah EU, nato pa je predstavljena tudi zakonodaja na področju prometa v Sloveniji in naloge DRSC, trenutnega upravljavca državnega cestnega omrežja v Sloveniji. Ker prenos pristojnosti na pokrajine zahteva tudi spremembe v zakonodaji, je v devetem poglavju prikazano pravno mnenje o nalogah pokrajin v Sloveniji in problematika zakonske ureditve na tem področju.

Prenos nalog je prav tako tesno povezan z njihovim financiranjem, zato so v nalogi obravnavane tudi možnosti financiranja pokrajin, ki so predstavljene v desetem poglavju. V tem poglavju je prikazan tudi ekonomski vidik pokrajinskega upravljanja cest. Kot primer je prikazano financiranje v pokrajinah Avstrije in Nemčije. V tem poglavju je predstavljena tudi ekonomičnost izvajanja nalog po prenosu na pokrajine (za vse predstavljene različice).

V zaključkih so navedene glavne ugotovitve in zaključki naloge. Podane so tudi usmeritve, ki vključujejo videnje izvajalca naloge za nadaljnje delo na obravnavanem področju.

2 SESTAVA NALOGE IN METODOLOGIJA DELA

2.1 SESTAVA NALOGE

Celotna naloga je kompleksna in je razdeljena v pet večjih sklopov:

1. osnove,
2. analiza trenutne kategorizacije omrežja,
3. predlog nove kategorizacije cest,
4. analiza in opredelitev pristojnosti pokrajine,
5. ocena stroškov, predlog financiranja nalog ter predlog organizacije izvajanja nalog po prenosu pristojnosti.

V osnovah so predstavljeni najpomembnejši viri, ki obravnavajo tematiko decentralizacije Slovenije. Ker Zakon o pokrajinah in Zakon o skladnem regionalnem razvoju še nista sprejeta, je prikazana delitev Slovenije na 3, 8, 12 in 14 pokrajin. To so različice, ki se navajajo kot najbolj verjetne.

Nato sta predstavljena analiza ustreznosti trenutne kategorizacije cest in pregled stanja na področju oblikovanja pokrajin v Sloveniji. V tem sklopu je poudarek na podatkovnem delu in na analizi zbranih podatkov. Prikazana je prostorska analiza ter analiza ustreznosti trenutne kategorizacije cest s štirih vidikov:

- tehnični elementi ceste,
- prometne količine in prepustnost ceste,
- družbeno-ekonomski vidik in
- prostorski vidik.

Analiza ustreznosti trenutne kategorizacije vključuje tudi pomen posameznih cestnih povezav.

Glede na različice delitve Slovenije (3, 8, 12 in 14 pokrajin) je za vsako pokrajino posebej prikazano kakšni so njeni deleži občin, cest, prebivalcev ter gostota cestnega omrežja, ki pade v določeno pokrajino. Za vsako različico členitve Slovenije na tri, osem, dvanajst in štirinajst pokrajin so prikazani tudi deleži cest, ki spadajo pod upravljanje in vzdrževanje posameznega pogodbenega izvajalca rednega vzdrževanja ("cestnega podjetja"). Za lažjo izdelavo predloga nove kategorizacije cest so prikazane tudi skupne dolžine občinskih in državnih cest ter dolžine državnih cest posameznih kategorij (IVRC) v posameznih pokrajinah, stanje državnih cest in število črnih točk. Metodologija, ki smo jo uporabili pri analizi trenutne kategorizacije, je podrobneje predstavljena v poglavju 2.1.1.

V tretjem sklopu je podan predlog nove kategorizacije ob upoštevanju SPRS, pomen za medregionalno povezovanje, obsega prometa in navezovanje na ceste iste ali višje kategorije. Nato sledi analiza pokrajin kot nižje oblike lokalne samouprave ter njihovih pristojnosti. Podan je tudi pregled možnega financiranja pokrajinskih nalog ter predlog organizacije izvajanja nalog.

2.2 METODOLOGIJA ANALIZE TRENUTNE KATEGORIZACIJE

Analizo trenutne kategorizacije smo prikazali z upoštevanjem več dejavnikov. Za osnovo je služil prikaz pomena cest glede na najhitrejše cestne povezave med občinami, središči medobčinskega, regionalnega, nacionalnega pomena ter nacionalnimi središči mednarodnega

pomena². Najhitrejše cestne povezave med občinami smo utežili s številom prebivalcev po posameznih občinah, številom zaposlenih v poslovnih subjektih in z dodano vrednostjo, ki so jo zaposleni v poslovnih subjektih ustvarili v letu 2002. Vsi ti dejavniki pripomorejo k bolj realnemu prikazu pomembnosti posamezne ceste.

Pokazali smo tudi povprečno razdaljo med eno občino in vsemi ostalimi občinami po najhitrejši cestni povezavi. To razdaljo smo dobili tako, da smo vsoto vseh razdalj delili s številom vseh ostalih občin - t.j. s 192.

Pomen posameznih cest smo določili glede na število najkrajših (optimalnih) poti med občinami in ostalimi središči, ki se najlažje iščejo z mrežnimi analizami. Eno izmed najbolj znanih in boljših tehnik za iskanje najkrajše poti je predlagal Dijkstra.^[15] Za potrebe naloge smo pri določitvi najkrajših cestnih povezav upoštevali tudi čas, saj s tem dobimo realnejšo podobo pomena cestnih povezav. To je bilo potrebno, ker, če ima voznik na voljo avtocesto (po kateri se lahko hitreje pelje, a mora prevoziti več kilometrov) in njej vzporedno cesto (z manj kilometri in več porabljenega časa), bi v primeru, da bila razdalja edini kriterij, lahko dobila večji pomen vzporedna cesta in ne avtocesta. Ker pa danes velik del stroškov uporabnika cest predstavlja čas, je le-ta odločilni kriterij za določanje pomena posamezne cestne povezave.

K bolj realnemu prikazu dileme, s katero se srečuje uporabnik cestnega omrežja pri izbiranju med avtocesto in njej vzporedno cesto, bi prispevalo tudi upoštevanje elementa stroškov. Vendar pa je namen naloge prikazati povezljivost posameznih krajev in ne iskanje stroškovno najbolj ugodne poti. Če bi želeli upoštevati še element stroškov, bi se to lahko uresničilo s posebno nalogo.

Osnovo analize trenutne kategorizacije cest z družbeno-ekonomskega vidika predstavlja število prebivalcev vsake občine (Popis prebivalstva, 2002), število zaposlenih v poslovnih subjektih in dodana vrednost, ki so jo ustvarili zaposleni v poslovnih subjektih. Podatke o dodani vrednosti smo dobili iz Poslovnega registra Slovenije (PRS)^[16] in iBon- bonitete poslovanja^[17]. Za potrebe študije smo upoštevali vse v PRS-u evidentirane poslovne subjekte, ki so bili registrirani, evidentirani ali ustanovljeni po zakonu in v letu 2003 aktivni.

Za potrebe študije smo vzeli podatke o poslovnih subjektih iz Poslovnega registra Slovenije iz oktobra 2003. Poslovni subjekti so pravne ali fizične osebe, ki na podlagi vpisa v ustrezne primarne registre, evidence, razvide ali na podlagi zakona opravljajo registrirane ali s predpisom ali z aktom o ustanovitvi določene dejavnosti v zakonsko določeni pravno – organizacijski obliki in so vpisane v PRS. Poslovni subjekti se delijo na gospodarske subjekte, pravne osebe, zavode, organe in organizacije.^[18]

V iBonu iz leta 2002 so naštetni vsi poslovni subjekti, ki so za leto 2002 dali svoj poslovni izkaz. Za potrebe analize smo iBON in PRS združili ter podjetja umestili v prostor s povezavo polja "HS_MID" iz PRS z istim poljem v registru prostorskih enot^[19].

Poleg dejavnikov, ki smo jih uporabili za boljši prikaz pomembnosti posameznih cest med občinami (središči medobčinskega, regionalnega in nacionalnega pomena ter nacionalnimi središči mednarodnega pomena), smo predstavili tudi PLDP za posamezno državno cesto.

² Pomen mest in določitev središč posameznih kategorij je povzet iz Odloka o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Ur.l. RS, št. 76/04.

3 STRATEŠKE OSNOVE ZA REGIONALIZACIJO

Za podajanje predloga prenosa določenih pristojnosti z državne na pokrajinsko raven je potrebno poznati glavne strateške usmeritve Slovenije na področju prostorskega urejanja. Le-te so (med drugimi) opredeljene v Strategiji gospodarskega razvoja Slovenije, Strategiji prostorskega razvoja Slovenije in Prometni politiki Republike Slovenije. V nadaljevanju je podan kratek pregled delov navedenih strateških dokumentov, ki so relevantni za regionalizacijo Slovenije in ustrezno ureditev prenosa dela državnega cestnega omrežja ter nalog v zvezi s tem omrežjem na pokrajine.

Potrebno je tudi omeniti, da je prišlo med izdelavo naloge do več sprememb predlogov dokumentov, pa tudi do njihovega sprejetja oz. dajanja v javno razpravo (delovno gradivo za predlog Zakona o pokrajinah, predlog Zakona o vzpodbujanju skladnega regionalnega razvoja, Strategija razvoja Slovenije, predlog Vlade za spremembo Ustave na področju lokalne samouprave). Zato smo se trudili, da bi vključili vse najnovejše spremembe, ki so bile narejene do dne oddaje naloge.

3.1 STRATEGIJA GOSPODARSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE

Strategija gospodarskega razvoja Slovenije^[5] (v nadaljnjem besedilu: SGRS) je v slovenski zakonodaji opredeljena kot krovni strateški dokument države, iz katerega izhajajo vsi ostali področni razvojni dokumenti in proračunski memorandum. Gre torej za sklop med seboj povezanih dokumentov, katerih notranjo konsistentnost zagotavlja SGRS.

Osnovni cilj SGRS je trajnostno povečevanje blaginje prebivalcev in prebivalk Slovenije, ki je opredeljena kot uravnotežena celota njene gospodarske, socialne in okoljske sestavine. Doseganje razvojnega cilja se izrazi v celovitem povečanju blaginje, izmerjene s tradicionalnimi ekonomskimi merami razvoja (bruto domači proizvod na prebivalca) in novimi merami razvoja (indeks človekovega razvoja, indeks pristnega varčevanja, kazalec trajnostnega razvoja). Pričakovani agregatni rezultat uresničevanja Strategije na področju gospodarskega razvoja je povečanje stopnje rasti bruto domačega proizvoda in s tem pospešeno zmanjševanje razvojnega zaostanka za državami EU na gospodarskem področju, vendar doseženo na tak način, da se ne bodo povečali sorazmerno manjši zaostanki na področju socialnega in okoljskega razvoja.

Mehanizmi za uresničevanje Strategije gospodarskega razvoja Slovenije so:

- prehod v na znanju temelječo družbo,
- krepitev konkurenčnosti gospodarstva,
- izboljšanje učinkovitosti države,
- politike za vključitev v notranji trg EU,
- regionalno in prostorsko uravnotežen razvoj.

V okvir mehanizma krepitev konkurenčnosti gospodarstva spada tudi politika razvoja učinkovite gospodarske infrastrukture.

Predpogoj krepitev konkurenčnosti gospodarstva je nadaljevanje investicij v gospodarsko infrastrukturo s ciljem (i) zagotoviti uporabnikom zanesljivo in stroškovno učinkovito dostopno infrastrukturo, katere gostota bo sočasno upoštevala varnostne potrebe, mobilnost prebivalcev in blaga, smotrno uporabo energije ter varstvo okolja, ter (ii) znižanja razlik v dostopnosti infrastrukturnih storitev za vsa območja (regije, občine) in za vsa podjetja ne glede na njihovo prostorsko razmestitev.

Izboljšanje dostopnosti infrastrukture in razširitev ponudbe infrastrukturnih storitev bo izboljšalo globalno konkurenčnost države, predvsem njeno lokacijsko privlačnost. Izboljševanje infrastrukture sčasoma tudi ustvari alternativne razvojne priložnosti in s tem pogoje, v katerih bodo trajnostne priložnosti vse večje in tudi ekonomsko vse bolj zanimive, tako da bo preoblikovanje konvencionalnega razvoja v trajnostnega agregatno precej lažje.

3.2 STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE

V primerjavi s sprejeto in (še) veljavno SGRS, Strategija razvoja Slovenije (SRS)^[6] daje večji poudarek ustanovitvi pokrajin in enakomernejšemu razvoju vseh regij. V predlogu nove strategije je poudarjena tudi potreba po izboljšanju dostopnosti perifernih delov Slovenije na glavne prometne osi in izboljšati medregijsko povezanost Slovenije s posodobitvijo omrežja državnih cest nacionalnega pomena. V zaključni fazi pisanja poročila je bila SRS še v fazi pripravljanja, pričakuje se tudi pripombe javnosti in stroke glede njenih usmeritev in ključnih ciljev.

3.2.1 Namen Strategije razvoja Slovenije

Nova razvojna strategija skuša podati konkretne rešitve za vsa področja, ki pomembno prispevajo k razvoju države in k povečevanju blaginje, zadovoljstva in kakovosti življenja vsakega posameznika in posameznice. Slovenija bo z uresničitvijo te strategije postala ena izmed najbolj razvitih držav Evropske unije. Z novo strategijo, katere časovno obzorje je prvo desetletje članstva v EU (do vključno leta 2013), zdaj odgovarja na vprašanje, kako v pogojih globalne ekonomije 21. stoletja še naprej združevati razvojne ambicije z načelom trajnosti.

Slovenija s to strategijo postaja odprt prostor, saj prihodnja prepoznavnost Slovenije temelji na razvojnih dosežkih in solidarnem prispevku k razvoju svetovne skupnosti.

Namen SRS je trojen:

- oblikovati celovito strategijo, ki ne bo osredotočena pretežno na gospodarske rezultate in bo upoštevala spremenjeno mednarodno okolje,
- s široko javno razpravo ob pripravi strategije doseči čim večjo stopnjo družbenega soglasja o njenih ciljih in s tem okrepiti politično zavezo za njeno uresničevanje,
- z oblikovanjem ukrepov, ključnih programov, merljivih ciljev in z opredelitvijo odgovornih nosilcev izboljšati izvajanje in spremljanje uresničevanja sprejete strategije.

3.2.2 Splošni cilji Strategije razvoja Slovenije

Temeljni razvojni cilj Slovenije je v desetih letih preseči povprečno raven gospodarske razvitosti razširjene EU. Za doseganje tega ambicioznega cilja sedanji trendi ne zadoščajo, temveč je treba gospodarsko rast povečati vsaj za poldrugo odstotno točko, da bo dosegla več kot petodstotno letno raven. Tako visoko zastavljen cilj zahteva družbeno soglasje o prizadevanjih za njegovo uresničenje. Možno ga je doseči le s kombinacijo vlaganj v ljudi (izboljšanje izobrazbene strukture in povečanje stopnje delovne aktivnosti), v tehnološki razvoj (3 % bruto domačega proizvoda za gospodarsko učinkovitejše raziskave in razvoj) ter v institucionalni okvir (konkurenčno poslovno okolje, kakovostne tuje investicije, deregulacija, večja učinkovitost javnega sektorja). Ta področja so zato prioriteta strategije.

Strategijo bomo uresničili s petimi ključnimi razvojnimi programi:

1. učinkovitejša uporaba znanja za gospodarski razvoj in kakovostna delovna mesta,
2. konkurenčno poslovno okolje in učinkovita, cenejša država,
3. celovit človekov razvoj in kakovost življenja,
4. skladnejši regionalni in okoljski razvoj,
5. uveljavljanje Slovenije v svetu.

Četrty razvojni program je namenjen skladnejšemu regionalnemu in okoljskemu razvoju in med drugim predvideva tudi:

- reševanje okoljskega problema transportnih koridorjev na evropski ravni, tudi z razvojem inteligentnih transportnih sistemov;
- krepitev regionalnih središč in spodbujanje regionalnih ekonomij s tehnološkimi parki in podjetniškimi inkubatorji;
- nadgradnja sedanjega regionalnega razvojnega programiranja na osnovi zavezujočega partnerskega sodelovanja ter aktivnega prizadevanja vlade za ustanovitev pokrajin;
- izboljšanje prometne povezanosti periferije z glavnimi prometnimi osmi.

3.2.3 Področje transporta

Na področju transporta SRS najprej predstavlja svetovne trende:

- Večjo povezanost med državami članicami skuša EU dosegati tudi s podporo razvoju čezevropskih transportnih omrežij (TEN-T), ki prioriteto odpravlja ozka grla na glavnih načrtanih smereh (koridorjih).
- V EU so v teku prizadevanja po vzpostavitvi sistema zaračunavanja uporabnin, ki bi odražale dejanske stroške uporabe transportne infrastrukture, vključno z eksternimi stroški.
- EU bo spodbujala tiste vrste transporta, ki manj onesnažujejo okolje in so energetske učinkoviteše ter kombiniran transport, t. j. intermodalnost. V zaključni fazi je odpiranje trga z železniškimi storitvami.

Po končani izgradnji slovenskega avtocestnega omrežja je pričakovati povečanje tranzitnih prometnih tokov, tako v smeri V. kot tudi X. evropskega prometnega koridorja. Ohranitev križanja V. in X. evropskega koridorja v Sloveniji je priložnost, da Slovenija prevzame vlogo vstopno-izstopnih vrat v jugovzhodno Evropo in Balkan, hkrati pa pomeni tveganje zlasti z vidika vplivov na okolje. Slovenija bo zato aktivno podprla razvoj integriranih evropskih inteligentnih transportnih sistemov in uveljavljala stališče, da je zagotavljanje ustrezne prometne infrastrukture in obvladovanje prometnih pritiskov na okolje skupen evropski problem.

3.2.4 Prostorski razvoj

Prihodnji prostorski razvoj Slovenije zahteva večjo urbano urejenost razpršenih gradenj, poslovno prenavo in oživljanje mestnih središč. Regionalna središča so prešibka, regije so premalo inovativne. Vsako regionalno središče bo moralo zagotoviti konkurenčno prostorsko cono za podjetniški in industrijski razvoj. Politika gospodarjenja in upravljanja s prostorom je temelj privabljanja finančnega, podjetniškega in človeškega kapitala, ki lahko v bistveni meri spodbuja regionalni razvoj.

3.2.4.1 Slabosti na področju prostorskega razvoja in ukrepi za njihovo odpravo

Velika in vse večja prometna izolacija nekaterih perifernih delov Slovenije (srednje in zgornje Posočje skupaj z Idrijsko-Cerkljanskim, Koroška, Kočevsko z Obkolpjem, Suha in Bela Krajina), ki so jih (oziroma jih bodo) zaobšle avtoceste, hitre proge in druge pomembne komunikacije,

postaja vse resnejši problem. Prometna izolacija povečuje razvojno zaostajanje in izseljevanje ter povzroča še večjo šibkost regionalnih ali subregionalnih središč.

Cilj je izboljšati dostopnost perifernih delov Slovenije na glavne prometne osi in izboljšati medregijsko povezanost Slovenije s posodobitvijo omrežja državnih cest nacionalnega pomena, kar bo omogočilo zmanjšanje potovalnih časov in znižanje stroškov transporta. Dolgoročno bo nujna tudi hitra in učinkovita povezava Ljubljane z letališčem v obliki javnega transporta. Do leta 2013 je, poleg dokončanja avtocestnega programa, potrebno v okviru novega programa posodobitve državnih cest nacionalnega pomena posodobiti tudi tisti del omrežja državnih cest nacionalnega pomena, ki bo omogočil boljšo dostopnost perifernih delov Slovenije na glavne prometne osi in boljšo medregijsko povezanost Slovenije, ter s tem posredno enakomernejšo porazdelitev ekonomskih koristi v Sloveniji.

3.2.5 Regionalni razvoj

Evropska kohezijska politika v veliki meri temelji na spodbujanju regionalnega razvoja. Slovenija bo spodbujala skladen regionalni razvoj s pomočjo razvoja infrastrukture, z rastjo podjetništva in s povezovanjem finančnega in človeškega kapitala. Zato država ponuja razvoj javne infrastrukture, spodbuja nastanek novih izobraževalnih centrov in ekonomskih razvojnih con, pomaga pri širjenju podjetniških mrež. Poleg lastnih razvojnih spodbud želi izkoristiti evropske regionalne razvojne sklade. Ustanovitev pokrajin bo zagotovila tudi bolj skladno teritorialno mrežo državnih organov in večjo učinkovitost regionalnega odločanja in aktiviranja regionalnih razvojnih potencialov.

Slovenija je med tistimi državami razširjene EU, ki imajo najmanjše regionalne razlike. Razlike so se v obdobju tranzicije povečevale, kar je v času pospešene gospodarske rasti in strukturnih reform pričakovan ekonomski proces. Vse regije sicer kažejo pozitivno gospodarsko rast, ki je v povprečju višja kot v EU, vendar je sedanja dinamika prepočasna, da bi do leta 2013 lahko dosegli in presegli povprečni nivo razvitosti razširjene EU. To kaže na neizkoriščene razvojne potencialne, ki se odražajo tudi v regionalnih razlikah v izobrazbi, ustanavljanju in uspešnosti podjetij in podobno. Nov zakon o spodbujanju regionalnega razvoja naj bi povečal učinkovitost regionalnih razvojnih spodbud in zapolnil praznine, ki jih pušča sedanja raven naše lokalne samouprave. Majhnost slovenskih občin, neobstoje pokrajin kot druge ravni lokalne samouprave in neuskkljenost teritorialne organiziranosti državne uprave kažejo na manj učinkovito opravljanje javnih storitev na lokalni in regionalni ravni v primerjavi z EU.

3.2.5.1 Težave in slabosti na področju regionalnega razvoja

1. Regionalne razvojne razlike

Razvojne razlike med regijami v Sloveniji so sicer med manjšimi v EU, vendar obstaja nevarnost, da bi se po vstopu v EU začele poglobljati, kakor se je to zgodilo manj razvitim članicam po vstopu v EU. Večja mobilnost dela in kapitala po vstopu v EU za Slovenijo predstavlja priložnost in nevarnost hkrati; nevarnost predvsem za manj razvite regije. Manj konkurenčne regije bo večja konkurenca lažje »izrinila s trga«, hkrati pa bosta kapital in delovna sila iz teh regij imela relativno večjo nagnjenost k relokaciji. Zaradi tega te regije zahtevajo posebno obravnavo. Ta posebna obravnava mora kompenzirati tudi posebne pogoje in spodbude, ki jih dobivajo Sloveniji sosednje regije v državah članicah.

2. Prešibka regionalna središča

Dosedanji slovenski policentrizem je najbolj ugodno vplival na razvoj občinskih središč, regionalni nivo pa je ostal podrejen, tudi zaradi večjih pristojnosti občin pred reformo lokalne samouprave. Nekatere regije nimajo izrazitih središč, njihova nadomestitev z razvojem somestij je rešitev v sili, ki ne more v celoti nadomestiti aglomeracijske ekonomije in razvojne moči pravih regionalnih središč. Regije brez

izrazitih funkcionalnih središč nimajo pravih pogojev, da bi prerasle v pokrajine. Regionalna središča je treba okrepiti tudi kot protiutež aglomeracijskim središčem čez mejo in zaradi omogočanja boljšega čezmejnega sodelovanja. Z vstopom v EU to postaja še bolj pomembno. V kontekstu razvojne regionalne politike je potrebno spodbujati krepitev regionalnih središč in hkrati težiti k širitvi njihovih funkcionalnih zaledij. Takšne funkcionalne regije morajo predstavljati osnovo za vodenje razvojne politike, saj je le na tej ravni moč razviti zadostno kritično maso.

3. Pomanjkanje struktur za odločanje o javnih storitvah na regionalni ravni

Ena ključnih determinant za hiter razvoj regij je primerna ponudba javnih dobrin (vse od javne infrastrukture do ustvarjanja ustrezne podjetniške klime). V Sloveniji se glede na neobstoje vmesne ravni (samo)upravljanja cela vrsta javnih dobrin in storitev zagotavlja na bodisi previsoki (pretirana centralizacija na državni ravni – na primer pri vodenju razvojne politike) bodisi na prenizki ravni (pretirana decentralizacija – na primer odgovornost občin za zagotavljanje pitne vode). Drugo izhaja iz dejstva, da so med slovenskimi občinami ogromne razlike v sposobnosti izvajanja predpisanih aktivnosti in odgovornosti. To je posledica majhnosti številnih novoustanovljenih občin. Takšno stanje ima tri možne rešitve:

- Ustanovitev druge ravni lokalne samouprave, torej pokrajin;
- Prilagoditev sistema financiranja in drugih pogojev delovanja občin na način, ki jih bo spodbujal k medsebojnemu združevanju in torej povečevanju velikosti občin;
- Uvedba sistema za zagotavljanje javnih dobrin na vmesni ravni med državo in občinami kot nadgradnja sedanjega regionalnega razvojnega programiranja na osnovi zavezujočega sodelovanja med partnerji, pri čemer mora takšna rešitev obvezno vključevati formaliziran način odločanja.

Prava rešitev so pokrajine, vendar ostaja nejasno, kdaj bo prišlo do njihove ustanovitve. V vmesnem obdobju je smiselno uporabljati nadomestne rešitve v smislu kombinacije druge in tretje različice.

3.3 STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE

3.3.1 Pomen strategije o prostorskem razvoju

Zakon o urejanju prostora^[20], ki je stopil v veljavo 1. januarja 2003, ukinja Prostorski plan Slovenije ter uvaja Strategijo prostorskega razvoja^[3] in Prostorski red Slovenije^[4].

Prostorska strategija upošteva in nadgrajuje do sedaj veljavne prostorske sestavine dolgoročnega plana Republike Slovenije za obdobje od leta 1986 do leta 2000 in prostorske sestavine srednjeročnega družbenega plana Republike Slovenije za obdobje 1990-2000. Strategija prostorskega razvoja Slovenije je **temeljni državni dokument** o usmerjanju razvoja v prostoru, ki opredeljuje cilje prostorskega razvoja, podaja zasnovo in strateške usmeritve za prostorski razvoj države ter instrumente za usmerjanje nacionalnega prostorskega razvoja. Z določanjem splošnih načel in ciljev, ki morajo prevladovati pri spodbujanju in sprejemanju razvojnih odločitev nosilcev urejanja prostora, se s prostorsko strategijo želi ustvariti pogoje za večjo prostorsko, gospodarsko in socialno kohezijo slovenske družbe ter povečanje gospodarske konkurenčnosti in razpoznavnosti naše države.^[3]

Osnovni **namen prostorske strategije** je določiti strateške dolgoročne usmeritve prostorskega razvoja Slovenije kot odgovor na najpomembnejše sodobne izzive v svetu in v Evropi. Prostorska strategija izhaja iz upoštevanja družbenih, gospodarskih in okoljskih dejavnikov prostorskega razvoja. Na prostorski razvoj Slovenije vplivajo spremenjene družbeno-

ekonomske in pravne razmere in z njimi povezane opredelitve razvoja države, pospešen razvoj tržnega gospodarstva, spremenjen geopolitični položaj Slovenije in na novo vzpostavljeni mednarodni odnosi, procesi globalizacije in vključevanja v Evropsko unijo ter prehod v informacijsko družbo.

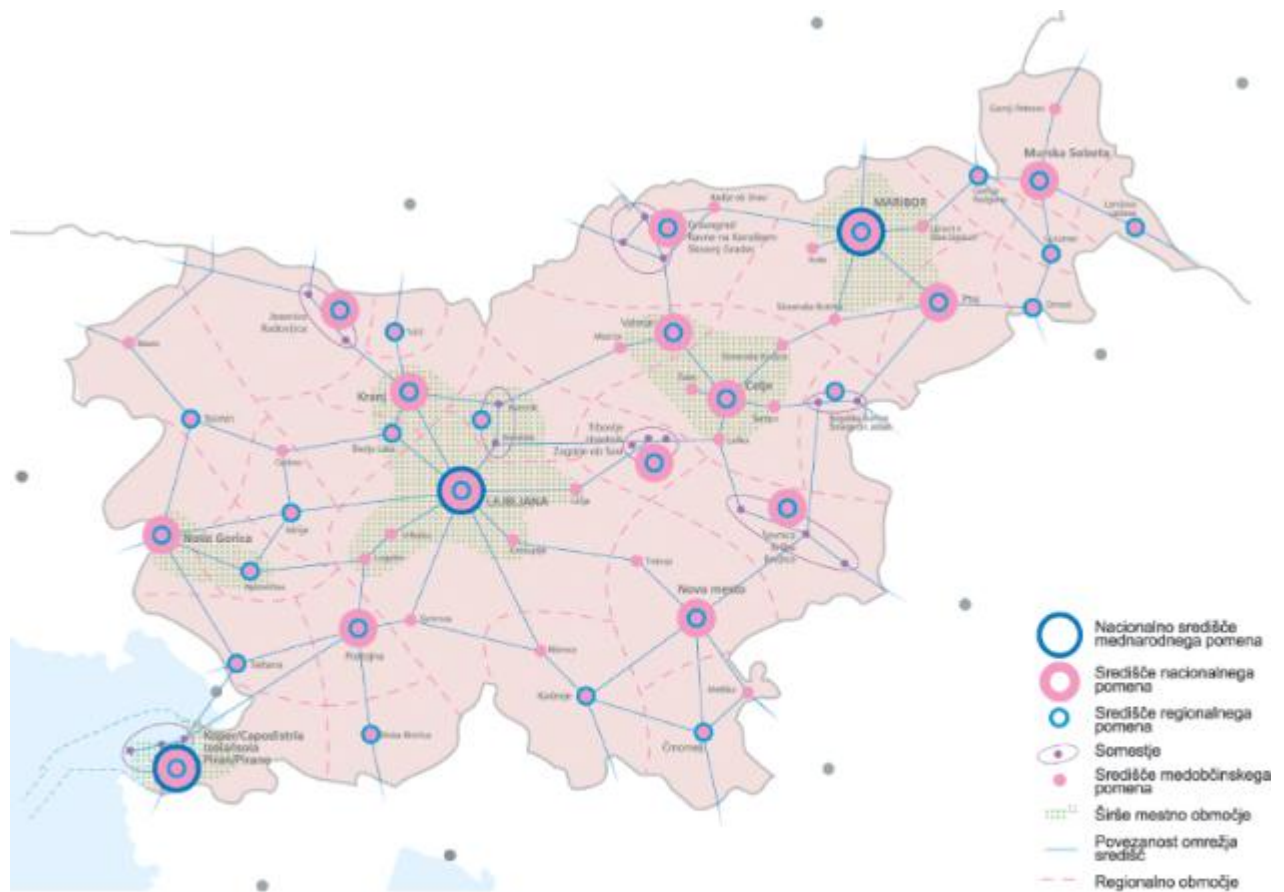
3.3.2 Prioritete Strategije prostorskega razvoja Slovenije

Ena od prioritete za doseg ciljev prostorskega razvoja in za doseg slovenskih interesov v mednarodni infrastrukturi mreži je tudi **razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij**. Policentrična struktura urbanega sistema je podlaga za skladen razvoj države in vsakega posameznega območja ter za funkcionalno in fizično povezanost prostora. Urbana središča medsebojno sodelujejo na nacionalni, regionalni in lokalni ravni pri uresničevanju skupnih nalog in tako zagotavljajo uravnotežen gospodarski in družbeni razvoj v mejah posameznega vplivnega območja in na celotnem državnem ozemlju.^[3]

Tabela 3.1: Pomen posameznih mest in drugih urbanih naselij

Središča mednarodnega pomena	Ljubljana, Koper, Maribor
Središča nacionalnega pomena	Celje, Kranj, Ljubljana, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Postojna, Ptuj, Velenje ter somestja Brežice-Krško-Sevnica, Jesenice-Radovljica, Koper-Izola-Piran, Slovenj Gradec-Ravne na Koroškem-Dravograd in Trbovlje-Hrastnik-Zagorje ob Savi.
Središča regionalnega pomena	Ajdovščina, Črnomelj, somestje Domžale – Kamnik, Gornja Radgona, Idrija, Ilirska Bistrica, Kočevje, Lendava, Ljutomer, Ormož, Sežana, Škofja Loka, somestje Šmarje pri Jelšah – Rogaška Slatina, Tolmin in Tržič z Bistrico pri Tržiču.
Središča medobčinska pomena	Bovec, Cerknica, Cerkno, Gornji Petrovci, Grosuplje, Laško, Lenart v Slovenskih goricah, Litija, Logatec, Metlika, Mozirje, Radlje ob Dravi, Ribnica, Ruše, Slovenska Bistrica, Slovenske Konjice, Šentjur, Trebnje, Vrhnika in Žalec.

Poselitveno omrežje naj bi obsegalo razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij. Na sliki 3.1 je prikazan razvoj policentričnega omrežja, kjer so opredeljena središča mednarodnega pomena, središča nacionalnega, regionalnega in medobčinskega pomena, ki so kot taka določena v SPRS.



Meja na meju med RS in RH je prevzeta po pogodbi o skupni državni meji med RS in RH (priloga 1), ki sta jo 19.07.2001 sklenili obe vladi. 20.07.2001 pa je bil parafiran s strani vseh priložnostnih skupin.

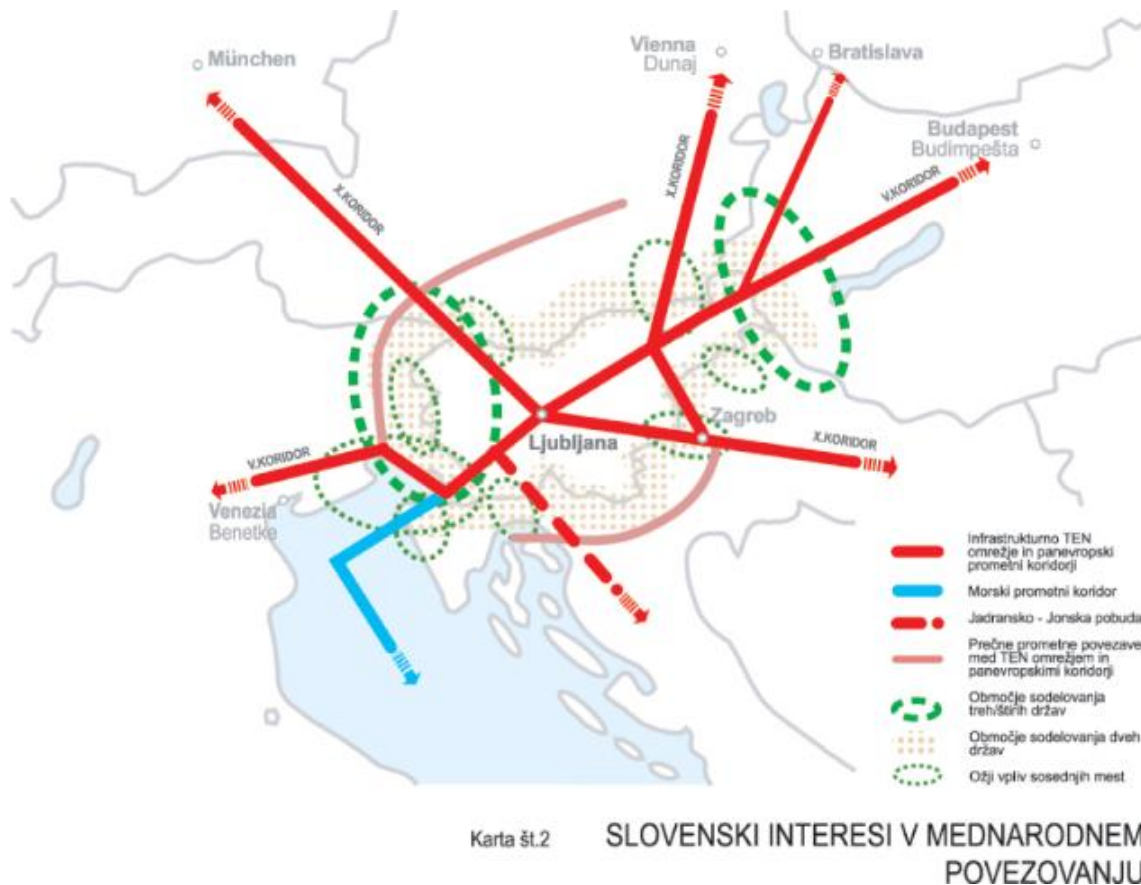
Karta št.4

ZASNOVA POLICENTRIČNEGA URBANEGA SISTEMA IN RAZVOJ ŠIRŠIH MESTNIH OBMOČIJ

Slika 3.1: Opredelitev policentričnega omrežja naselij [3]

Strategija poudarja tudi, da mora biti razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij podprt z razvojem prometne infrastrukture, ki mora spodbujati tudi skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij in njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem.

Strategija opredeljuje prometni sistem kot sklop usklajenih prometnih dejavnosti na funkcionalno povezanem infrastrukturnem omrežju vseh vrst in oblik prometa. Z daljinskim prometnim omrežjem se povezuje slovenska središča mednarodnega pomena (Ljubljano, Maribor in Koper) z Evropo in središča nacionalnega pomena med seboj. Primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi vseh območij se zagotavlja z razvojem sekundarnih (prečnih) prometnih povezav, ki se navezujejo na TEN evropsko infrastrukturno omrežje, V. in X. panevropski prometni koridor ter na Jadransko – Jonsko prometno os. (slika 3.2).



Slika 3.2: Karta, ki prikazuje slovenske interese v mednarodnem povezovanju^[3]

Osnovno državno cestno omrežje tvori omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena, omrežje cestnih povezav čezmejnega pomena in omrežje cestnih povezav nacionalnega pomena. Cestno omrežje med seboj prometno povezuje slovenska središča mednarodnega pomena, slovenska središča nacionalnega pomena in regionalna središča ter jih povezuje z mednarodnim evropskim in čezmejnim prostorom (slika 3.3). Te povezave predstavljajo izhodišče pri analizi trenutnega stanja kategorizacije slovenskih cest.

Nacionalna središča mednarodnega pomena je treba na daljinsko cestno omrežje mednarodnega pomena priključiti z daljinskimi cestnimi povezavami nacionalnega pomena. Potrebno je tudi zagotoviti ustrezno priključevanje cestnega omrežja nižjih kategorij na omrežje daljinskih cest mednarodnega in nacionalnega pomena. Osnovno hrbtenico cestne infrastrukture predstavlja cestni križ z visoko zmogljivimi daljinskimi cestami (avtoceste in hitre ceste), ki bodo omogočale kvalitetne in hitre povezave znotraj države ter navzven. V Sloveniji se sočasno z izgradnjo slovenskega avtocestnega križa razvija obodni sistem prometnic glede na potrebe na regionalni ravni.^[3]

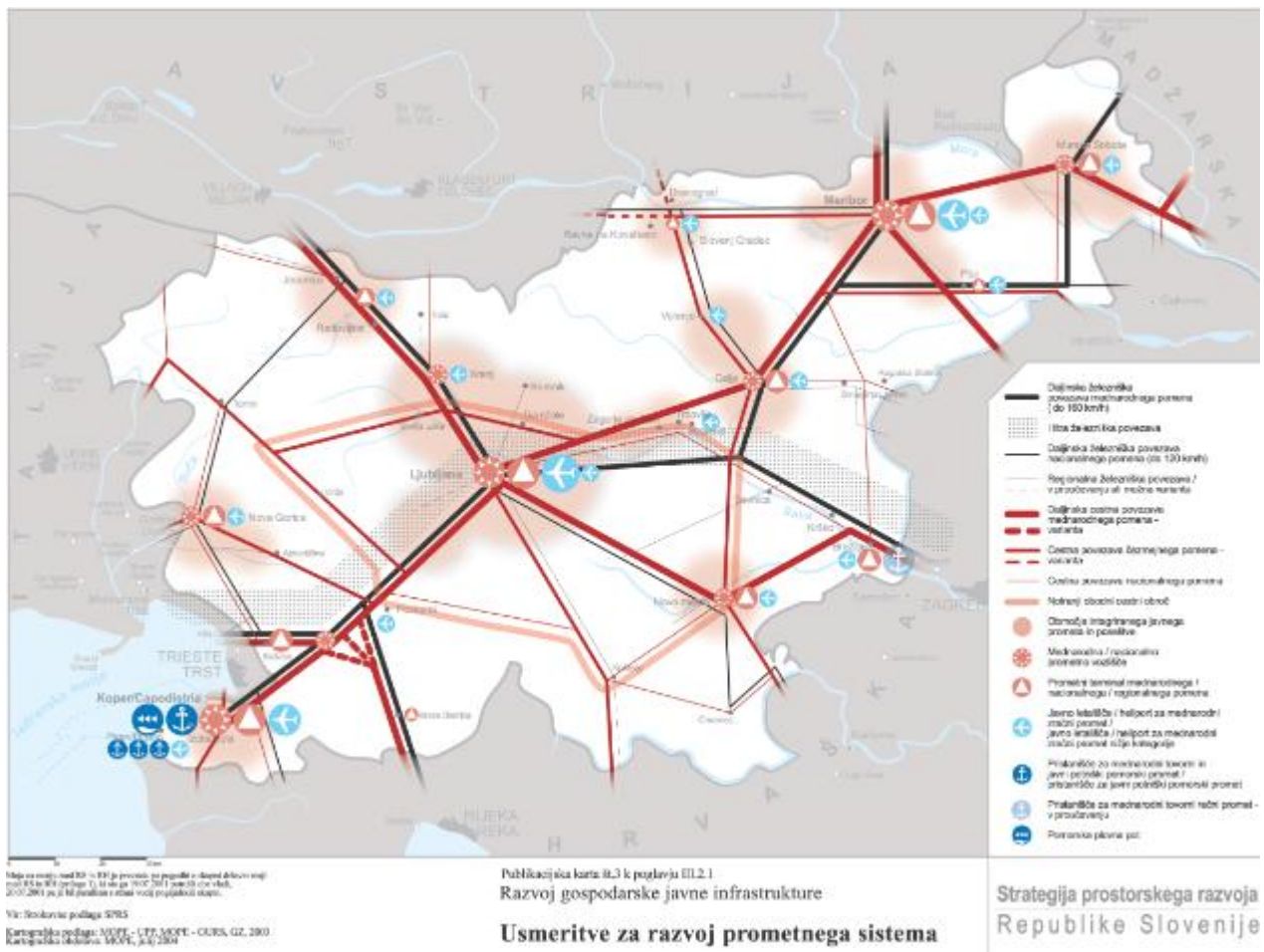
Mednarodni mejni prehodi se določajo praviloma na daljinskih cestah mednarodnega pomena, povezovalnih cestah in cestah nacionalnega pomena, meddržavni mejni prehodi pa praviloma na regionalnem prometnem omrežju.

Notranji obodni cestni prometni obroč zagotavlja povezanost regionalnih in medobčinskih središč (Idrija, Cerklje, Škofja Loka, Kranj, somestje Kamnik – Domžale, somestje Trbovlje – Hrastnik – Zagorje ob Savi, Novo mesto, Kočevje, Ribnica, Cerklje, Postojna, Logatec, Idrija), s katerim se zagotavlja povezanost posameznih regij mimo Ljubljane in se s tem izboljšuje možnosti za njihov prostorski razvoj.

Obmejni obodni cestni prometni obroč omogoča dostopnost slabše razvitih predelov ob meji in omogoča povezovanje obmejnih območij z osrednjim območjem države.

Na osnovno državno cestno omrežje se navezuje cestne povezave regionalnega pomena, s katerimi se prometno povezuje medobčinska in pomembnejša lokalna središča ter za državo pomembna turistična in obmejna območja.

Naselja v občini se z naselji v sosednjih občinah ali z naselji in deli naselij v sami občini povezuje s cestnimi povezavami lokalnega pomena.



Slika 3.3: Usmeritve za razvoj prometnega sistema^[3]

3.4 RESOLUCIJA O PROMETNI POLITIKI REPUBLIKE SLOVENIJE "PREDVIDLJIVO V SKUPNO PRIHODNOST"

Strategijo prostorskega razvoja Slovenije mora upoštevati tudi prometna politika RS, ki mora doseči soglasje z vsemi akterji nacionalnega gospodarstva v ključnih usmeritvah slovenske prometne politike. Julija 2004 je Vlada RS sprejela Resolucijo o prometni politiki Slovenije,^[14] trenutno dokument čaka na potrditev tudi v Državnem zboru. Resolucija si je za enega od ciljev zastavila tudi, da mora ob predvideni regionalizaciji nacionalnega gospodarstva, državne uprave in z njo povezanih institucij državljanom zagotoviti primerljive pogoje dostopa do teh institucij in do delovnih mest ob ustreznem varovanju okolja in učinkoviti rabi javnih financ.

Na področju razvoja prometne infrastrukture bo Republika Slovenija podpirala povezovanje prometne infrastrukture v mednarodnem okolju, kjer med prioritete spada izgradnja avtocestnega omrežja, nadgradnja in posodobitev železniške infrastrukture ter gradnja logističnih središč na trasi V. in X. koridorja, ki potekata skozi Slovenijo. Med prioritete v notranji prometni infrastrukturi pa sodi izgradnja in posodobitev državnega cestnega omrežja ter vzpostavitev učinkovitega upravljanja z njim.

Resolucija opredeljuje tudi načine financiranja izgradnje potrebne prometne infrastrukture, ki bo omogočala učinkovito povezanost v regijah in med posameznimi regijami – tudi na ravni sodelovanja evropskih regij. Trenutno je kakovost vzdrževanja prometne infrastrukture odvisna od zmogljivosti državnega proračuna in sposobnosti nadzorno upravljaljskih institucij. Osnovo torej predstavlja vladno sofinanciranje v obliki razvojnih spodbud ter preko strukturnih in kohezijskih skladov. Potrebno je spodbujati koncesijske in/ali dolgoročne pogodbene odnose med upravljavci in vzdrževalci prometne infrastrukture, ki bodo omogočali kakovostnejši nadzor, kar se bo odražalo v kakovostnejši infrastrukturi in racionalnejši porabi proračunskih sredstev.

Strategija razvoja prometne infrastrukture med drugim vključuje tudi Resolucijo o nacionalnem programu posodobitve državnih cest čezmejnega in nacionalnega pomena, ki mora biti končana v letu 2005.

4 MOŽNE ČLENITVE SLOVENIJE

4.1 OSNOVE ZA REGIONALNO ČLENITEV SLOVENIJE

Po MELLs³ lokalna samouprava označuje pravico in sposobnost lokalnih oblasti, da v mejah zakona urejajo in opravljajo bistveni del javnih zadev v okviru svojih nalog in v korist lokalnega prebivalstva. To pravico uresničujejo svet ali skupščine, ki jih sestavljajo člani, izvoljeni s svobodnim in tajnim glasovanjem na podlagi neposredne, enakopravne in splošne volilne pravice, in imajo lahko izvršilne organe, ki so jim odgovorni. Ta načela so bila podlaga za reformo lokalne samouprave tudi v Sloveniji, saj je v unitarni državi, kakršna je Slovenija, regionalizacija način, kako poiskati vmesno stopnjo med lokalnimi skupnostmi in državo. Pokrajine so nujno potrebna struktura, ki bo zapolnila vrzel med (pre)majhnimi občinami in državo ter bila primerno mesto za uresničevanje načela subsidiarnosti oziroma za nujno potrebno decentralizacijo in demokratizacijo naše države.^[1]

Z Ustavo in z Zakonom o lokalni samoupravi (ZLS)^[22] je bila predvidena vzpostavitev lokalne samouprave v Republiki Sloveniji na dveh nivojih, z dvema vrstama lokalnih skupnosti – z občinami in pokrajinami.^[21,22,23] Na ta način bi bila Slovenija na lokalnem nivoju razčlenjena na občine in pokrajine - podobno kot je razčlenjena velika večina evropskih držav. Pokrajine bi ustrezale provincam kot jih imajo npr. v Italiji, Španiji, na Nizozemskem, v Belgiji, v Romuniji, ali deželam kot jih imajo v Nemčiji (Land) ter na Češkem in na Portugalskem, ali departmajem, kakor jih imajo v Franciji, ali skupnostim kot jih imajo v skandinavskih državah. Teritorialno obsežne države so - poleg navedenih lokalnih skupnosti - razdeljene še na (evropske) regije, ki pa so po svojih kapacitetah v povprečju podobne državi Sloveniji. V Sloveniji sicer pogosto enačimo pojem pokrajine s pojmom regije. Govorimo o regionalizaciji Slovenije, mislimo pa na vzpostavitev pokrajin kot lokalnih skupnosti na drugem nivoju, t.i. širše samoupravne lokalne skupnosti. Z ustanovitvijo pokrajin bi se torej izvršila regionalizacija Slovenije.^[21]

Delovno gradivo za Predlog zakona o pokrajinah določa, da se bodo pokrajine ustanovile na celotnem območju RS hkrati z zakonom, s katerim se določijo njihova območja, imena in sedeži ter število članov pokrajinskega sveta. (5. člen ZPok) Območja pokrajine v enovite zaključene prostorske celote združujejo poselitveni, infrastrukturni in naravni sistemi. Na teh območjih bo mogoče zagotoviti enake možnosti za skladen regionalni razvoj in izvajanje razvojne politike države. Območja pokrajin se določi tako, da območje pokrajine po površini ter po obstoječih ali možnih proizvodnih zmogljivostih omogoča načrtovanje skladnega gospodarskega, socialnega in kulturnega pokrajinskega razvoja in ob upoštevanju načela, da na območju živi najmanj 100.000 prebivalcev. (6. člen ZPok). V območje pokrajine morajo biti vključena celotna območja občin.

Na 54. seji vlade RS o uvedbi pokrajin,^[24] ki je bila 23. 12. 2003, je vlada med drugim sklenila, da morajo Ministrstvo za notranje zadeve, Urad za makroekonomske analize in Statistični urad Republike Slovenije do 1. marca 2004 pripraviti dodatne podrobnejše analize za razdelitev Slovenije na šest, osem, dvanajst in štirinajst pokrajin. Na tej podlagi bo Ministrstvo za notranje zadeve lahko pripravilo predlog najustreznejše rešitve ter ob tem predlagalo prvo poimenovanje pokrajin in njihove sedeže. Kot najbolj verjetne različice delitve Slovenije se omenjajo delitve na 8, 12 in 14 pokrajin.

Na področju uvajanja regionalizacije v Sloveniji še ni veljavnih zakonskih podlag. Zakon o pokrajinah še ni bil sprejet, prav tako ne novi Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja. Osnovni predpogoj za sprejem Zakona o pokrajinah, ki predvideva ustanovitev pokrajin, je sprememba 121., 140. in 143. člena Ustave Republike Slovenije. Ti členi obravnavajo področje lokalne samouprave, njihove spremembe pa bi omogočile prenos

³ Zakon o ratifikaciji Evropske listine lokalne samouprave (MELLs), Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št.15, Uradni list RS, št. 57/96.

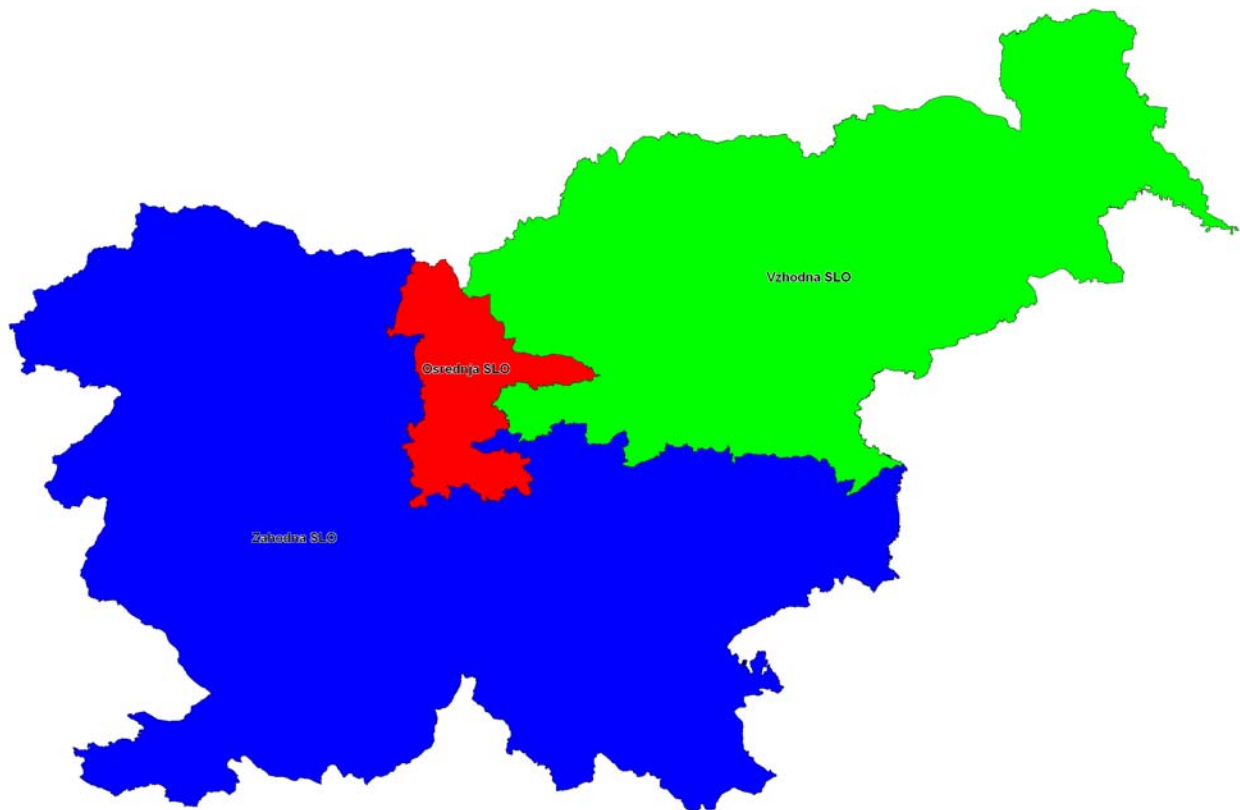
posameznih nalog iz pristojnosti države na lokalne skupnosti. Ker pa je leto 2004 tudi volilno leto poslancev Državnega zbora, je malo verjetno, da bo Ustava spremenjena pred volitvami, ki bodo jeseni 2004.

4.2 RAZLIČICA USTANOVITVE TREH POKRAJIN V SLOVENIJI

Ker je za Slovenijo pomembno pridobivanje sredstev iz Strukturnih skladov in kohezijskega sklada, se Slovenija zavzema, da bo v naslednjem proračunskem obdobju EU (2007-2013) razdeljena na dve ali tri NUTS-2 regije. Zato se pojavlja ideja, da bi, ko bi določili te dve ali tri regije, oblikovali tudi pokrajine, ki bi sovpadale z njihovim geografskim ozemljem.

Delitev države na NUTS regije določa Uredba EU (Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. maja 2003 o oblikovanju skupne klasifikacije statističnih teritorialnih enot), kjer je natančno določena omejitev velikosti NUTS regij. Za raven NUTS-2 je tako določeno, da ima posamezna regija lahko najmanj 800.000 in največ 3 milijone prebivalcev. Po tej opredelitvi bi bila Slovenija lahko razdeljena na dve NUTS-2 regiji. Vendar pa Uredba v 5. členu določa tudi, da lahko posamezne neupravne enote odstopajo od teh pragov zaradi posebnih geografskih, socialno-ekonomskih, zgodovinskih, kulturnih ali okoljskih razmer, zlasti na otokih in najbolj oddaljenih regijah. Kar pomeni, da bi bila Slovenija lahko razdeljena na tri NUTS-2 regije ob utemeljenih zgoraj navedenih predpostavkah.

Delitev Slovenije na tri regije je predstavil dr. Plut^[12], ki je predlagal delitev Slovenije na Osrednjo Slovenijo, Zahodno ali Primorsko Slovenijo ter na Severovzhodno Slovenijo. Njegovo delitev smo uporabili kot izhodišče za slikovni prikaz delitve Slovenije na tri pokrajine. Pri tem je potrebno poudariti, da smo tri pokrajine določili na podlagi Uredbe EU (kriterij minimalnega števila prebivalcev v pokrajini), vključili smo tudi ekonomski vidik, in sicer tako, da imajo pokrajine približno enakomerno porazdeljeno dodano vrednost, ki jo ustvarjajo podjetja. Tako smo določili dve pokrajini, ki ustrezata kriteriju EU glede števila prebivalcev (več kot 800.000). Ker je tretja pokrajina manjša (350.827 prebivalcev), bi bilo potrebno delitev Slovenije na tri pokrajine za potrebe črpanja sredstev iz EU utemeljiti v skladu s 5. členom Uredbe EU. Delitev Slovenije na tri pokrajine je prikazana na sliki 4.1.



Slika 4.1: Členitev Slovenije na tri pokrajine

V projektni skupini strokovnjakov s področja regionalizma, ki je bila februarja 2002 imenovana pri Ministrstvu za notranje zadeve z nalogo, da nudijo strokovno pomoč pri odločitvah glede števila in obsega prihodnjih pokrajin, pa členitev na tri pokrajine ni dobila podpore. Strokovnjaki so mnenja, da bi se s tako delitvijo zabrisale vse pokrajinske specifičnosti Slovenije in bi spominjale na zgodovinsko preživete delitve. Členitev na tri pokrajine poudarja samo eno razvojno os v Sloveniji, in sicer Koper, Ljubljana, Maribor, zanemarija pa os Kranj, Ljubljana, Novo mesto, Brežice. Poseben problem pri tej delitvi predstavljajo velike razlike v razvitosti med pokrajinami in posamezna "viseča območja". To so območja, ki so gravitacijsko neopredeljena in težijo k dvema ali več središčem (npr. idrijsko območje, ki hkrati gravitira tako k Ljubljani, kot tudi k Novi Gorici).^[24]

Členitev Slovenije na 3 pokrajine se smiselno opira na tradicionalno delitev Slovenije na dežele: Kranjsko, Štajersko in Primorsko. Delitev ustreza evropskim prevladujočim zahtevam po velikih regijah, vendar v Sloveniji ne ustreza omrežju večjih mest in njihovim gravitacijskim območjem. Zaradi velikih reliefnih ovir (npr. izrazitih visoko ležečih razvodnic porečij v alpskem in dinarskem svetu) znotraj treh velikih pokrajin vzbuja upravičene ugovore. Navedene tri pokrajine so glede na prebivalstvo in gospodarsko moč primerljive z evropskimi regijami, za upravno razdelitev pa bi bile glede na velikost prevelike in preveč odmaknjene od potreb prebivalcev.^[1]

4.3 RAZLIČICA USTANOVITVE OSMIH POKRAJIN V SLOVENIJI

Predlog členitve Slovenije na osem pokrajin (predstavljen na sliki 4.2) je v strokovnih krogih dobil doslej največ podpore, saj predstavlja optimalno razmerje med geografsko oblikovanostjo Slovenije, socialno-gospodarskimi in infrastrukturnimi dejavniki, pokrajinsko pripadnostjo in primerljivostjo vsaj s sosednjimi pokrajinami. Poleg tega bi ta delitev glede na razmerje med učinkovitostjo in stroški najbolj smotrno ter optimalno omogočala izpolnjevanje zahtevnih avtonomnih nalog in opravil.

Predlog predvideva naslednjih osem pokrajin s središči:^[24]

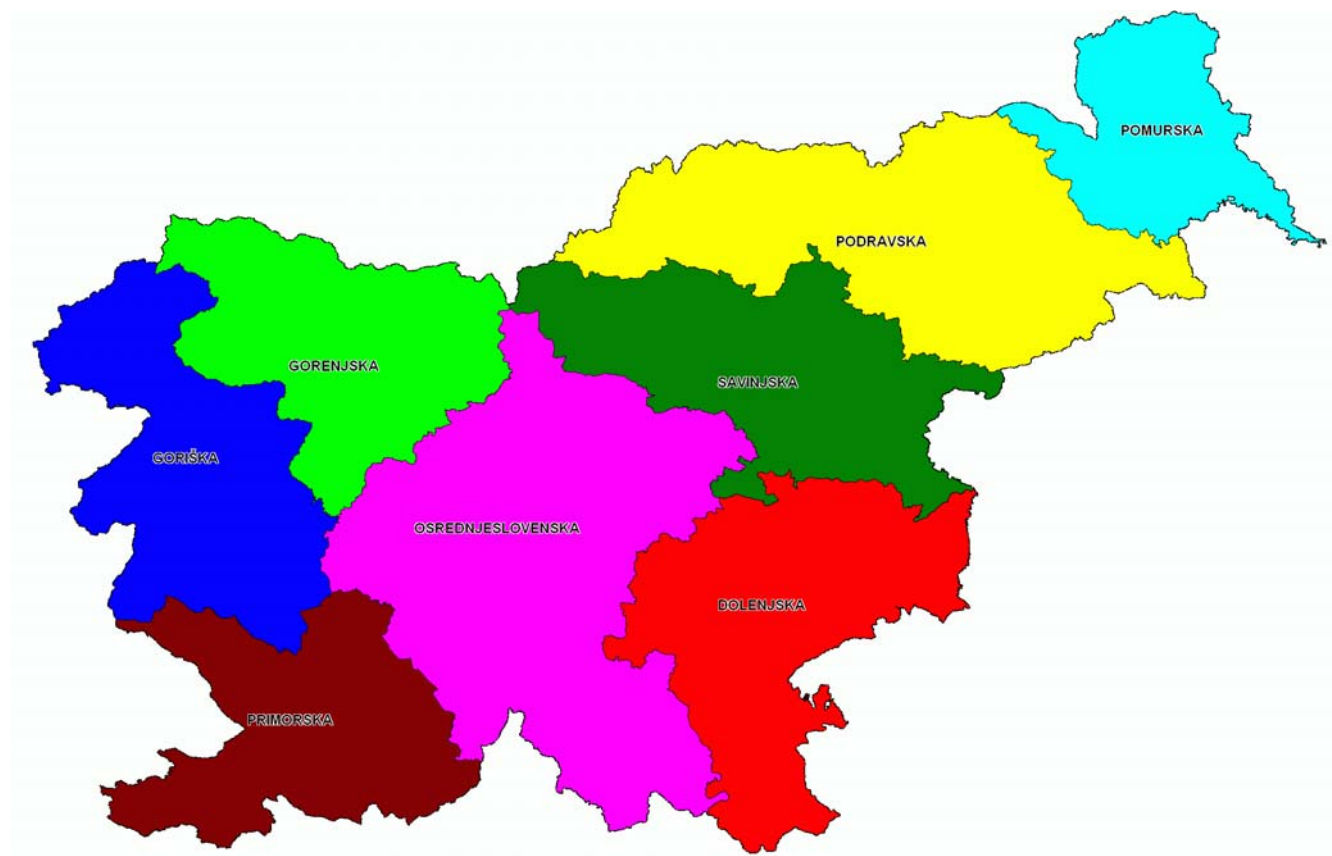
1. Primorska (ali Južna Primorska ali Obalnokraška) - Koper,
2. Goriška (ali Severna Primorska) – Nova Gorica,
3. Gorenjska - Kranj,
4. Osrednjeslovenska - Ljubljana,
5. Dolenjska (ali Jugovzhodna pokrajina) – Novo mesto,
6. Savinjska - Celje,
7. Podravska - Maribor in
8. Pomurska - Murska Sobota.

Tudi v primeru predlagane členitve na 8 pokrajin so med največjo oziroma razvojno najmočnejšo (Osrednjeslovensko) in nekaterimi najmanjšimi (Severna Primorska - Goriška, Pomurska) izrazite razvojne razlike. Vendar členitev ustreza hierarhiji slovenskih mest višje stopnje, oblikovanim gravitacijskim območjem, hkrati pa imajo predlagane (naj)manjše pokrajine še dovolj velik prebivalstveni (človeški) in gospodarski potencial za predvidene naloge in pristojnosti. Med navedenimi potencialnimi pokrajinami je glede na gospodarske kazalce v najslabšem položaju Pomurje (najvišji indeks razvojne ogroženost v okviru 12 statističnih regij), kar poudarja potrebo po prednostni obravnavi njenih razvojnih programov. Ljubljane kot posebne pokrajine projektna skupina ne priporoča, zlasti zaradi njene tesne povezanosti in soodvisnosti z gravitacijskim zaledjem. Pričakovana razvojna pomoč Ljubljane širšemu zaledju je tudi v njenih gospodarskih in drugih srednje- in dolgoročnih interesih.^[1]

V Pomurski in Severovzhodni Sloveniji je brezposelnost za skoraj 50% večja od slovenskega povprečja. Predlog členitve Slovenije na osem pokrajin sledi osnovnemu cilju, da bi bile pokrajine močne. Mesta, v katerih so njihova središča, so v državnih razvojnih programih opredeljena kot glavne točke (regionalnega) razvoja.

Projektna skupina predlaga, da se Ribniško-Kočevsko območje (uvrščeno v statistično regijo Jugovzhodna Slovenija) glede na tradicionalno večplastno navezanost na gravitacijsko območje Ljubljane (ponovno) priključi Osrednjeslovenski regiji. Glede na število prebivalcev, ocene o razvojni ogroženosti, sintezne ocene razvojnih možnosti, ocene razvojnih zmogljivosti in večine drugih regionalizacijskih kriterijev projektna skupina zlasti zaradi gospodarskih razlogov ne priporoča ustanovitve naslednjih potencialnih pokrajin: Notranjsko-kraške, Zasavske, Koroške in Spodnjeposavske.^[1]

Predlagane pokrajine z regionalnimi centri višje stopnje ali/in povezano, razvojno močno mrežo manjših regionalnih centrov (mest), so tudi ustrezen odgovor na pričakovani pritisk bližnjih močnejših središč sosednjih držav. Imajo elementarne regionalne osnove, razvojne potencialne za pričakovane evropske in globalne, zlasti gospodarske izzive.^[1]



Slika 4.2: Členitev Slovenije na osem pokrajin

4.4 RAZLIČICA USTANOVITVE DVANAJSTIH POKRAJIN V SLOVENIJI

NUTS (Standardna klasifikacija teritorialnih enot) deli regije v državah članicah EU na več ravni, za dodeljevanje finančnih sredstev EU pa sta najpomembnejši NUTS-2 in NUTS-3 statistični ravni. NUTS-2 je osnova za dodeljevanje sredstev v okviru prvega prednostnega cilja strukturnih skladov. Sredstva iz prvega cilja obsegajo približno 70% sredstev, namenjenih strukturnim skladom in so namenjena regijam na ravni NUTS-2, ki imajo BDP na prebivalca v obdobju zadnjih treh let nižji od 75% povprečja EU. Regije na ravni NUTS-3 pa so teritorialna osnova za dodeljevanje pomoči regijam s strukturnimi problemi (npr. ruralna in industrijska območja).

V procesu vključevanja Slovenije v Evropsko unijo je bila sprejeta odločitev, da se bo **ozemlje Slovenije na ravni NUTS-3 razdelilo na 12 regij**. To so statistične regije, ki služijo kot funkcionalne razvojne regije in za katere se pripravljajo regionalni razvojni programi^[8].

Tudi Statistični urad Republike Slovenije je za izkazovanje statističnih podatkov na regionalni ravni prevzel členitev Slovenije na **12 t.i. statističnih regij**. Trenutno je statistična regija v Sloveniji vmesna raven med državno (nacionalno) in lokalno ravno (občine, naselja, krajevne skupnosti), izraz pa se uporablja od leta 1995 dalje.

Statistične regije so postale del hierarhične členitve ozemlja Slovenije, ki jo sestavljajo naslednje ravni: popisni (prostorski) okoliš, statistični okoliš, naselje, občina, statistična regija. Po uvedbi Standardne klasifikacije teritorialnih enot (SKTE) iz leta 2000 se meje statističnih regij in občin v celoti ujemajo, kar pa ne velja več za upravne enote.^[25]

Delitev Slovenije na 12 statističnih regij na ravni NUTS-3 je zapisana tudi v Zakonu o ratifikaciji Pogodbe med državami članicami EU in pristopnimi članicami o pristopu Češke republike,

Republike Estonije, Republike Ciper, Republike Latvije, Republike Litve, Republike Madžarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije in Slovaške republike k Evropski uniji s Sklepno listino (MPPEU)^[26], in sicer:

1. Pomurska,
2. Podravska,
3. Koroška,
4. Savinjska,
5. Zasavska,
6. Spodnjeposavska,
7. Jugovzhodna Slovenija (nekdanja regija Dolenjska),
8. Osrednjeslovenska,
9. Gorenjska,
10. Notranjsko-kraška,
11. Goriška in
12. Obalno-kraška.

Členitev Slovenije na 12 pokrajin tako izhaja iz delitve Slovenije na ravni NUTS-3 na 12 statističnih regij. Prednost te členitve je v tem, da je že vpeljana in uveljavljena, ter da upošteva poglobitve ekonomsko-socialne kazalce posameznih slovenskih pokrajin. Razlike v velikosti so sprejemljive, dvomi veljajo le za štiri najmanjše pokrajine, ki imajo manj kot 100.000 prebivalcev (Koroška, Posavska, Zasavska in Notranjsko-Kraška). Pomanjkljivost členitve Slovenije na 12 pokrajin pa je v tem, da spodbuja še dodatno delitev Slovenije na več pokrajin.



Slika 4.3: Delitev Slovenije na 12 pokrajin

4.5 RAZLIČICA USTANOVITVE ŠTIRINAJSTIH POKRAJIN V SLOVENIJI

Vlada Republike Slovenije je 12. februarja 2004 sprejela **predlog novega Zakona o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (ZSRR-1)**^{9]}, ki je del programa za učinkovit vstop Slovenije v EU. Ta novi zakon naj bi nadomestil veljavni zakon (Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja – ZSRR, UL RS 60/99 in 56/03) in sledi njegovi strukturi poglavij ter ga v vsebinskem smislu dopolnjuje in nadgrajuje.

Predlog **preoblikovanja sedanjih 12 statističnih regij v 14 razvojnih regij**⁴, ki vključuje razdelitev Podravja na Zgornje Podravje in Spodnje Podravje ter delitev Savinjske regije na Savinjsko in Savinjsko-Šaleško, je nastal, ker so se pri doslej uveljavljenem izhodišču za izvajanje regionalne politike, ki je utemeljevalo 12 statističnih regij, pojavile težave. Sedanji programski odbori za pripravo regionalnega razvojnega programa naj bi se preoblikovali v regionalne razvojne svete, ki bodo predstavljali in povezovali interese občin in gospodarstva v posamezni regiji s civilno družbo na tem območju. Prav tako se predlaga tudi vsebinsko nadgradnjo in jasnejše pozicioniranje obstoječih regionalnih razvojnih agencij.

Predlog zakona sicer *ne ureja vprašanja upravno-politične decentralizacije*, ki naj bi jo prinesle pokrajine, vzpostavlja in krepi pa regionalne mehanizme za spodbujanje razvoja, ki jih bodo potrebovale tudi bodoče pokrajine. Z njimi se želi vzpostaviti in utrditi regionalno raven doseganja konsenza o razvojnih prioritetah. Vendar pa je, glede na to, da pokrajine omogočajo tudi skladen gospodarski razvoj regije, možno, da bi v primeru, če bo sprejet predlog zakona o skladnem regionalnem razvoju, ki določa oblikovanje 14 razvojnih regij v Sloveniji, razdelili Slovenijo na 14 pokrajin, ki bi bile ozemeljsko enako opredeljene kot razvojne regije.

Predlagana institucionalna nadgradnja v regijah naj bi potekala usklajeno s projektom oblikovanja pokrajin. Rešitve, ki so vsebovane v predlogu zakona, dopolnjujejo projekt oblikovanja pokrajin na pomembnem segmentu regionalnega razvoja, ki naj bi bil ena ključnih izvernih pristojnosti bodočih pokrajin. Predlog zakona gradi na veljavni zakonodaji s področja lokalne samouprave⁵. Ureja pogoje za učinkovito izvajanje decentralizirane razvojne funkcije države s pritegnitvijo razvojnih partnerjev, še posebej gospodarstva. Po oblikovanju pokrajin bodo lahko strukture, ki jih predvideva predlog zakona, v veliki večini še naprej delovale v novih pogojih. Projekt spodbujanja skladnega regionalnega razvoja in projekt oblikovanja pokrajin sta torej vsebinsko usklajena.

Glede oblikovanja 14 razvojnih regij je bila dosežena precejšnja mera soglasja, vendar pa tudi tega predloga ni bilo mogoče popolnoma uskladiti, ker mu je iz strokovnih razlogov nasprotoval Statistični urad Republike Slovenije, saj je Slovenija zaključila pristopna pogajanja o teritorialni členitvi ozemlja na NUTS-3 razčlenitveni ravni statistične klasifikacije z dogovorom o obstoječih 12 statističnih regijah.

Predlog ZSRR-1 določa členitev ozemlja Republike Slovenije na **14 razvojnih regij**, ki so teritorialno določene z mejami vključenih občin⁶:

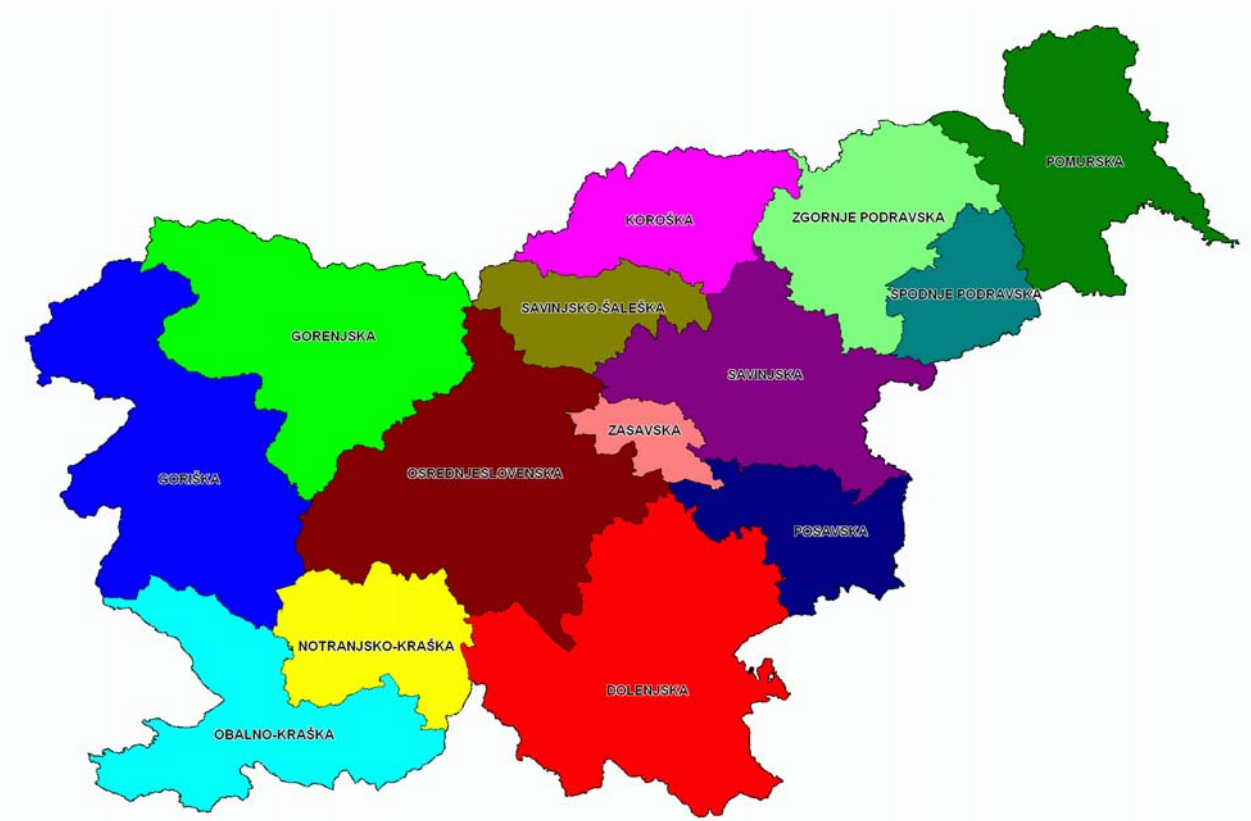
⁴ Razvojna regija je osnovna funkcionalna enota za izvajanje regionalne politike. 14 razvojnih regij je teritorialno določenih z mejami vključenih občin, glede na svojo velikost in interes občin ter drugih partnerjev za oblikovanje območnega razvojnega partnerstva pa so razdeljene na več funkcionalno-interesno zaključenih območij. Na ravni razvojne regije sta ključna nosilca razvojne politike regionalni razvojni svet, ki deluje kot partnerski organ razvojne zveze občin oziroma občin in drugih razvojnih partnerjev v regiji, ter regionalna razvojna agencija, ki zagotavlja uresničevanje razvojnih nalog.

⁵ Zakon o lokalni samoupravi /ZLS/ (UL RS 72/93) je bil že tolikokrat dopolnjen in spremenjen, da je vlada RS dala v obravnavo novi Zakon o lokalni samoupravi /ZLS-1/, ki naj bi nadomestil sedanjega. Prva obravnava tega predloga zakona je bila 3.12. 2003, druga pa 26.2. 2004.

⁶ Razvojne regije smo preimenovali v pokrajine. Odebeljeno so označena predlagana središča pokrajin.

1. **Dolenjska pokrajina**, ki vključuje občine in mestne občine: Črnomelj, Metlika, **Novo mesto**, Semič, Šentjernej, Škocjan, Trebnje, Dolenjske Toplice, Mirna peč, Žužemberk, Kočevje, Loški Potok, Osilnica, Ribnica, Kostel, Sodražica;
2. **Gorenjska pokrajina**, ki vključuje občine: Bled, Bohinj, Cerklje na Gorenjskem, Gorenja vas-Poljane, Jesenice, **Kranj**, Kranjska Gora, Naklo, Preddvor, Radovljica, Šenčur, Škofja Loka, Tržič, Železniki, Žiri, Jezersko, Žirovnica;
3. **Goriška pokrajina**, ki vključuje občine: Ajdovščina, Bovec, Brda, Cerkno, Idrija Kanal, Kobarid, Miren-Kostanjevica, **Nova Gorica**, Tolmin, Vipava, Šempeter-Vrtojba;
4. **Koroška pokrajina**, ki vključuje občine: Črna na Koroškem, Dravograd, Mežica, Mislinja, Muta, Podvelka, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, **Slovenj Gradec**, Vuzenica, Prevalje, Ribnica na Pohorju;
5. **Obalno-kraška pokrajina**, ki vključuje občine: Divača, Hrpelje-Kozina, Ilirska Bistrica, Izola, Komen, **Koper**, Piran, Sežana;
6. **Notranjsko-kraška pokrajina**, ki vključuje občine: Cerknica, Loška dolina, Pivka, **Postojna**, Bloke;
7. **Osrednjeslovenska pokrajina**, ki vključuje občine: Borovnica, Brezovica, Dobropolje, Dobrova-Polhov Gradec, Dol pri Ljubljani, Domžale, Grosuplje, Ig, Ivančna Gorica, Kamnik, **Ljubljana**, Logatec, Lukovica, Medvode, Mengeš, Moravče, Škofljica, Velike Lašče, Vodice, Vrhnika, Horjul, Komenda, Trzin, Litija, Šmartno pri Litiji;
8. **Zgornje Podravska pokrajina**, ki vključuje občine: Duplek, Kungota, **Maribor**, Pesnica, Rače-Fram, Ruše, Slovenska Bistrica, Starše, Šentilj, Hoče-Slivnica, Lovrenc na Pohorju, Miklavž na Dravskem polju, Oplotnica, Selnica ob Dravi, Lenart, Benedikt, Cerkvenjak, Sveta Ana;
9. **Spodnje Podravska pokrajina**, ki vključuje občine: Destričnik, Dornava, Gorišnica, Juršinci, Kidričevo, Majšperk, **Ptuj**, Videm, Zavrč, Hajdina, Markovci, Podlehnik, Sveti Andraž v Slovenskih goricah, Trnovska vas, Žetale;
10. **Pomurska pokrajina**, ki vključuje občine: Beltinci, Tišina, Črenšovci, Gornja Radgona, Gornji Petrovci, Šalovci, Kobilje, Kuzma, Lendava, Ljutomer, Moravske Toplice, **Murska Sobota**, Odranci, Puconci, Radenci, Rogašovci, Sveti Jurij ob Ščavnici, Turnišče, Cankova, Dobrovnik, Grad, Hodoš, Križevci pri Ljutomeru, Razkrižje, Velika Polana, Veržej, Ormož;
11. **Posavska pokrajina**, ki vključuje občine: **Brežice**, **Krško**, Sevnica;
12. **Savinjska pokrajina**, ki vključuje občine: **Celje**, Kozje, Laško, Podčetrtek, Rogaška Slatina, Rogatec, Slovenske Konjice, Šentjur pri Celju, Šmarje pri Jelšah, Štore, Vitanje, Vojnik, Zreče, Bistrica ob Sotli, Braslovče, Dobje, Dobrna, Polzela, Prebold, Tabor, Vransko, Žalec;
13. **Savinjsko-šaleška pokrajina**, ki vključuje občine: Gornji Grad, Ljubno, Luče, Mozirje, Nazarje, Šmartno ob Paki, Šoštanj, **Velenje**, Solčava;
14. **Zasavska pokrajina**, ki vključuje občine: Hrastnik, Radeče, **Trbovlje**, Zagorje ob Savi.

Na sliki 4.4 je prikazana delitev Slovenije na 14 pokrajin kot jih predlaga Predlog novega zakona o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja.



Slika 4.4: Delitev Slovenije na 14 razvojnih regij

Pomanjkljivost te delitve je, da spodbuja delitev na več pokrajin ter da se večja števila majhnih, ekonomsko šibkih in v razvoju zastajajočih pokrajin. Šest pokrajin ima manj kot 100.000 prebivalcev (Koroška, Posavska, Zasavska, Notranjsko-Kraška, Spodnje Podravska in Savinjsko-Saleška). Glede na število prebivalcev, ocene o razvojni ogroženosti, ocene razvojnih zmogljivosti in večine drugih regionalizacijskih kriterijev pa so razlike med 14 pokrajinami že precejšnje. Razlike v razvitosti bi bile večje kot v primeru delitve na velike pokrajine. Tudi pri tem predlogu se pojavljajo »viseča območja«. Tako je npr. Ribniško-Kočevsko območje (uvrščeno je v Dolenjsko statistično regijo) tradicionalno navezano na gravitacijsko območje Ljubljane, zato bi bilo smiselno, da se to območje vključi v Osrednjeslovensko pokrajino.^[24]

5 KATEGORIZACIJA CEST

Zakon o javnih cestah (ZJC; UL RS 29/97, 18/02, 50/02, 110/02) med drugim določa tudi status in kategorizacijo javnih cest. Glede na pomen, ki ga imajo ceste za promet, in glede na povezovalno funkcijo cest v prostoru, se državne ceste kategorizirajo na avtoceste, hitre ceste, glavne ceste I. in II. reda ter regionalne ceste I., II. in III. reda, občinske ceste pa na lokalne ceste in javne poti (3. člen ZJC).

5.1 ZAKONSKA OSNOVA ZA KATEGORIZACIJO CEST V SLOVENIJI

Zakon o javnih cestah v 14. členu določa, da je državna cesta kategorizirana javna cesta, namenjena prometnemu povezovanju regij ter pomembnejših naselij v državi in z enakimi v sosednjih državah, prometnemu povezovanju pokrajin znotraj države ter prometnemu povezovanju pomembnejših naselij znotraj pokrajine. Če na taki cestni povezavi ni zgrajena obvozna cesta mimo naselja, je sestavni del državne ceste tudi njen del, ki poteka skozi naselje.

V 3. členu Uredbe o merilih za kategorizacijo javnih cest (UL RS 49/97) pa so opredeljene **kategorije državnih cest**, ki so prikazane v tabeli 5.1.

Tabela 5.1: Uradne kategorije in podkategorije cest ^[27]

Državne ceste	Občinske ceste	
izven in v naseljih:	izven naselij:	v naseljih (ulični sistem):
AC avtocesta HC hitra cesta G1 glavna cesta I.reda G2 glavna cesta II.reda R1 regionalna cesta I.reda R2 regionalna cesta II.reda R3 regionalna cesta III. reda RT regionalna cesta III. reda KP kolesarska pot (KD, KG,	 LC lokalna cesta JP javna pot KP kolesarska pot (KD,	 *LH hitra mestna cesta LG glavna mestna cesta *LM mestna magistrala LZ zbirna mestna ali krajevna cesta LK mestna ali krajevna cesta JP javna pot (dostopnost) KP kolesarska pot (KD, KG, KR, KJ)

* Dopolnjena tabela s podkategorijama zaradi poenotenja vodenja kategoriziranih cest v naselju.

Pod upravljanje in vzdrževanje Direkcije RS za ceste (DRSC) spadajo:

- glavne ceste I. reda (s skrajšano oznako G1), ki so namenjene prometnemu povezovanju med pomembnejšimi središči regionalnega pomena. Navezujejo se na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestne sisteme sosednjih držav. Njihov sestavni del so tudi posebni priključki nanje, če so zgrajeni;
- glavne ceste II. reda (s skrajšano oznako G2), ki so namenjene prometnemu povezovanju med središči regionalnega pomena in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije. Njihov sestavni del so tudi posebni priključki nanje, če so zgrajeni;
- regionalne ceste I. reda (s skrajšano oznako R1), ki so namenjene prometnemu povezovanju pomembnejših središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na

državne ceste enake ali višje kategorije. Njihov sestavni del so tudi posebni priključki nanje, če so zgrajeni;

- regionalne ceste II. reda (s skrajšano oznako R2), ki so namenjene prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije;
- regionalne ceste III. reda (s skrajšano oznako R3) so namenjene prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti, za državo pomembnih turističnih (turistične ceste, s skrajšano oznako RT) in obmejnih območij ter mejnih prehodov z državnimi cestami enake ali višje kategorije, kadar po predpisanih merilih za kategorizacijo ne dosežejo višje kategorije.

Avtoceste ter hitre ceste upravlja in vzdržuje Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS), lokalne ceste, javne poti ter kolesarske poti pa so pod pristojnostjo občin.

5.2 MERILA ZA DOLOČITEV KATEGORIJE JAVNE CESTE

Kategorija javne ceste se po 7. členu Uredbe o merilih za kategorizacijo javnih cest (UL RS 49/97) določi glede na izpolnjena merila o povezovalnih funkcijah in prometno-tehničnih lastnostih, ki jih ima ta cesta v primerjavi z zahtevanimi po posameznih kategorijah javnih cest.

Javni cesti se določi tista kategorija, za katero izpolnjuje najmanj tri od petih meril, ki so v 11. členu te uredbe označena kot osnovna (skrajšano O) funkcija ali značilnost javne ceste določene kategorije. Hkrati mora po preostalih dveh merilih izpolnjevati povezovalne funkcije ali značilnosti javne ceste, ki so za to kategorijo v merilih označene kot dopustne (skrajšano D). Posamezna javna cesta pa ima lahko tudi neustrezno funkcijo ali značilnost (skrajšano N) določene kategorije.

8. člen Uredbe o merilih za kategorizacijo javnih cest (UL RS 49/97) pravi, da če ima dvoje ali več javnih cest, ki bi po merilih za določitev njihove kategorije lahko bile razvrščene v isto kategorijo državnih cest, enako funkcijo povezovanja v prostoru, se pri njihovi kategorizaciji upoštevajo dodatna merila za določitev cestne povezave najvišje kategorije. Dodatna merila obsegajo vrednostno in/ali opisno določene prometno-tehnične in vozno-dinamične lastnosti javne ceste, prometno-varnostne lastnosti javne ceste in vplive cestnega prometa na okolje ob javni cesti.

V najvišjo kategorijo se razvrsti tista cesta, ki izpolnjuje največ pogojev za hitro, varno in nemoteno odvijanje prometa ter za varstvo okolja, skozi katero poteka, določenimi z dodatnimi merili iz 12. člena te uredbe.

Merila povezovalnih funkcij in prometno-tehničnih lastnosti (11. člen Uredbe o merilih za kategorizacijo javnih cest), ki jih mora izpolnjevati posamezna kategorija javnih cest, se nanašajo na prostor, ki ga cesta povezuje, na družbenogospodarski in upravno-teritorialni pomen naselij, ki jih cesta povezuje, na prometni pomen ceste po vrsti in strukturi prometa ter na potek ceste v prostoru glede na naselja in so naslednja:

1. prostor, ki ga cesta povezuje,
2. pomen naselij, ki jih cesta povezuje,
3. prometna funkcija ceste,
4. struktura prometa,
5. potek ceste glede na naselje.

Tabela s posameznimi merili za določanje kategorije javnih cest za posamezne kategorije cest je v prilogi 2^[27].

Dodatna merila za določitev cestne povezave najvišje kategorije (12. člen Uredbe) pa so sledeča:

1. prometno-tehnične in vozno-dinamične lastnosti ceste,
2. prometno-varnostne lastnosti ceste in
3. vplivi cestnega prometa na okolje.

Tabela s posameznimi dodatnimi merili za določanje cestne povezave najvišje kategorije za posamezne kategorije cest je v prilogi 3^[27].

Po zgraditvi avtoceste ali hitre ceste se obstoječa glavna cesta ali odsek te ceste, ki poteka vzporedno z novozgrajeno daljinsko cesto in povezuje najmanj dve središči regionalnega pomena, prekategorizira med regionalne ceste tako, da se zagotovi nepretrgana vzporedna povezava te kategorije.

Po zgraditvi državne ceste – obvozne ceste mimo naselja se njen odsek skozi naselje prekategorizira med občinske ceste (14. člen Uredbe o merilih za kategorizacijo javnih cest).

6 ANALIZA TRENUTNE KATEGORIZACIJE

Ustreznost kategorizacije javnih cest je bila preverjena za glavne ceste I. in II. reda ter regionalne ceste I., II. in III. reda na ravni obravnavanih potencialnih regionalnih členitev Slovenije. V Sloveniji obstajata na državni ravni dve prometni in razvojni osi s križiščem v Ljubljani. Temeljni element koncepta razvoja so prometne regije s središči, ki so določene v Strategiji (SPRS)^[3].

Naslednje izhodišče koncepta so prometne regije s središči na različnih ravneh. Ta se navezujejo na prometni križ, preko katerega je izvedeno tudi medsebojno navezovanje. Izjema je Slovenj Gradec, ki mu je zaradi tega potrebno zagotoviti enakovredno povezavo (hitra cesta). Z glavnimi cestami I. reda se dopolnijo radialne vrzeli cestnega križa, z glavnimi cestami II. reda pa še preostale vrzeli in neposredno povezovanje mezoregionalnih središč mimo Ljubljane.^[13]

V prejšnjih poglavjih so bile predstavljene zakonske podlage za regionalizacijo Slovenije in kategorizacijo cest v državi in možne različice členitve Slovenije na pokrajine. V tem poglavju pa je najprej predstavljen obseg državne in občinske cestne mreže. Da se lahko poda predlog nove kategorizacije cest, je potrebno najprej analizirati trenutno stanje (analiza je bila narejena za državne ceste – brez AC in HC, ki so pod upravljanjem DARSa), tudi s prostorskega vidika. V tem delu je bilo preverjeno ujemanje sedanje kategorizacije cest s kategorizacijo, ki jo uvaja SPRS.

Ker je določanje kategorije javne ceste zahteven proces, je bila analiza trenutne kategorizacije predstavljena tudi z upoštevanjem različnih dejavnikov (pomen posamezne ceste glede na najhitrejšo povezavo med občinami, središči medobčinskega, regionalnega, nacionalnega pomena ter nacionalnimi središči mednarodnega pomena⁷. Najhitrejše cestne povezave med občinami smo utežili s številom prebivalcev po posameznih občinah, številom zaposlenih v poslovnih subjektih in z dodano vrednostjo, ki so jo zaposleni v poslovnih subjektih ustvarili v letu 2002. Vsi ti dejavniki pripomorejo k bolj realnemu prikazu pomembnosti posamezne ceste). Z vidika tehnične ustreznosti ceste so bili po posameznih kategorijah cest predstavljeni tehnični elementi ceste ter prometne količine in prepustnost cest, katerim morajo posamezne ceste zadostiti, da se jih lahko uvrsti v določeno kategorijo cest. Za posamezno kategorijo ceste je določena tudi minimalna raven prometne varnosti, ki jo le-ta zagotavlja. Zato je za vsako od različic prikazano tudi število črnih točk na cestah v pokrajini.

Pri določanju kategorije ceste je potrebno upoštevati tudi koliko prebivalcev je v njenem zaledju, koliko občin se navezuje nanjo, saj večje ko je število občin in prebivalcev, bolj je cesta obremenjena in višja bi morala biti njena kategorija. Zato je v sedmem podpoglavju predstavljena kategorizacija cest po posameznih pokrajinah glede na njihovo število. Za vsako različico posebej je prikazan delež občin, državnih cest in prebivalcev.

Pomemben podatek za odločanje o delitvi državnih cest na pokrajinske je tudi trenutna gostota cestnega omrežja. Manjša kot je gostota določenega dela cestnega omrežja, manj smiselna je njegova delitev.

V tem podpoglavju je prikazano tudi kolikšne deleže trenutno upravljajo pogodbeni izvajalci rednega vzdrževanja. Med temi deleži in med deleži cest, ki bi padli pod pokrajine, se lahko potegne vzporednica in naredi primerjava pokrivanja področja posamezne upravljavske enote.

⁷ Pomen mest in določitev središč posameznih kategorij je povzet iz Odloka o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Ur.l. RS, št. 76/04.

6.1 DRŽAVNA CESTNA MREŽA

Od 6224 km državnih cest⁸ v RS jih 5849 km sodi pod upravljanje DRSC, 375 km (avtocest in vse hitre ceste razen H1) pa pod upravljanje DARS. Dolžina, povprečni letni dnevni promet (PLDP) ter prometno delo po posameznih kategorijah cest so zbrani v tabeli 6.1.

Tabela 6.1: Značilnosti posameznih kategorij državnih cest v Sloveniji (stanje na dan 31. december 2003)^[28]

	Dolžina (km)	Povprečni PLDP	Prometno delo _vsi (mio voznih km/leto)	Prometno delo _domači (mio voznih km/leto)
AC	329,3	22.616	2.719	2.355
HC	122,1	17.419	776	622
G1	513,4	9.234	1.730	1.448
G2	444,9	6.721	1.091	1.036
R1	948,2	3.853	1.334	1.249
R2	1.178,3	3.686	1.585	1.541
R3	2.083,1	1.328	1.010	966
RT	595,1	278	60	57
Skupaj	6.224,5	4.544	10.307	9.274

Vir: http://www.drsc.si/docs/Seznam_Odsekov2003.pdf

Največji delež sodi v kategorijo regionalnih cest III. reda. Najmanj je avtocest in hitrih cest, ki pa se še gradijo, zato se bo njihov delež v prihodnosti nekoliko povečal. Čeprav je avtocest glede na dolžino ostalih cest relativno malo, pa je na njih najvišji PLDP in hkrati tudi največ opravljenega prometnega dela.

6.2 OBČINSKA CESTNA MREŽA

Poleg državnih cest imamo v Sloveniji še občinske ceste, s katerimi upravljajo in jih vzdržujejo občine. Občinske ceste se delijo na lokalne ceste in javne poti. Skupna dolžina občinskih cest je 32.059 kilometrov. Podrobnejša razdelitev je prikazana v tabeli 6.2, kjer so navedene tudi dolžine posameznih kategorij cest.

Tabela 6.2: Dolžine občinskih cest po posameznih kategorijah (12. 2003)^[29]

Občinske ceste	Kategorija ceste	Dolžina (km)
		Lokalne ceste lokalne ceste (LC) glavne mestne ceste (LG) zbirne mestne ceste (LZ) mestne (krajevne) ceste (LK) lokalne ceste skupaj
Javne poti	javne poti (JP)	18.189
	javne poti za kolesarje (KJ)	56
	javne poti skupaj	18.245

⁸ Podatki o dolžinah državnih cest se v poročilu med sabo nekoliko razlikujejo. Razlike so zaradi različnih virov ter upoštevanja ali neupoštevanja nekaterih odsekov (priključki, nasprotni vozni pas pri ločenih voziščih) v posameznih analizah

6.3 ANALIZA PROSTORSKEGA VIDIKA

V tem poglavju smo preverili ujemanje sedanje kategorizacije cest s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije^[3], v kateri je navedena opredelitev policentričnega omrežja naselij (slika 3.1) in usmeritev za razvoj prostorskega sistema (slika 3.3).

V prilogi 4 je prikazano ujemanje posameznih lastnosti cest z lastnostmi, ki bi jih morala imeti posamezna cesta določene kategorije glede na Uredbo o merilih za kategorizacijo. Opisi ujemanja cest posameznih kategorij s poudarkom na prostorsko povezanost pa so predstavljeni v nadaljevanju.

Hitre ceste (v pristojnosti DRSC) se vse ujemajo z daljinskimi cestnimi povezavami mednarodnega pomena, ki so opredeljene v Strategiji^[3].

6.3.1 Glavne ceste I. reda

Glavne ceste I. reda spadajo v naslednje tri skupine cestnih povezav glede na Strategijo^[3] (tabela 6.3):

- daljinska cestna povezava mednarodnega pomena,
- cestna povezava čezmejnega pomena,
- cestna povezava nacionalnega pomena.

Do izgradnje daljinske cestne povezave mednarodnega pomena v smeri Reka, Ilirska Bistrica, Postojna/Divača se še naprej zagotavlja obstoječo cestno povezavo od Krvavega potoka preko Kozine do Staroda in naprej proti Reki.

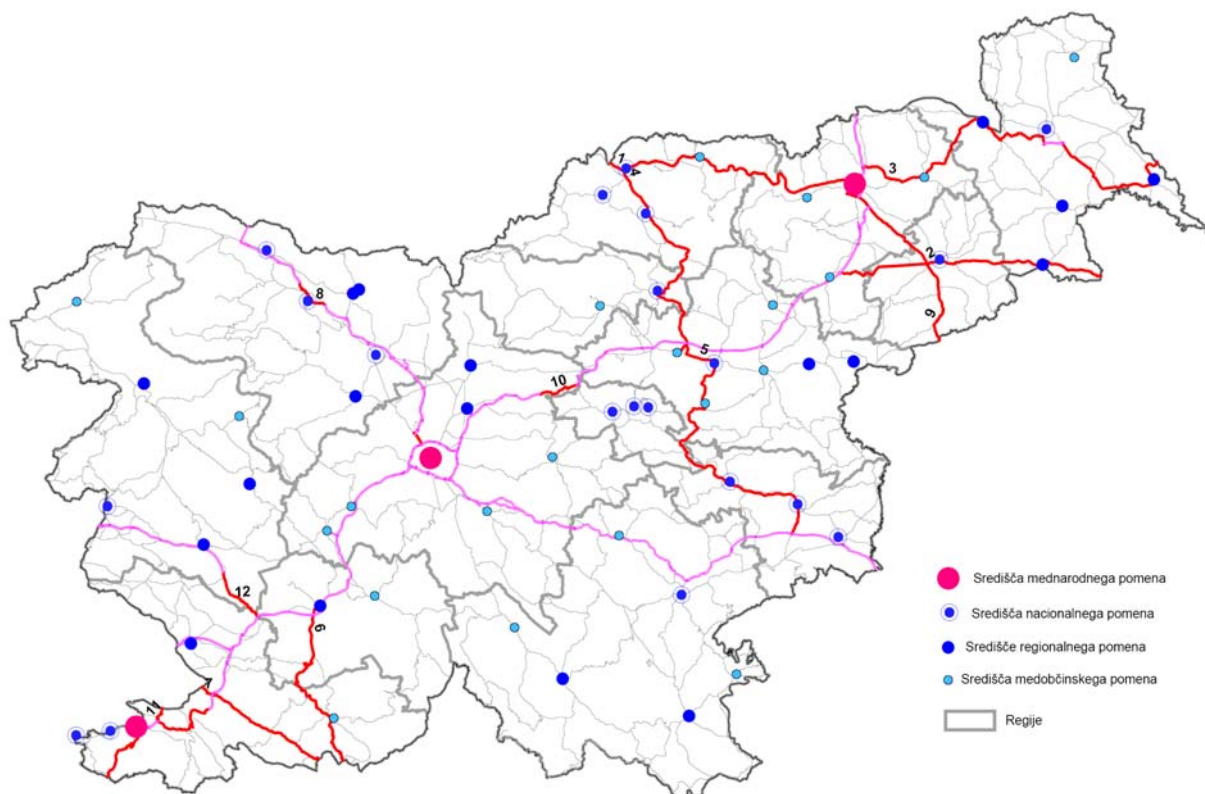
Tabela 6.3: Prostorski pomen glavnih cest I. reda

IVRC	Cesta	Opis	Dolžina (km)*	Pomen ^[3]
G1	1	Vič-Dravograd-Maribor-Tezno-Hajdina	87,5	nacionalni
G1	2	Sl.Bistrica-Ptuj; Ormož-Središče ob Dravi	58,9	čezmejni
G1	3	Pesnica-Lenart-MS; Lipovci-Lendava-Dolga vas	84,3	mednarodni
G1	4	Dravograd-Sl.Gradec-Velenje-Arja vas	53,2	čezmejni
G1	5	Arja vas-Celje-Zidani most-Krško-Drnovo	72,9	čezmejni / nacionalni
G1	6	Postojna-Ilirska Bistrica-Jelšane	43,3	mednarodni
G1	7	Starod-Kozina-Krvavi potok	30,9	nacionalni
G1	8	Vrba-Lesce-Črnivec; Ljublj. (Šentvid-obvoznica)	12,1	mednarodni
G1	9	Hajdina (Ptuj)-Gruškovje	19,7	mednarodni
G1	10	Trojane-Kompolje; Klanec-križišče Dekani	28,5	mednarodni
G1	11	Škofije-Dekani; Koper-Dragonja	20,4	čezmejni
G1	12	Razdrto-Vipava	13,1	čezmejni

*BCP, 2003.

Na sliki 6.1 je prikazana lega posameznih cest G1 v slovenskem prostoru. Glede na Uredbo o merilih za kategorizacijo cest smo analizirali ujemanje sedanjih kategorij posameznih cest z merili povezovalnih funkcij in prometnega pomena javnih cest (priloga 2). Prostor, ki naj bi ga ceste G1 povezovali, so regije in področja znotraj regij, dopustna pa je tudi povezava s sosednjimi državami. Naselja, ki jih ceste G1 povezujejo, naj bi bila regionalna središča z 20.000 do 50.000 prebivalci. Dopustna je tudi povezava med glavnimi centri. Osnovna prometna funkcija cest G1 naj bi bilo povezovanje od 50 do 100 km, dopustno pa je tudi

povezovanje nad 100 km. Pri strukturi prometa naj bi bilo medregionalnega prometa nad 30%. Potek cest G1 glede na naselja pa naj bi bil večinoma zunaj naselij.



Slika 6.1: Lega glavnih cest I. reda (rdeče) na državnem omrežju (vijolično so AC in HC) in glavna središča po pomenu

Trenutne ceste G1 se glede prostorskih parametrov večinoma ujemajo z zahtevami v Uredbi, še največje neujemanje opazimo pri dolžinah teh cest, ki so pri polovici cest krajše od 50 km (tabela 6.3). Večina teh krajših cest povezuje pomembnejša naselja z mejo (npr. G1-11, G1-9) in zaradi geografskih dejavnikov praktično ne morejo biti daljše. Nekaj krajših cest (npr. G1-8 ali G1-10) predstavlja še ostanek bivšega državnega cestnega križa, ki ga sedaj postopoma zamenjujejo avtoceste in hitre ceste.

6.3.2 Glavne ceste II. reda

Tudi nekaterim glavnim cestam II. reda lahko pripišemo pomen, ki je opredeljen v Strategiji^[3]. Večinoma imajo nacionalni pomen (tabela 6.4). Ceste 109, 110 in 111 v Strategiji niso opredeljene, vendar jim glede na njihov potek lahko pripišemo čezmejni povezovalni pomen.

Tabela 6.4: Prostorski pomen glavnih cest II. reda

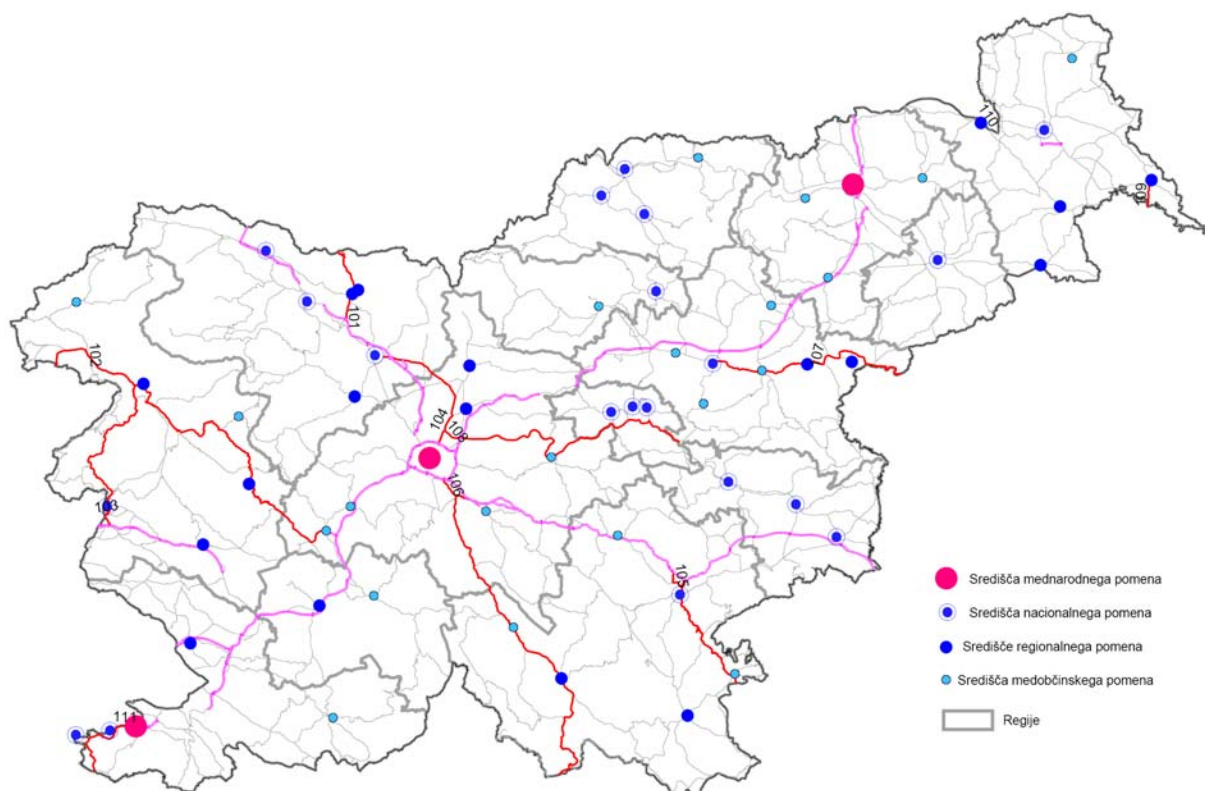
IVRC	Cesta	Opis	Dolžina (km)	Pomen ^[3]
G2	101	Ljubelj-Bistrica pri Trziču-Podtabor	19,6	nacionalni
G2	102	Robič-Kobarid-Tolmin-Idrija-Kalce-Logatec	97,5	nacionalni
G2	103	Peršeti-Nova Gorica-Šempeter-Vrtojba	42,6	nacionalni
G2	104	Kranj-Brnik-Mengeš-Trzin-Ljubljana	36,0	nacionalni
G2	105	Karteljevo-NM-Metlika; Mačkovec-NM	37,1	čezmejni
G2	106	LJ-Kočevje-Petrina; Škofljica-Šmarje Sap	86,4	nacionalni
G2	107	Celje-Šentjur-Šmarje pri Jelšah-Dobovec	47,8	nacionalni
G2	108	LJ-Litija-Hrastnik-Zidani most	64,9	nacionalni
G2	109	Petišovci-Dolnji Lakoš	4,3	(čezmejni) ¹
G2	110	Gornja Radgona – most čez Muro	1,0	(čezmejni) ¹
G2	111	Koper-Sečovelje	25,0	(čezmejni) ¹

¹ – V Strategiji te ceste nimajo definiranega pomena

* – BCP, 2003

Na sliki 6.2 je prikazana lega posameznih cest G2 v slovenskem prostoru. Glede na Uredbo o merilih za kategorizacijo cest naj bi bil prostor, ki naj bi ga povezovala cesta G2, regije in področja znotraj regij, dopustna pa je tudi povezava s sosednjimi državami. Naselja, ki jih ceste G2 povezujejo, naj bi bila regionalna središča z 20.000 do 50.000 prebivalci. Dopustna je tudi povezava med regionalnimi središči z manj prebivalci. Osnovna prometna funkcija cest G2 naj bi bilo povezovanje od 50 do 100 km, dopustno pa je tudi krajše povezovanje, to je od 20 do 50 km. Pri strukturi prometa naj bi bilo medregionalnega prometa nad 30% oziroma dopusten delež je tudi od 15 do 30%. Potek cest G2 glede na naselja pa naj bi bil zunaj in v naseljih.

Trenutne ceste G2 se glede prostorskih parametrov večinoma ujemajo z zahtevami v Uredbi. Dve cesti (109 in 110) sta zelo kratki, povezujeta pa središči medobčinskega pomena z državno mejo.



Slika 6.2: Lega glavnih cest II. reda (rdeče) na državnem omrežju (vijolično so AC in HC) in glavna središča po pomenu

6.3.3 Regionalne ceste I. reda

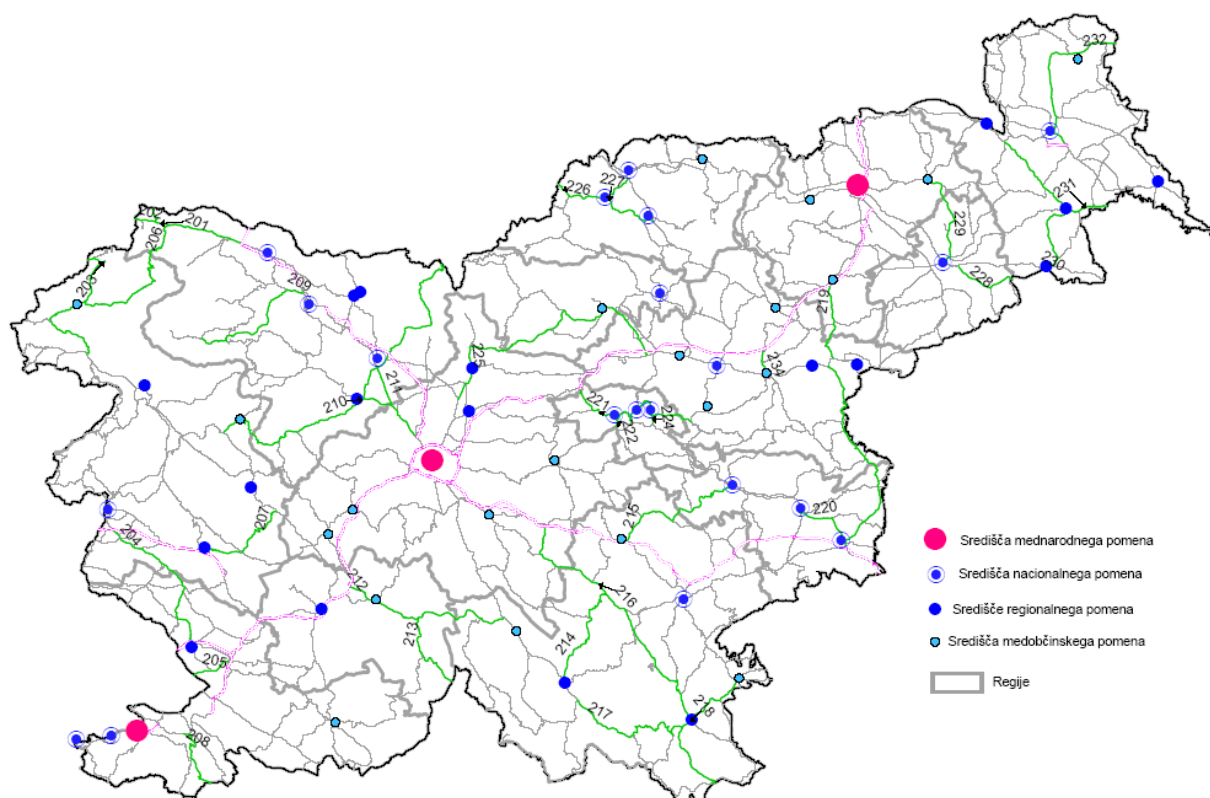
Regionalne ceste povezujejo večinoma naselja nižjih kategorij in zato le nekatere sodijo med ceste nacionalnega ali čezmejnega pomena – kot je opredeljeno v Strategiji^[3] (tabela 6.5). Ostale ceste povezujejo regionalna središča, občinska središča, naselja z mejo, ali pa navezujejo nacionalna ali regionalna središča na avtocestno omrežje – in jih v tabeli 6.5 ne navajamo.

Tabela 6.5: Prostorski pomen nekaterih regionalnih cest I. reda

IVRC	Cesta	Opis	Dolžina (km)*	Pomen ^[3]
R1	201	Korensko sedlo-Mojstrana-Hrušica	24,8	nacionalni
R1	202	Rateče-Podkoren	4,4	nacionalni
R1	203	Predel-Bovec-Kobarid	38,5	nacionalni
R1	208	Aver-Gračišče-Sočerga; Rižana-Mostičje	19,3	nacionalni
R1	210	Zg. Jezersko-Kranj-Škofja Loka-Cerkno-Želin; Škofja Loka-Jeprca	95,6	nacionalni
R1	212	Unec-Cerknica-Bloška Polica-Sodražica-Žlebič	40,8	nacionalni
R1	215	Trebnje-Mokronog-Boštanj	34,3	čezmejni
R1	217	Livold-Brezovica-Kanižarica	36,2	nacionalni
R1	218	Metlika-Črnomelj-Vinica	34,0	nacionalni
R1	226	Holmec-Poljana-Ravne-Dravograd	19,0	čezmejni
R1	230	Radenci-Križevci-Ljutomer-Ormož	38,9	nacionalni

* BCP, 2003.

Na sliki 6.3 je prikazana lega posameznih cest R1 v slovenskem prostoru. Glede na Uredbo o merilih za kategorizacijo cest naj bi bil prostor, ki naj bi ga povezovalе ceste R1, regije in področja znotraj regij, dopustna pa je tudi povezava med občinami in naselji znotraj občin. Naselja, ki jih ceste R1 povezujejo, naj bi bila lokalna središča, dopustna pa naj bi bila tudi povezava med regionalnimi središči s 5.000 do 20.000 prebivalci. Osnovna prometna funkcija cest R1 naj bi bilo povezovanje od 20 do 50 km, dopustno pa je tudi daljše povezovanje, to je od 50 do 100 km. Pri strukturi prometa naj bi bilo medregionalnega prometa nad 15%. Potek cest R1 glede na naselja pa naj bi bil zunaj in v naseljih.



Slika 6.3: Lega regionalnih cest I. reda (zeleno) na državnem omrežju (vijolično so AC in HC) in glavna središča po pomenu

Trenutno je v kategoriji regionalnih cest I. reda 33 državnih cest. Njihova dolžina je od 1,2 km do 95,5 km. Najdaljša je cesta R2-210, ki povezuje Jezersko preko Kranja, Škofje Loke in Cerčna do Želina. Del te ceste ima v Strategiji^[3] nacionalni pomen. Najkrajše so ceste 222, 223 in 224, ki so krajše od 2 km. Vse tri ležijo v Zasavju in povezujejo središča nacionalnega pomena na cesto višjega reda (G2).

Skupna dolžina cest, ki so zajete v Strategiji, pa znaša 1.372,8 km, od tega:

- 524,8 km kategorije G1,
- 462,2 km kategorije G2 in
- 385,8 km kategorije R1.

6.3.4 Regionalne ceste II. reda

Nekatere regionalne ceste II. reda povezujejo regionalna središča, medobčinska središča ali pa navezujejo naselja na ceste višjega reda. V regionalne ceste II. reda so se prekategoriizirale tudi bivše glavne ceste, ki so tvorile državni cestni križ, vendar se je njihova vloga spremenila zaradi izgradnje vzporedne avtoceste. Te ceste so našteje v tabeli 6.6.

Tabela 6.6: Regionalne ceste II.reda, ki so bile v to kategorijo prekategoriizirane zaradi izgradnje vzporedne avtoceste

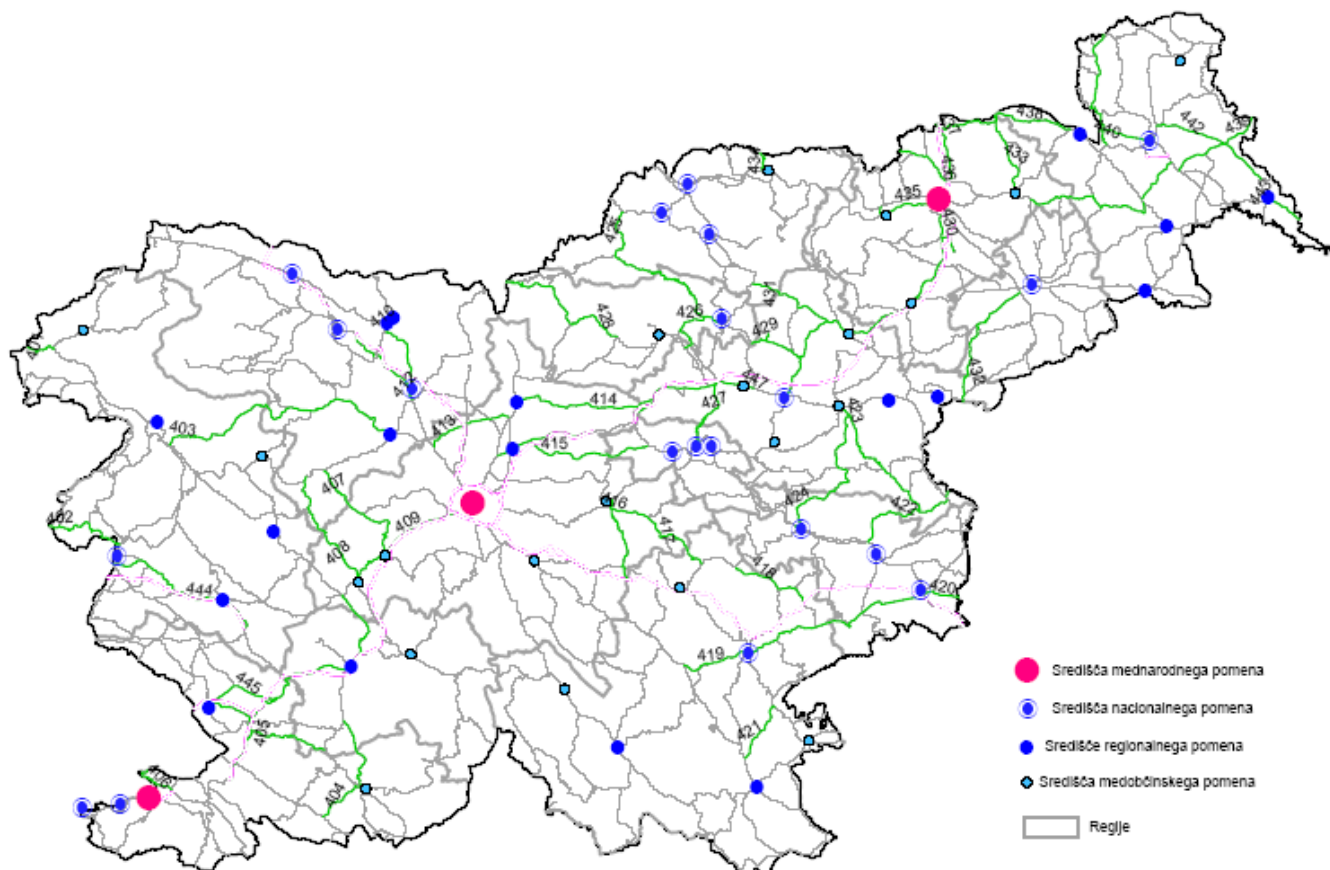
IVRC	Cesta	Opis	Dolžina (km)*
R2	409	LJ Vič-Logatec; Postojna-Kozina-Klanec	85,3
R2	411	Kranj Z-Podtabor-Gobovce-Črnivec	14,2
R2	419	Soteska-Novo mesto-Križaj-Čatež ¹	54,7
R2	430	MB-Sl.Bistrica-Sl.Konjice-Celje	59,8
R2	437	Šentilj-Pesnica	12,2
R2	444	Razdrto; Log-Ajdovščina-Nova gorica	35,7
R2	447	Arja vas-Žalec-Trojane; Kompolje-Trzin	41,5

¹ – ne sodi popolnoma v to skupino cest

* – BCP, 2003.

Glede na Uredbo o merilih za kategorizacijo cest naj bi bil prostor, ki naj bi ga povezovala ceste R2, regije in področja znotraj regij, dopustna pa je tudi povezava med občinami in naselji znotraj občin. Naselja, ki jih ceste R2 povezujejo, naj bi bila lokalna središča, dopustna pa naj bi bila tudi povezava med regionalnimi središči s 5.000 do 20.000 prebivalci. Osnovna prometna funkcija cest R2 naj bi bilo povezovanje za državo pomembnih turističnih in obmejnih območij – do razdalje 20 km, dopustno pa je tudi daljše povezovanje, to je do 50 km. Pri strukturi prometa naj bi bilo regionalnega prometa nad 50%, dopustna pa naj bi bila tudi količina medregionalnega prometa nad 15%. Potek cest R2 glede na naselja pa naj bi bil zunaj in v naseljih.

Glede na sedanjo kategorizacijo državnih cest lahko ugotovimo, da se večinoma dobro ujemajo s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije^[3]. Njihova lega v slovenskem prostoru je prikazana na sliki 6.4.



Slika 6.4: Lega regionalnih cest II. reda (zeleno) na državnem omrežju (vijolično so AC in HC) in glavna središča po pomenu

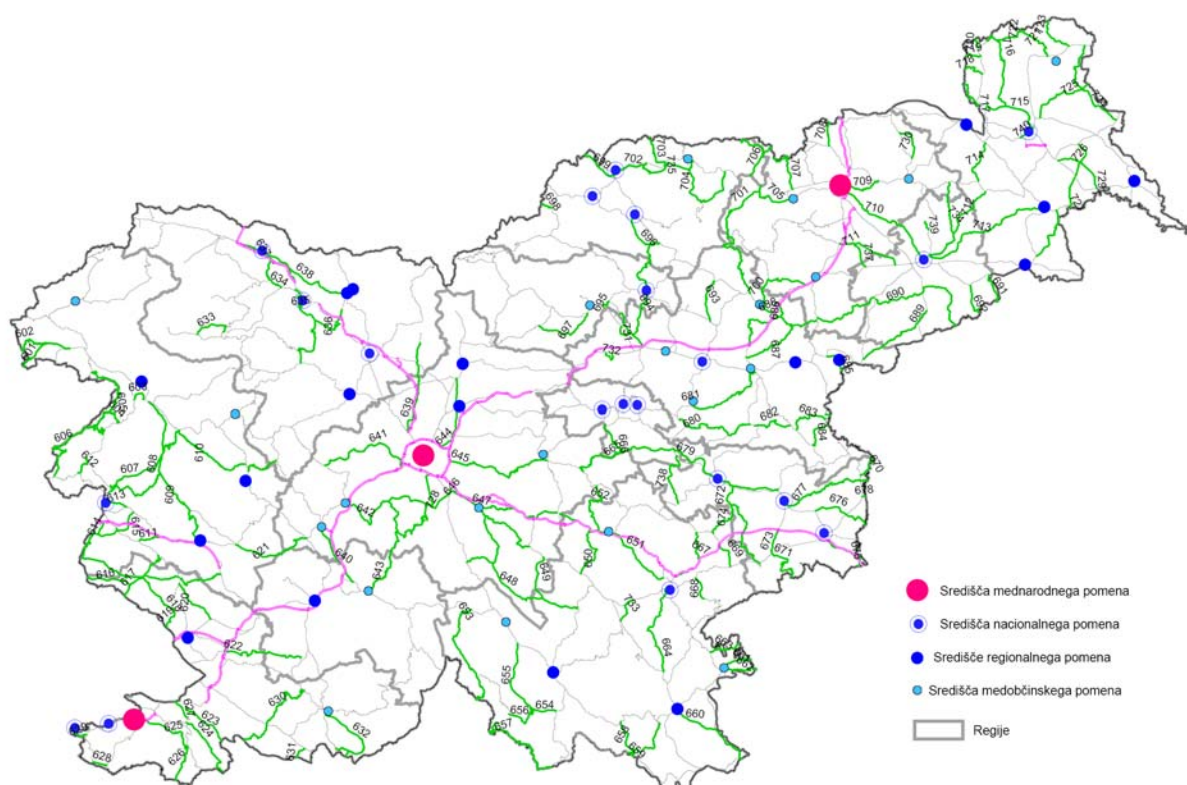
Trenutno (BCP 2003) je v kategoriji regionalnih cest II. reda 48 državnih cest. Njihova dolžina je od 4,4 km do 85,2 km. Najdaljša cesta je R2-409, ki je vzporedna avtocesti Ljubljana-Kozina in se je prekategoriizirala iz magistralne ceste, ki je bila del državnega cestnega križa pred izgradnjo avtoceste. Ceste iz skupine cest R2, ki so vzporedne avtocestam, po svojih značilnosti – kar je tudi popolnoma razumljivo glede na njihov prvotni pomen – še najbolj izstopajo od meril povezovalnih funkcij in prometnega pomena javnih cest, ki so določena v Uredbi. Razlike pa vseeno niso tako velike, da te ceste ne bi mogle biti uvrščene v kategorijo R2.

6.3.5 Regionalne ceste III. reda

Največ cest, to je 140 cest, spada v skupino regionalnih cest III. reda (slika 6.5). Strategija prostorskega razvoja Slovenije^[3] jih ne omenja, saj so to ceste nižjega reda, ki imajo večinoma lokalni pomen.

Glede na Uredbo o merilih za kategorizacijo cest naj bi bil prostor, ki naj bi ga povezovala ceste R3, občine in naselja znotraj občin, dopustna pa je tudi povezava med regijami in področji znotraj regij. Naselja, ki jih ceste R3 povezujejo, naj bi bila lokalna središča, dopustna pa naj bi bila tudi povezava med občinskimi središči in drugimi naselji. Osnovna prometna funkcija cest R3 naj bi bilo povezovanje za državo pomembnih turističnih in obmejnih območij – do razdalje 20 km, dopustno pa je tudi daljše povezovanje, to je do 50 km. Cesta R3 lahko nastopa tudi v funkciji kot zbirna cesta z navezavo na cesto višje kategorije. Pri strukturi prometa naj bi bilo regionalnega prometa nad 50%, dopustna pa naj bi bila tudi količina medregionalnega prometa nad 15% ali lokalnega prometa nad 80%. Potek cest R3 glede na naselja pa naj bi bil zunaj in v naseljih.

Ta skupina cest je glede prostorskega povezovanja kar precej raznolika, vendar v splošnem ustreza pogojem iz Uredbe.

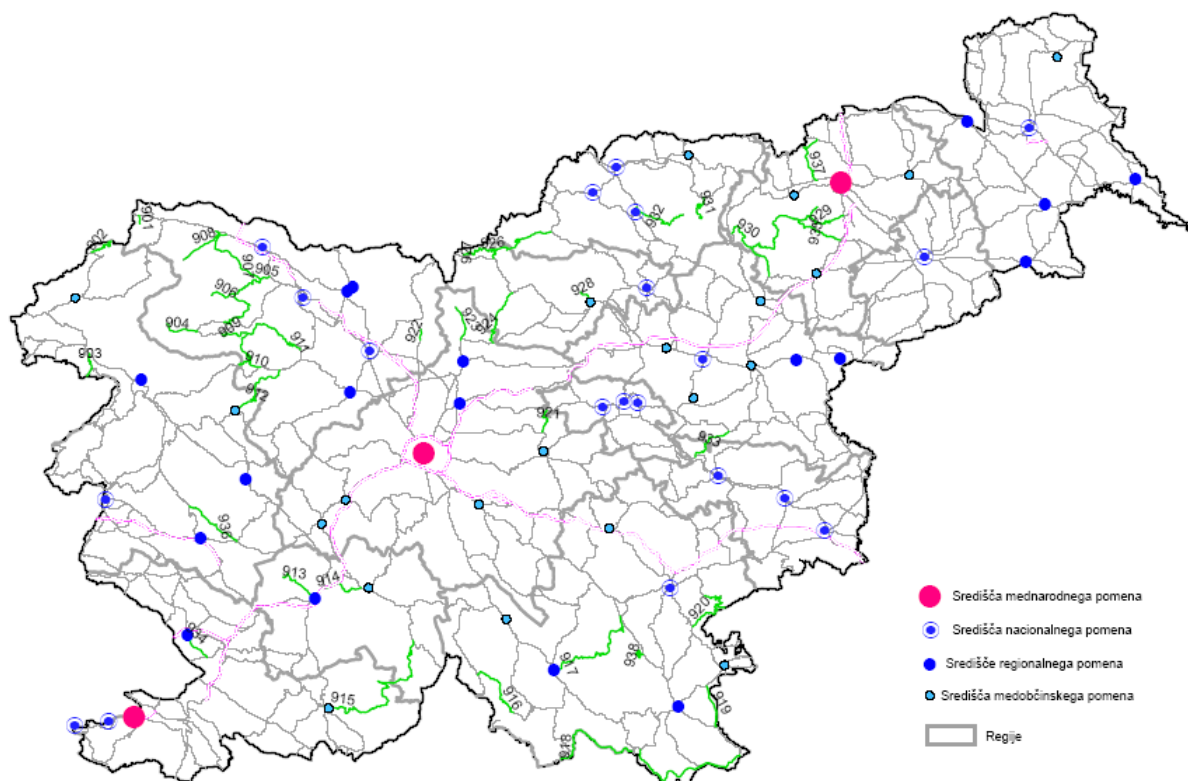


Slika 6.5: Lega regionalnih cest III. reda na državnem omrežju in glavna središča po pomenu

6.3.6 Turistične ceste

Turistične ceste spadajo glede na Uredbo o merilih za kategorizacijo javnih cest med regionalne ceste III. reda in so namenjene prometnemu povezovanju za državo pomembnih turističnih območij z drugimi območji.

Turističnih cest je 37 (slika 6.6). Turistične ceste nimajo povezovalnega pomena med pomembnejšimi naselji, ampak navezujejo turistično točko na ceste višjega reda. Za njih je značilen izrazit sezonski promet – v nekaj poletnih mesecih se po njih prepelje skoraj ves letni promet. Njihova dolžina je od 865 metrov do 29,4 kilometrov.^[28]



Slika 6.6: Lega turističnih cest na državnem omrežju in glavna središča po pomenu

6.4 ANALIZA TRENUTNE KATEGORIZACIJE CEST Z UPOŠTEVANJEM RAZLIČNIH DEJAVNIKOV

Analizo trenutne kategorizacije smo prikazali z upoštevanjem več dejavnikov. Za osnovo je služil prikaz pomena cest glede na najhitrejše povezave med občinami, središči medobčinskega, regionalnega, nacionalnega pomena ter nacionalnimi središči mednarodnega pomena⁹. Najhitrejše cestne povezave med občinami smo utežili s številom prebivalcev po posameznih občinah, številom zaposlenih v poslovnih subjektih in z dodano vrednostjo, ki so jo zaposleni v poslovnih subjektih ustvarili v letu 2002. Vsi ti dejavniki pripomorejo k bolj realnemu prikazu pomembnosti posamezne ceste. Prikazali smo tudi gostoto prometa (PLDP) na posameznih cestah.

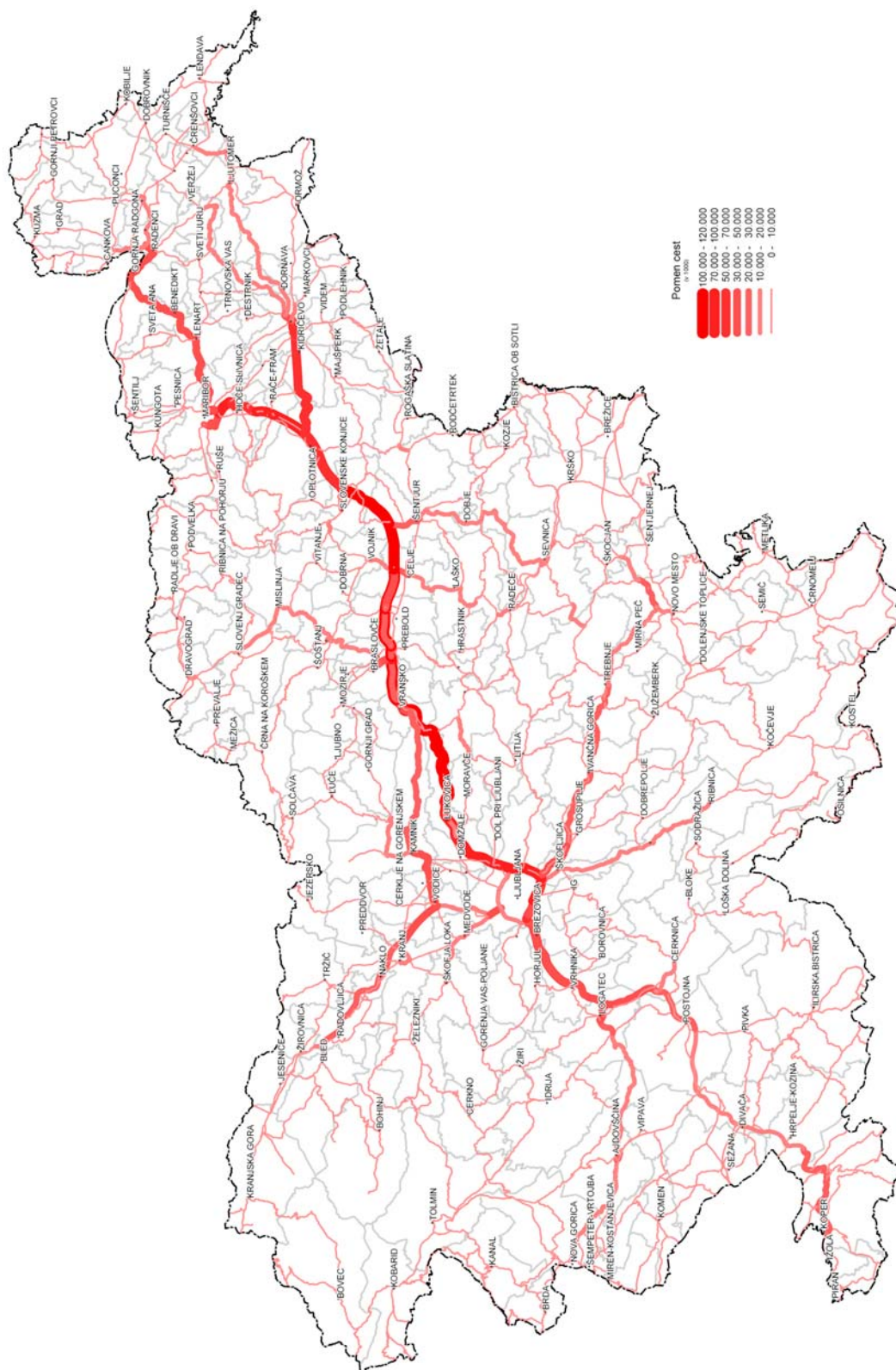
⁹ Pomen mest in določitev središč posameznih kategorij je povzet iz Odloka o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Ur.l. RS, št. 76/04.

6.4.1 Pomen cest kot najhitrejše cestne povezave med slovenskimi občinami

Pomen posameznih cest smo določili glede na število najkrajših (optimalnih) poti med občinami in ostalimi središči, ki se najlažje iščejo z mrežnimi analizami. Metodologija je predstavljena v poglavju 2.2.

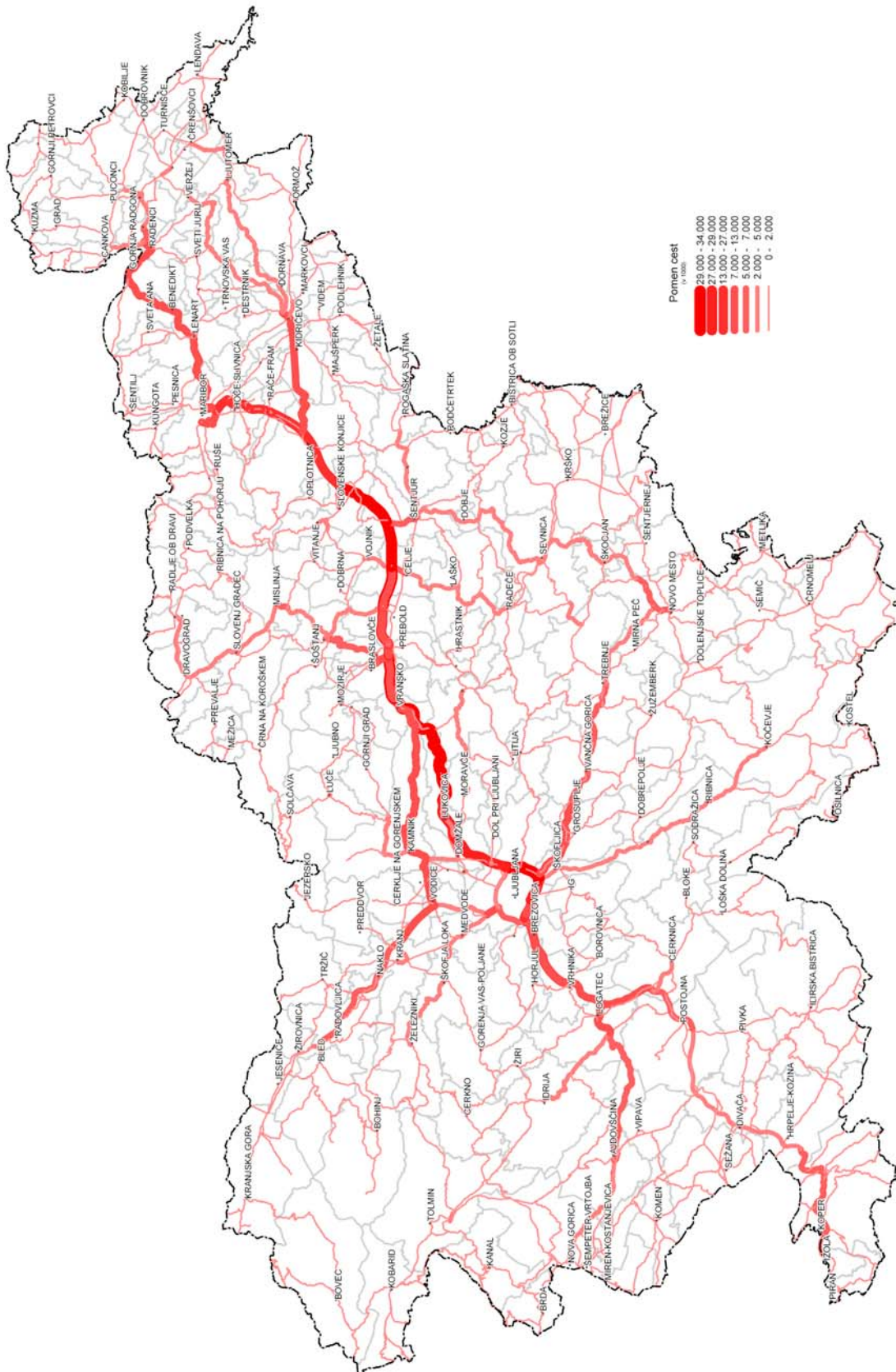
Za realnejši prikaz pomena cest kot najhitrejše cestne povezave med slovenskimi občinami smo cestne povezave utežili s številom prebivalcev po občinah, zaposlenimi v poslovnih subjektih ter dodano vrednostjo, ustvarjeno v poslovnih subjektih leta 2002.

Na sliki 6.7 je prikazan pomen cestnih povezav med občinami. Debelina črte predstavlja pomembnost posamezne ceste med občinami, uteženo s številom prebivalcev (debelejša ko je črta, večjega pomena je ta cesta). Iz slike je razvidno, da imajo največji pomen sledeče ceste: iz Ljubljane proti Mariboru, Kranju, Ajdovščini in Postojni. Precejšnjega pomena so tudi ceste med Kranjem, Vodiciami, Kamnikom ter Vranskim in potem proti Mariboru ter cesti, ki povezujeta Maribor z Gornjo Radgono ter Slovensko Bistrico s Kidričevim. Precejšnjega pomena so tudi ceste, ki povezujejo Gorenjsko pokrajino (ceste med Kranjem, Naklom, Radovljico in Bledom), cesta, ki povezuje Braslovče in Slovenj Gradec, Izolo, Koper in Črni kal, Novo mesto in Škocjan, Ljubljano in Ribnico ter cesta, ki povezuje Ljubljano in Trebnje.



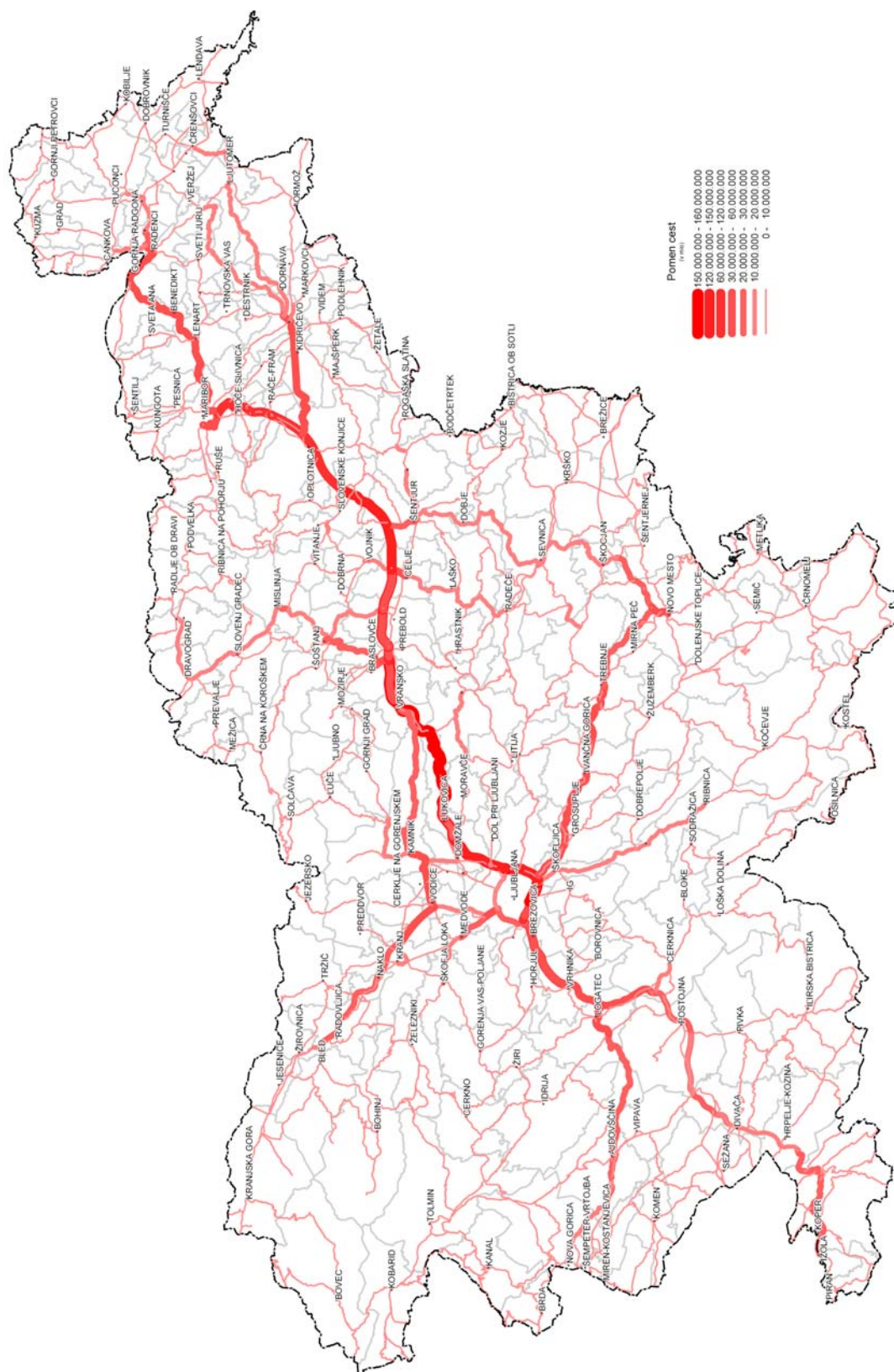
Slika 6.7: Pomen cest, utežen s številom prebivalcev

Po utežitvi pomena posameznih cest med občinami s številom zaposlenih v poslovnih subjektih (slika 6.8) je situacija podobna kot na sliki 6.7. Še vedno so najpomembnejše ceste med Ljubljano in Mariborom, Ajdovščino, Postojno in Kranjem, zmanjša se pomen ceste med Kidričevim in Ljutomerom, poveča pa pomen ceste med Braslovčami in Šoštanjem.



Slika 6.8: Pomen cest, utežen s številom zaposlenih v poslovnih subjektih

Na sliki 6.9 je pomen posameznih cest med občinami utežen z dodano vrednostjo, ki so jo ustvarili zaposleni v poslovnih subjektih po posameznih občinah leta 2002. Po utežitvi z dodano vrednostjo se je povečal pomen ceste, ki povezuje Ljubljano z Novim mestom ter pomen ceste med Novim mestom in Škocjanom. Prav tako se je povečal pomen ceste, ki povezuje Postojno in Izolo. Ceste, ki imajo največji pomen, so med Ljubljano in Mariborom, Ljubljano in Ajdovščino ter med Ljubljano in Kranjem.

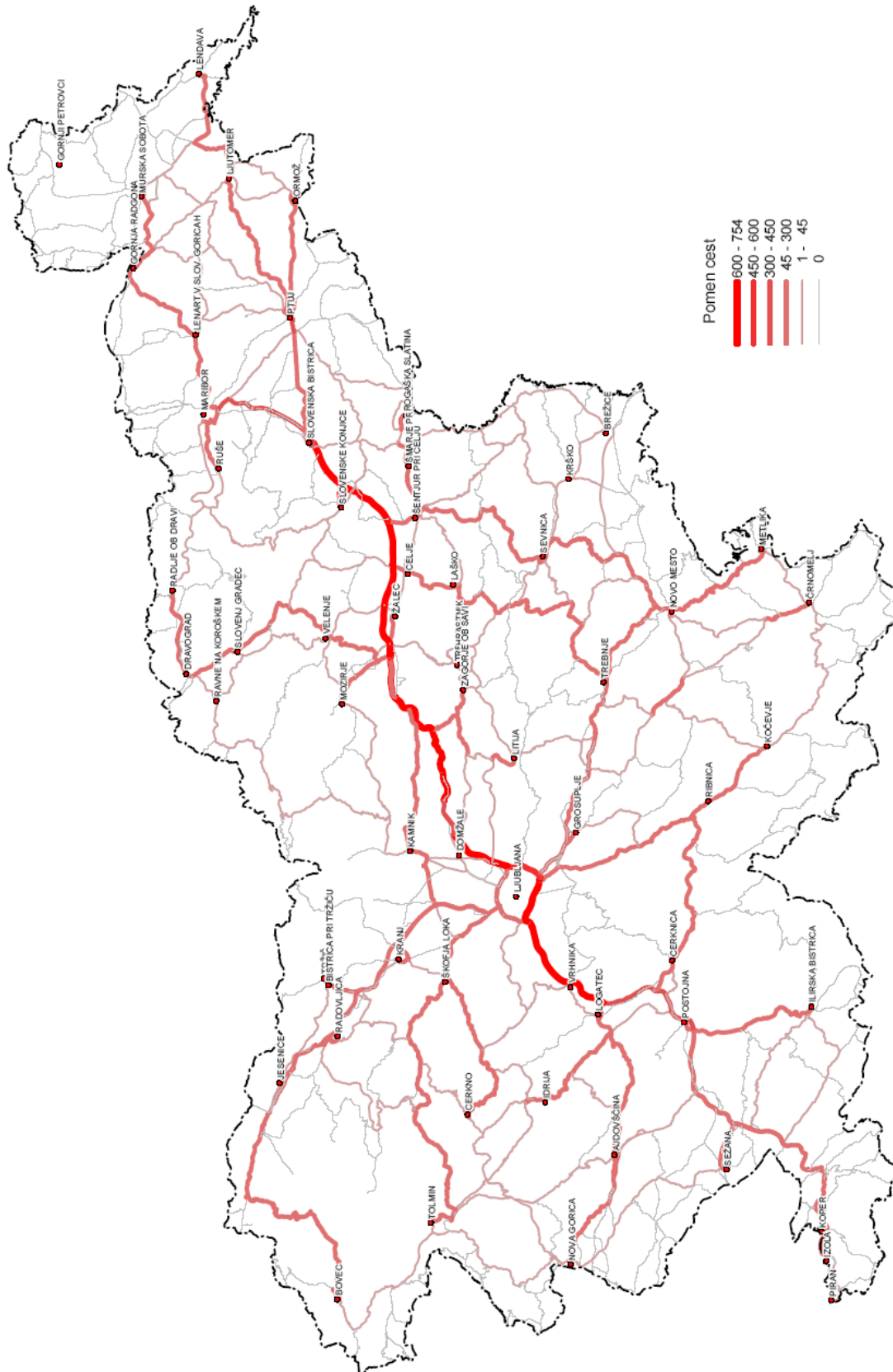


Slika 6.9: Pomen cest, utežen z dodano vrednostjo, ustvarjeno v podjetjih

6.4.2 Pomen cest kot najhitrejše cestne povezave med središči medobčinskega pomena

V Strategiji prostorskega razvoja Slovenije^[3] so kot središča medobčinskega pomena določena naslednja naselja: Bovec, Cerknica, Cerkno, Gornji Petrovci, Grosuplje, Laško, Lenart v Slovenskih goricah, Litija, Logatec, Metlika, Mozirje, Radlje ob Dravi, Ribnica, Ruše, Slovenska Bistrica, Slovenske Konjice, Šentjur, Trebnje, Vrhnika in Žalec ter Ajdovščina, Črnomelj, somestje Domžale – Kamnik, Gornja Radgona, Idrija, Ilirska Bistrica, Kočevje, Lendava, Ljutomer, Ormož, Sežana, Škofja Loka, somestje Šmarje pri Jelšah – Rogaška Slatina, Tolmin, Tržič z Bistrico pri Trziču, Ljubljana, Maribor, Celje, Kranj, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Postojna, Ptuj in Velenje ter somestja Brežice – Krško – Sevnica, Jesenice – Radovljica, Koper – Izola – Piran, Slovenj Gradec – Ravne na Koroškem – Dravograd in Trbovlje – Hrastnik – Zagorje ob Savi.

Iz slike 6.10, ki predstavlja pomen posameznih cest med središči medobčinskega pomena, je razvidno, da imata največji pomen cesti med Ljubljano in Logatcem ter med Ljubljano in Slovensko Bistrico. Tema dvema cestama po pomenu sledita cestni povezavi med Logatcem in Postojno ter med Slovensko Bistrico in Mariborom.

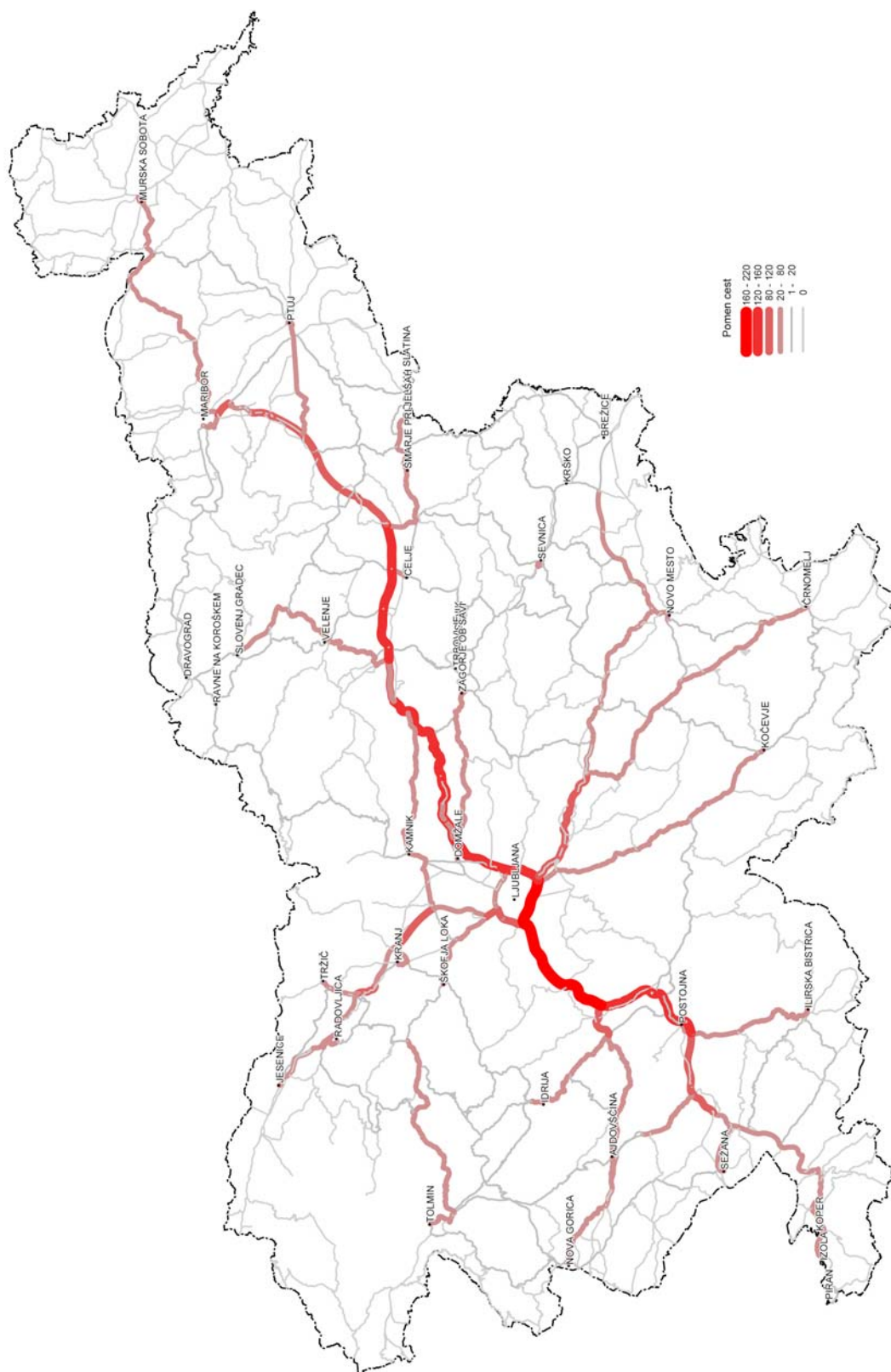


Slika 6.10: Pomen posameznih cest med središči medobčinskega pomena

6.4.3 Pomen cest kot najhitrejše cestne povezave med središči regionalnega pomena

Kot središča regionalnega pomena so v SPRS opredeljena^[3]: Ajdovščina, Črnomelj, somestje Domžale – Kamnik, Gornja Radgona, Idrija, Ilirska Bistrica, Kočevje, Lendava, Ljutomer, Ormož, Sežana, Škofja Loka, somestje Šmarje pri Jelšah – Rogaška Slatina, Tolmin, Tržič z Bistrico pri Tržiču, Ljubljana, Maribor, Celje, Kranj, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Postojna, Ptuj in Velenje ter somestja Brežice – Krško – Sevnica, Jesenice – Radovljica, Koper – Izola – Piran, Slovenj Gradec – Ravne na Koroškem – Dravograd in Trbovlje – Hrastnik – Zagorje ob Savi.

Pomen posameznih cest med središči regionalnega pomena je prikazan na sliki 6.11. Tako kot pri prejšnjih kategorijah slovenskih središč je tudi med središči regionalnega pomena najpomembnejša cesta med Ljubljano in Slovensko Bistrico, od Slovenske Bistrice do Maribora pa cesta malo izgubi na pomenu. Precej pomembna je tudi cesta med Ljubljano in Postojno - do Logatca je pomen ceste večji, od Logatca do Postojne pa se pomen ceste nekoliko zmanjša. Prav tako imata precejšen pomen cesti med Ljubljano in Ivančno Gorico ter med Kranjem in Vodiciami.



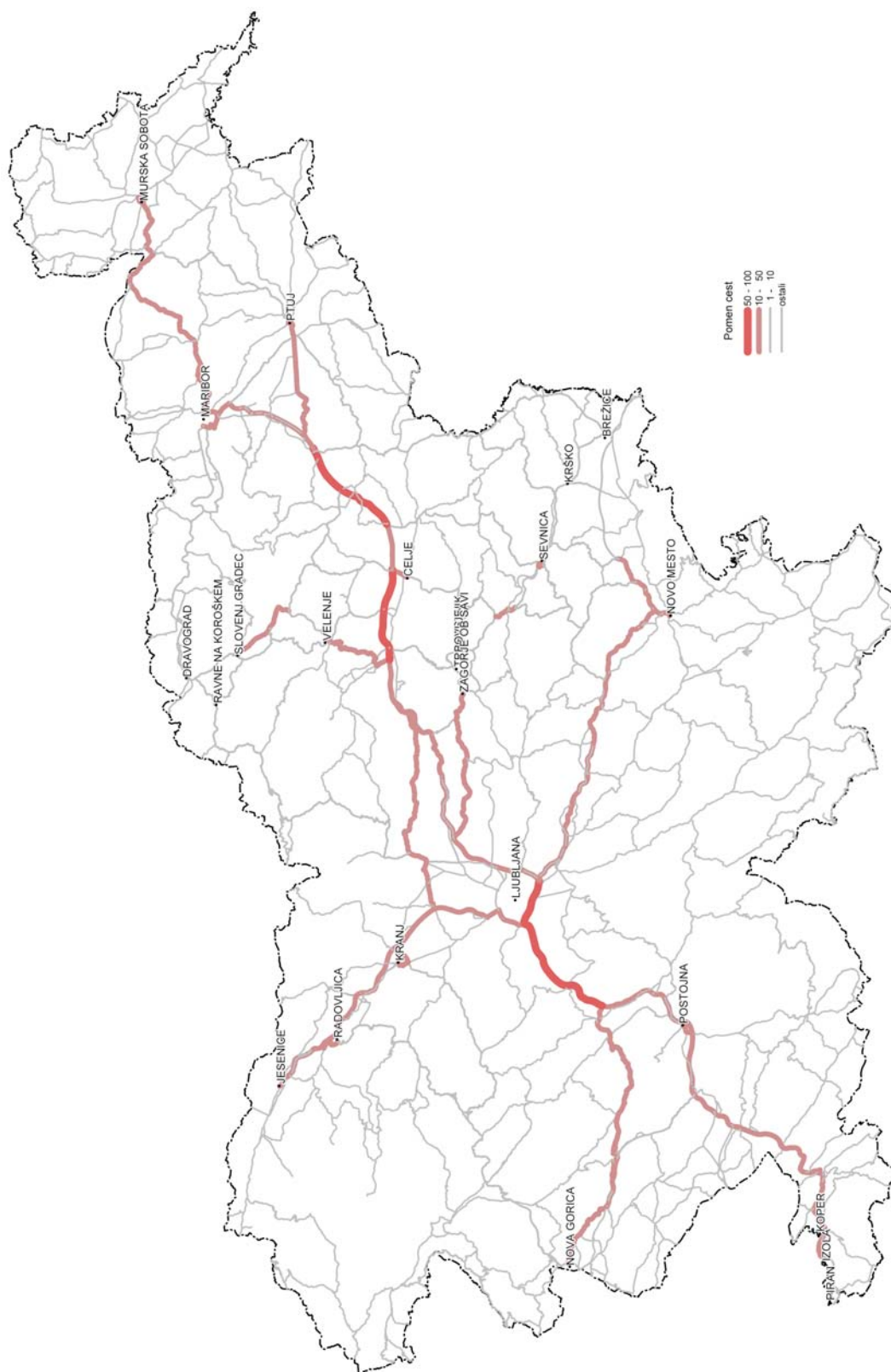
Slika 6.11: Pomen posameznih cest med središči regionalnega pomena

6.4.4 Pomen cest kot najhitrejše cestne povezave med središči nacionalnega pomena

Kot središča nacionalnega pomena se obravnavajo^[3]: Celje, Kranj, Ljubljana, Maribor, Murska Sobotica, Nova Gorica, Novo mesto, Postojna, Ptuj in Velenje ter somestja Brežice – Krško –

Sevnica, Jesenice – Radovljica, Koper – Izola – Piran, Slovenj Gradec – Ravne na Koroškem – Dravograd in Trbovlje – Hrastnik – Zagorje ob Savi.

Na sliki 6.12 je prikazan pomen cest med središči nacionalnega pomena. Najpomembnejše so ceste med Ljubljano in Logatcem, Braslovčami in Celjem ter med Dramljami in Slovensko Bistrico. Ostale ceste med središči nacionalnega pomena imajo približno enak pomen.



Slika 6.12: Pomen posameznih cest med središči nacionalnega pomena

6.4.5 Pomen cest kot najhitrejše cestne povezave med nacionalnimi središči mednarodnega pomena

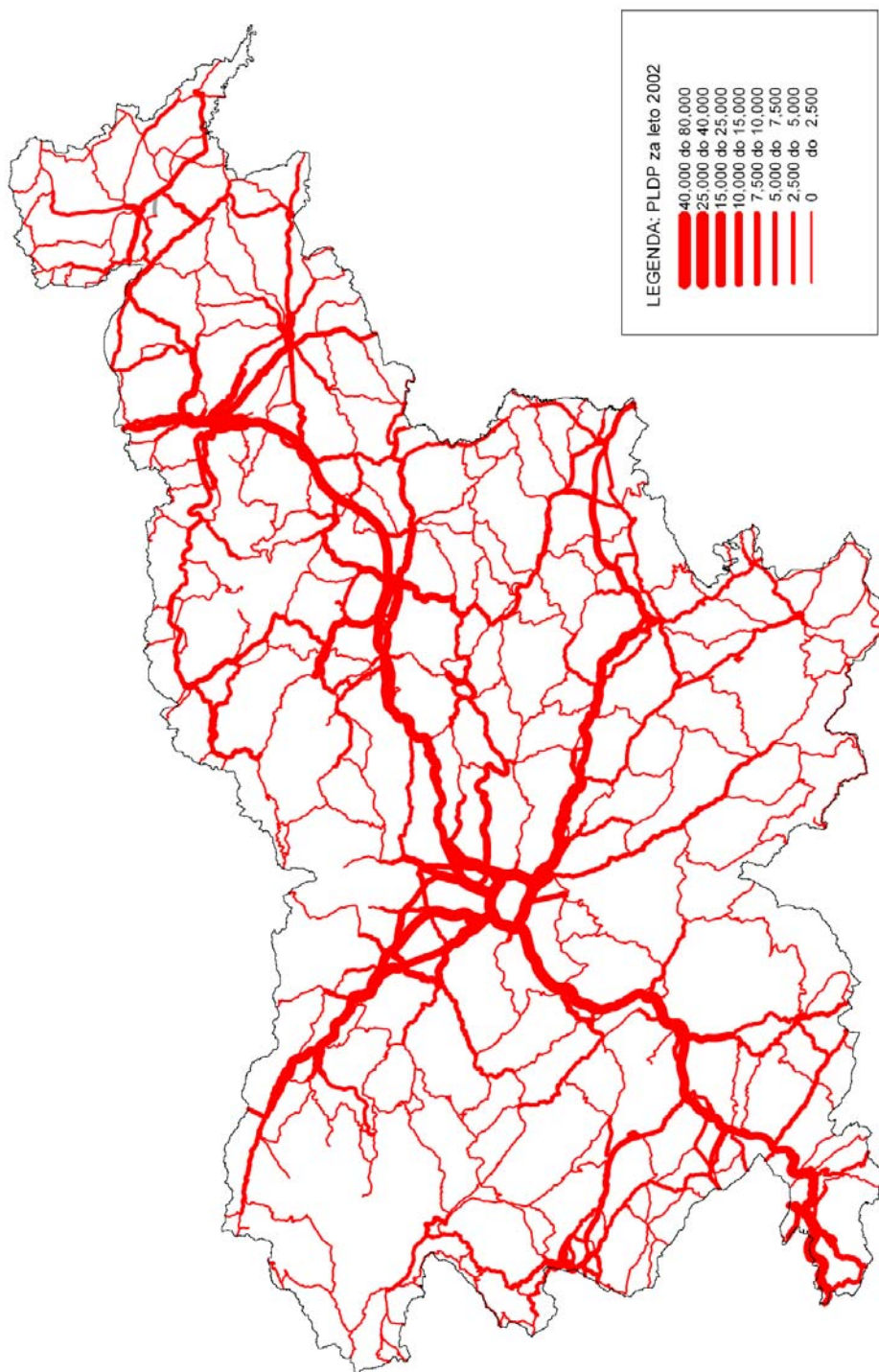
V Strategiji prostorskega razvoja Slovenije^[3] so kot nacionalna središča mednarodnega pomena določena mesta Ljubljana, Maribor in Koper.

Glede na metodologijo določanja pomembnosti cest je razumljivo, da so ceste, ki povezujejo vsa tri nacionalna središča mednarodnega pomena, enako pomembne. To so avtoceste, že zgrajene ali pa v gradnji, ki tvorijo del slovenskega cestnega križa.

6.4.6 PLDP na posamezni državni cesti

Za boljši prikaz pomena posameznih državnih cest v Sloveniji smo prikazali še PLDP (za leto 2002) na državnih cestah^[30]. Iz slike 6.13 je razvidno, da je največji povprečni letni dnevni promet na cestnih povezavah med Koperom in Mariborom ter Jesenicami in Novim mestom, to je na slovenskem cestnem križu. Velik povprečni letni dnevni promet je tudi na ljubljanskem obroču ter v okolici Maribora.

Podrobnejša analiza povprečnega letnega dnevnega prometa po posameznih kategorijah cest je opisana v poglavju 6.6.1.



Slika 6.13: PLDP na državnih cestah v Sloveniji^[30]

6.5 TEHNIČNI ELEMENTI CESTE

Tehnični elementi ceste so posamezne oblikovne in konstrukcijsko-tehnične značilnosti cest. Da prostorska slika ceste učinkuje ugodno in pozitivno na vedenje voznika in mu daje občutek varnosti, morajo biti projektni elementi skladno sestavljeni – kar je naloga geometrijskega oblikovanja. Prostorsko predstavo formirajo vodilne linije ceste - rob ceste, črte, odbojne ograje, ki so v vidnem polju voznika.

V naslednjem poglavju je podana kratka analiza povprečne vrednosti posameznih elementov po posameznih kategorijah cest.

6.5.1 Geometrijski elementi cestne osi v tlorisu

Os ceste v tlorisu sestavljajo geometrijski elementi, ki zagotavljajo zveznost linije. Njena zakrivljenost je lahko konstantna, lahko pa se premo sorazmerno spreminja. Geometrijski elementi cestne osi v tlorisu so prema, krožni lok in prehodnica. Med naštetimi so v BCP navedeni samo podatki o krožnem loku, ki smo jih tudi analizirali.

Krožni lok je osnovni geometrijski element, ki omogoča prilagoditev trase ceste vozno-dinamičnim potrebam in prostoru, skozi katerega poteka. Minimalna dolžina loka mora biti tolikšna, da voznik dojamе stopnjo zakrivljenosti. Najprimernejšo velikost krožnih lokov je treba izbrati tako, da omogočajo hitrost vožnje, ki je najbližja predvideni potovalni hitrosti za posamezno cesto.

V tabeli 6.7 so prikazane povprečne, najnižje in najvišje vrednosti radijev za posamezne kategorije državnih cest (brez avtocest). Radiji so izraženi v metrih. V povprečju so radiji na cestah nižjega reda manjši.

Tabela 6.7: Povprečne vrednosti radijev (v metrih) na državnih cestah

IVRC	Povprečje	Minimum	Maksimum
G1	393	10	8.000
G2	346	10	11.000
R1	239	10	5.500
R2	237	10	9.500
R3	184	10	3.200
RT	139	10	4.900

Vir: BCP, DRSC 2003

6.5.2 Geometrijski elementi cestne osi v vzdolžnem profilu (niveleta ceste)

Niveleta je prostorska krivulja, s katero se definirajo višinski odnosi ceste. Tvori jo presek ravnine vozišča in vertikalne ravnine po osi ceste ali vzporedno z njo. Za posamezno tehnično skupino cest so mejne vrednosti elementov nivelete določene pod različnimi pogoji.

Da bi se zagotovilo čim večjo prometno varnost, prihranek energije, čim manjše obratovalne stroške, čim manjše emisije izpušnih plinov in hrupa ter večjo prepustnost, je treba pri projektiranju izbrati čim bolj blage nagibe nivelete. Kadar na posamezni cesti iz različnih razlogov ni mogoče zagotoviti nagiba nivelete, ki bi ustrezal največ maksimalni dopustni

vrednosti, je treba izbor posebej utemeljiti. Okvirna vrednost tega nagiba je 30% za osebna vozila in 15% za težka tovorna vozila.

V tabeli 6.8 so izračunane povprečne, najnižje in najvišje vrednosti nagiba nivelet za posamezne kategorije državnih cest (brez AC in HC). Po pričakovanju so nagibi najmanjši na glavnih cestah I.reda, največji pa na turističnih cestah.

Tabela 6.8: Povprečni vzdolžni nagib nivelete

IVRC	Povprečje	Minimum	Maksimum
G1	1,6%	0%	11,7%
G2	1,8%	0%	13,4%
R1	2,3%	0%	20,0%
R2	2,2%	0%	25,0%
R3	3,0%	0%	22,5%
RT	4,8%	0%	22,2%

Vir: DRSC, BCP 2003

6.5.3 Hitrosti

Hitrost vozil na cesti (v km/h) je vozno-dinamični parameter, s katerim se določajo velikosti geometrijskih elementov cestne osi v tlorisu in podolžnem profilu in tehnični elementi, ki vplivajo na prometno varno vožnjo. Hitrosti, za katere se projektira posamezno cesto, so odvisne od sprejemljivih potovalnih časov na cestah posamezne kategorije in od prostorskih ter okoljskih pogojev, v katerih cesta poteka. Pri načrtovanju cest ločimo in uporabljamo različne vrste hitrosti.

Dovoljena hitrost je najvišja vozna hitrost, ki je z Zakonom o varnosti v cestnem prometu (Ur. l. RS, 30/98) dovoljena na cestah posamezne kategorije in v določenem prostoru.

Potovalna hitrost je odvisna od prometne funkcije, ki jo vrši posamezna cesta in od pogojev prostora, po katerem poteka. V odvisnosti od sprejemljivih potovalnih časov je potovalna hitrost določena kot planerska količina za posamezno kategorijo cest in je hitrost, s katero naj obratujejo vozila na posamezni cesti ob koncu planske dobe.

Zasnovalna hitrost je izhodiščna računsko hitrost, s katero se določajo mejni geometrijski elementi projektirane ceste, preglednost na cesti in tehnični elementi za zagotavljanje prometne varnosti. Zasnovalna hitrost je na splošno odvisna od predvidene potovalne hitrosti in od pogojev prostora, v katerem cesta poteka. Izračunane povprečne, najnižje in najvišje vrednosti so navedene v tabeli 6.9.

Tabela 6.9: Povprečne vrednosti zasnovalne (računske) hitrosti na državnih cestah

IVRC	Povprečje	Minimum	Maksimum
G1	67	40	95
G2	67	35	100
R1	59	40	95
R2	57	30	95
R3	47	20	90
RT	41	30	50

Vir: BCP, DRSC 2003

Projektna hitrost je vozna hitrost vozil v prostem prometnem toku, ki jo omogočajo tehnični elementi (velikost radija in dolžina horizontalnega krožnega loka ter vzdolžni nagib nivelete) projektirane ali obstoječe ceste. Najvišja projektna hitrost na posamezni cesti je enaka dovoljeni hitrosti. Z njo se določajo:

- prečni nagibi v krivini,
- minimalna zaustavna preglednost,
- velikost minimalnega horizontalnega radija, pri katerem se sme uporabiti nasprotno smiselni prečni nagib.

6.5.4 Širina vozišča

Vozišče sestavljajo prometni pasovi in robni pasovi. Tipične širine prometnih pasov so odvisne od širine standardiziranega vozila in vozne hitrosti, pri cestah z elementi nižjega standarda (malo prometne ceste) pa od merodajnega vozila, ki stalno obratuje na posamezni cesti. V širino vozišča, ki posredno vpliva na določanje dimenzij posameznih geometrijskih in tehničnih elementov ceste (dolžina prehodnice, nadvišanje,...), se ne štejejo dodatni pasovi, robni pasovi in odstavniki pasovi.

Normalni prečni profil je značilen in opredeljen za posamezno kategorijo ceste. V tabeli 6.10 so izračunane povprečne, najnižje in najvišje vrednosti širine vozišč za posamezne kategorije državnih cest (brez avtocest).

Tabela 6.10: Povprečne širine (v m) vozišča po kategorijah

IVRC	Povprečje	Minimum	Maksimum
HC	4,3	3,1	10,0
G1	3,7	2,0	8,5
G2	3,5	1,5	7,7
R1	3,2	1,8	8,5
R2	3,3	1,3	8,5
R3	2,6	1,3	7,5
RT	2,5	1,3	7,1

Vir: BCP, DRSC 2003

6.5.5 Preglednost

Kvaliteta prometnega toka in prometna varnost na cesti sta v največji meri odvisni od preglednosti, ki se jo na cesti zagotavlja v horizontalnem in vertikalnem smislu. Preglednost omogoči pravočasno zmanjšanje hitrosti, zaustavitev vozila ali prehitevanje.

V primeru, da se ne more zagotoviti zadostne pregledne razdalje, je treba ali povečati velikost polmera horizontalne krivine (npr. v predorih ali na viaduktih) ali pa z ustreznimi prometnimi znaki omejiti vozno hitrost. Povprečna preglednost po kategorijah cest je prikazana v tabeli 6.11.

Tabela 6.11: Povprečna preglednost voziča po kategorijah na državnih cestah

IVRC	Povprečje	Minimum	Maksimum
HC	71,3%	0%	100%
G1	21,3%	0%	100%
G2	25,9%	0%	100%
R1	13,5%	0%	90%
R2	18,7%	0%	100%
R3	11,7%	0%	100%
RT	2,8%	0%	50%

Vir: BCP, DRSC 2003

Po pričakovanju je najboljša preglednost na hitrih cestah. Zanimivo je, da je na cestah G2 boljša povprečna preglednost kot na G1, in na R2 boljša kot na R1.

6.6 PROMETNE KOLIČINE IN PREPUSTNOST CESTE

6.6.1 Prometna obremenitev

Prometno obremenitev ceste predstavlja število vozil, ki v določenem času prepelje skozi povprečni presek ceste. Promet kot pojav je zasnovan na stohastičnih zakonitostih, z značilnimi oscilacijami v določenih časovnih intervalih. Če opazujemo prometni tok v realnih pogojih v določenem časovnem obdobju na preseku ceste, je pretok prav gotovo časovno odvisna spremenljivka. Pri analizi prometne obremenitve se zato upoštevajo naslednji časovni intervali: leto, mesec, teden, dan, ura, petnajst minut in pet minut.

V odvisnosti od dnevnega prometa se spreminja tudi mesečni promet. Pri globalnih analizah sta odločilna parametra PLDP (povprečni letni dnevni promet) in PDP (povprečni dnevni promet). Povprečni letni dnevni promet je na osnovi podatkov štetij prometa izrednoteno povprečno dnevno število motornih vozil, ki je v določenem letu prevozilo izbrani prerez voziča. V tabeli 6.12 je prikazan povprečni letni dnevni promet (PLDP) na posameznih kategorijah državnih cest (izračunano na osnovi podatkov za posamezne odseke iz Prometa 2002).

Tabela 6.12: Povprečni PLDP po kategorijah na državnih cestah

IVRC	Povprečje	Minimum	Maksimum
G1	9.605	1.034	58.533
G2	8.137	685	36.500
R1	4.951	50	27.000
R2	4.888	50	30.000
R3	1.715	0	21.000
RT	423	10	2.000

Vir: Promet 2002^[30]

Odsek 3650 (Dragarji) Zg.Čačič-Osilnica na cesti R3-656 je tisti odsek, ki v letu 2002 ni imel prometa z vozili.

Pogledali smo tudi, kolikšen je odstotek tujih vozil na državnih cestah. Delež vozil s tujimi registrskimi tablicami je naveden v prilogi 5. Ta delež smo uporabili kot izhodišče za oceno tranzitnega prometa na posameznih cestah.

6.6.2 Struktura vozil

Prometni tok je lahko homogen in nehomogen (mešan). **Homogen** prometni tok je sestavljen iz ene vrste vozil, **nehomogen** ali mešan prometni tok pa je realen prometni tok, sestavljen iz dveh ali več različnih kategorij vozil. Stopnjo nehomogenosti izraža delež tovornih vozil v prometnem toku.

Pogojno homogen prometni tok – s takšno strukturo prometnega toka se v realnosti ne srečamo nikoli, saj gre za teoretično aproksimacijo, kjer se nehomogen prometni tok pretvori v homogenega. Pogojno homogeni prometni tok se izraža v enotah osebnih vozil. Sprememba se naredi s pomočjo ekvivalentov [EOV]. Velikost ekvivalenta je odvisna od vrste vozila, njegove dolžine in vozno-dinamičnih karakteristik ter karakteristik ceste.

Vsako težko motorno vozilo, ki sodeluje v prometnem toku, predstavlja zaradi svojih značilnosti oviro. Na ravni cesti z več prometnimi pasovi zavzame povprečno tovorno vozilo enako površino kot dve osebni vozili, medtem ko na cesti z dvema voznima pasovoma, en kamion nadomestijo trije osebni avtomobili. Pri podrobnejši analizi obravnavanih odsekov cest je potrebno pri določitvi faktorja ekvivalentnosti [EOV] upoštevati vse navedene vplive odvisnosti deleža tovornih vozil. Vpliv avtobusov na dogajanje v prometnem toku je podoben vplivu kamionov.

Analizirali smo delež težkih tovornih vozil po posameznih državnih cestah. V tabeli 6.13 so prikazane povprečne vrednosti deleža tovornih vozil po posameznih kategorijah cest.

Tabela 6.13: Povprečni deleži tovornih vozil (osnovna enota je odsek) po kategorijah na državnih cestah

IVRC	Tovorna vozila ¹			Težka tovorna vozila ²		
	Povprečje	Minimum	Maksimum	Povprečje	Minimum	Maksimum
HC	10%	5%	13%	7%	3%	10%
G1	10%	1%	40%	7%	1%	37%
G2	6%	0%	21%	3%	0%	17%
R1	6%	0%	19%	3%	0%	15%
R2	6%	0%	21%	2%	0%	17%
R3	4%	0%	16%	1%	0%	12%
RT	4%	0%	15%	2%	0%	12%

Vir: Promet 2002^[30]

1 – avtobus + srednje tovorno vozilo + težko tovorno vozilo + tovorno vozilo s prikolico

2 – težko tovorno vozilo + tovorno vozilo s prikolico

6.7 ČLENITEV SLOVENIJE NA POKRAJINE IN KATEGORIZACIJA

V poglavju 4 smo prikazali najbolj verjetne členitve Slovenije na pokrajine (oziroma delitev na tri, osem, dvanajst in štirinajst pokrajin ter za Slovenijo kot enotno državo). V tem poglavju pa bomo za vsako različico posebej prikazali **delež občin, državnih cest, prebivalcev ter gostoto cestnega omrežja**, ki pripada določeni pokrajini glede na celotno državo.

V tabelah so prav tako predstavljene **dolžine** vseh občinskih in vseh državnih cest v vsaki pokrajini za vsako različico členitve. Za občinske ceste smo uporabili podatke DRSC iz decembra 2003, za državne ceste pa BCP iz leta 2003. Za vsako pokrajino so predstavljene tudi dolžine državnih cest (v kilometrih) po posameznih kategorijah IVRC, ki padejo v posamezno pokrajino, ter deleži posameznih kategorij cest v posamezni pokrajini in deleži cest posameznih kategorij v pokrajini glede na vse pokrajine.

Za vsako različico členitve smo prikazali tudi **stanje vozišča državnih cest**.^[31] Na površini vozišča se pojavljajo različne razpoke, udarne jame, krpe in druge poškodbe, ki jih s skupnim imenom označujemo kot stanje vozišča. Stanje vozišča je zajeto v kazalcu *modificirani švicarski indeks (MSI)*. MSI je ocena stanja vozišča, pridobljena na osnovi vizualnega ocenjevanja.

Za statistiko državnih cest v pokrajinah je pomembna tudi prometna varnost, ki jo opredelimo s **številom nevarnih mest - črnih točk**. Črna točka velja za triletna, na isti lokaciji in v enaki dolžini ponavljajoča se nevarna mesta. Na omrežju državnih cest je manj kot 100 črnih točk. Črne točke se določi na podlagi analize nevarnih odsekov. *Nevarni odsek* je vsak krajši del ceste ali križišče (teoretično na dolžini 300 m), na katerem se v času enega leta zgodi več prometnih nesreč od kritičnega števila. To število predstavlja pri zahtevani stopnji zaupanja povprečno število nesreč na odsekih cest, razvrščenih v isti razred glede na kategorijo in prometno obremenitev. Število nevarnih mest na omrežju državnih cest se spreminja od 200 do preko 300. Analiza črnih točk in črnih križišč temelji na bazi policijskih zapisnikov prometnih nezgod^[32]. Obdelava je bila narejena na podatkih o nezgodah v letih 2000-2002.

Poleg tega smo pokazali tudi, kolikšen delež državnih cest sodi v območje upravljanja posameznega **pogodbenega izvajalca rednega vzdrževanja** ("cestnega podjetja").

6.7.1 Osnovni podatki za Slovenijo kot eno pokrajino

V tabeli 6.14 je prikazana dolžina državnih in občinskih cest, kakor tudi gostota cestnega omrežja v Republiki Sloveniji kot celoti.

Tabela 6.14: Skupne dolžine občinskih in državnih cest in gostota cestnega omrežja v Sloveniji

Pokrajina	Dolžina občinskih cest (km)	Dolžina državnih cest (km)	Gostota cestnega omrežja (km/km ²)
Slovenija	32.051	6.325	0,335

Vir: BCP, DRSC 2003.

V tabeli 6.15 so prikazane dolžine državnih cest posamezne kategorije (IVRC) v Republiki Sloveniji.

Tabela 6.15: Dolžina (v kilometrih) posameznih kategorij državnih cest

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT	Skupaj (km)
Slovenija	404	156	524	449	942	1.179	2.077	593	6.325

Vir: BCP, DRSC 2003.

Za analizo trenutne kategorizacije smo pogledali tudi stanje državnih cest. V tabeli 6.16 je prikazana dolžina državnih cest v posameznih razredih stanja vozišča.

Tabela 6.16: Stanje državnih cest

Pokrajina	Ocena stanja državnih cest (v km)					Delež slabih in zelo slabih državnih cest	
	Zelo slabo	Slabo	Zadovoljivo	Dobro	Zelo dobro		
Slovenija	1.824	489	653	929	1.315	2.313 km	39,8%

Tabela 6.17 prikazuje število črnih točk (črnih križišč in odsekov) na državnih cestah v pristojnosti DRSC.

Tabela 6.17: Število črnih točk na državnih cestah v pristojnosti DRSC (2000-2002)^[32]

Pokrajina	Št. črnih križišč	Št. črnih odsekov	Vsota črnih točk	Gostota črnih točk na km
Slovenija	27	58	85	0,013

V tabeli 6.18 so prikazani deleži pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja, ki upravljajo z državnimi cestami.

Tabela 6.18: Delež državnih cest pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja

Pokrajina	VOC Celje	CPNG Nova Gorica	CPK Koper	CP Kranj	CP Ljubljana	CPM Maribor	CPMS Murska Sobota	CP Novo Mesto	CP Ptuj
Slovenija	12%	11%	11%	9%	17%	12%	7%	17%	4%

6.7.2 Členitev Slovenije na tri pokrajine

Tabela 6.19 prikazuje deleže občin in prebivalcev glede na delitev RS na tri pokrajine, ob tem pa tudi deleže državnih cest, kakor tudi gostoto cestnega omrežja. Razvidno je, da sta dve pokrajini (Vzhodna in Zahodna Slovenija) večji, kar prikazuje večji delež občin, prebivalcev, kakor tudi delež državnih cest. Razen kriterija deleža prebivalcev, kjer sta obe večji pokrajini izenačeni ima Zahodna Slovenija večji delež občin, kakor tudi državnih cest.

Tabela 6.19: Deleži državnih cest, občin, prebivalcev in gostota cestnega omrežja v členitvi Slovenije na tri pokrajine

Pokrajina	Delež občin (po površini)	Delež prebivalcev	Delež državnih cest	Gostota cestnega omrežja (km/km ²)
Osrednja Slovenija	5%	18%	5%	0,396
Vzhodna Slovenija	36%	41%	37%	0,343
Zahodna Slovenija	59%	41%	57%	0,317
Skupaj	100%	100%	100%	

Vir: BCP, DRSC 2003, Popis 2002.

V tabeli 6.20 je prikazano razmerje deležev državnih in občinskih cest ter navedena tudi dolžina slednjih. Kot že omenjeno prednjači Zahodna Slovenija s 3.648 km državnih cest, kar predstavlja 57% vseh državnih cest.

Tabela 6.20: Skupne dolžine občinskih in državnih cest

Pokrajina	Dolžina občinskih cest (km)	Dolžina državnih cest (km)	Delež državnih cest
Osrednja Slovenija	2.515	302	5%
Vzhodna Slovenija	18.123	2.375	38%
Zahodna Slovenija	11.421	3.648	57%

Vir: BCP, DRSC 2003.

V tabeli 6.21 so navedene dolžine državnih cest posamezne kategorije (IVRC) po pokrajinah.

Tabela 6.21 Dolžina cest (v kilometrih) posamezne kategorije v pokrajinah

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT	Skupaj (km)
Osrednja Slovenija	72	18	3	28	55	51	59	15	302
Vzhodna Slovenija	133	10	347	72	292	581	769	171	2.375
Zahodna Slovenija	199	128	174	349	595	547	1.249	407	3.648
Skupaj	404	156	524	449	942	1.179	2.077	593	6.325

Vir: BCP, DRSC 2003.

Deleži cest posameznih kategorij po IVRC v pokrajinah in deleži posamezne kategorije v posamezni pokrajini so prikazani v tabelah 6.22 in 6.23. Iz tabele 6.22 je razvidno, da ima največji delež avtocest in hitrih cest v pokrajini Zahod (49%). Ta pokrajina ima tudi največje deleže pri glavnih cestah II. reda (78%), regionalnih cestah I. reda (63%), III. reda (60%) ter turističnih cestah (69%) Pokrajina Vzhod ima največji delež pri glavnih cestah I. reda (66%), medtem ko sta večji pokrajini pri regionalnih cestah II. reda približno enaki.

Tabela 6.22: Delež posamezne kategorije cest (IVRC) v pokrajinah

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT
Osrednja Slovenija	18%	12%	1%	6%	6%	4%	3%	2%
Vzhodna Slovenija	33%	6%	66%	16%	31%	50%	37%	29%
Zahodna Slovenija	49%	82%	33%	78%	63%	46%	60%	69%
Skupaj	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Vir: BCP, DRSC 2003.

Iz tabele 6.23 se vidi, da ima največji delež avtocest Osrednja pokrajina (skoraj četrtno). Ista pokrajina malenkostno prednjači tudi pri hitrih cestah. Glavnih cest I. reda je največ na vzhodu, preostale ceste pa so približno enakovredno porazdeljene glede na pokrajine.

Tabela 6.23: Delež posamezne kategorije ceste (IVRC) v posamezni pokrajini

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT	Skupaj
Osrednja Slovenija	24%	6%	1%	9%	18%	17%	20%	5%	100%
Vzhodna Slovenija	6%	1%	15%	3%	12%	24%	32%	7%	100%
Zahodna Slovenija	5%	4%	5%	10%	16%	15%	34%	11%	100%

Vir: BCP, DRSC 2003.

V tabeli 6.24 je prikazano, da so deleži slabih in zeli slabih cest v porazdeljeni približno enako v vseh treh pokrajinah (odstopajo samo za odstotek oziroma dva).

Tabela 6.24: Stanje državnih cest v posamezni pokrajini

Pokrajina	Ocena stanja državnih cest (v km)					Delež slabih in zelo slabih državnih cest	
	Zelo slabo	Slabo	Zadovoljivo	Dobro	Zelo dobro		
Osrednja Slovenija	65	22	30	37	63	87 km	40%
Vzhodna Slovenija	706	193	256	367	695	899 km	41%
Zahodna Slovenija	1055	274	368	525	1.169	1.329 km	39%

Za prikaz statistike državnih cest v posameznih pokrajinah smo v tabeli 6.25 prikazali tudi število črnih točk v posamezni pokrajini. Največ črnih točk je bilo v vzhodni Sloveniji – 55, kar predstavlja 0,023 črne točke na kilometer državne ceste, Osrednja pokrajina ima še višjo gostoto – 0,039, medtem ko ima Zahodna Slovenija veliko manjšo gostoto črnih točk na kilometer – 0,004.

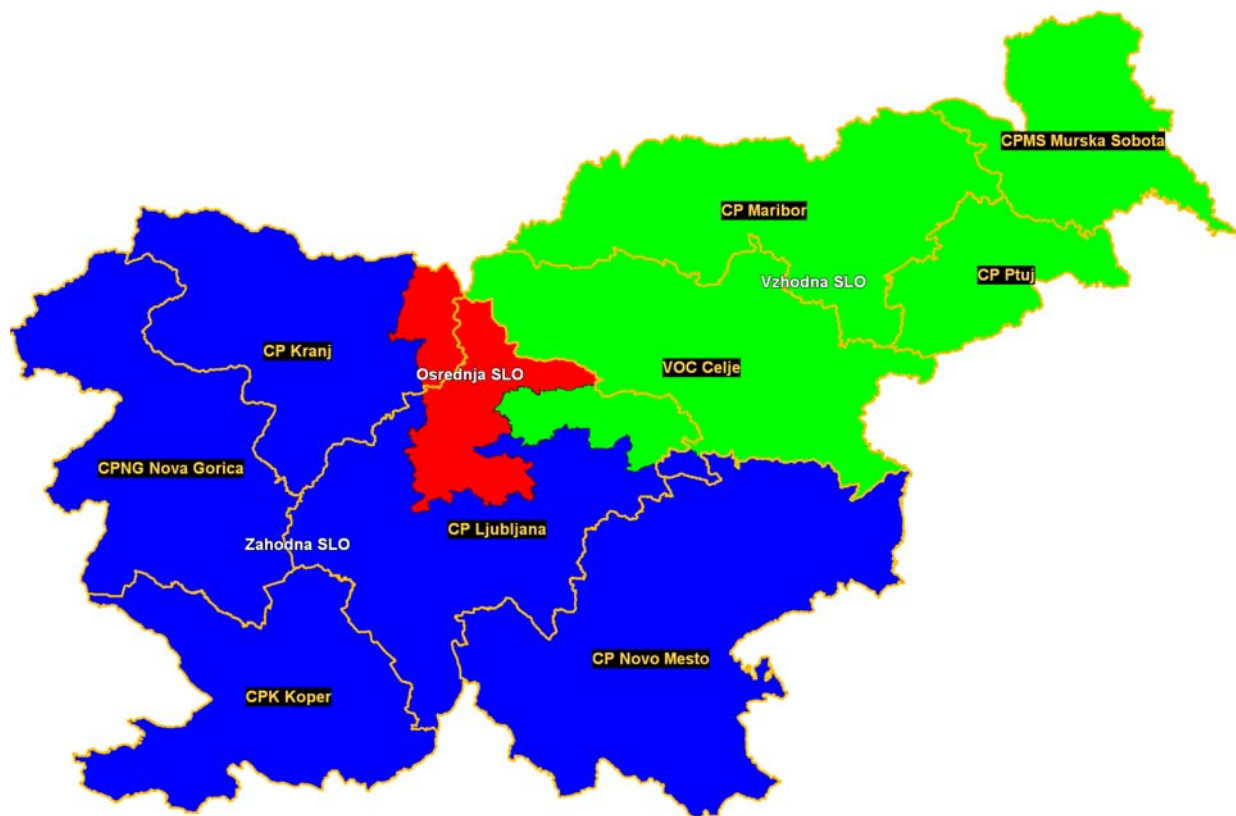
Tabela 6.25: Število črnih točk na državnih cestah v pristojnosti DRSC (2000-2002)^[32]

Pokrajina	Št. črnih križišč	Št. črnih odsekov	Vsota črnih točk	Dolžina državnih cest (km)	Gostota črnih točk na km
Osrednja Slovenija	3	9	12	302	0,039
Vzhodna Slovenija	17	38	55	2375	0,023
Zahodna Slovenija	7	11	18	3648	0,004

V tabeli 6.26 so prikazani deleži pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja, ki vzdržujejo državne ceste v posamezni pokrajini. Na sliki 6.14 je delitev in prostorska razprostranjenost prikazana tudi grafično. V Vzhodni Sloveniji bi bili vzdrževalci CP Murska Sobota, CP Maribor, CP Ptuj, VOC Celje in v manjši meri CP Ljubljana. Ozemlje Zahodne Slovenije bi pokrivali CP Koper, CP Novo mesto, CP Nova Gorica, in deloma CP Kranj ter CP Ljubljana. V Osrednji Sloveniji pa ceste vzdrževala CP Kranj in CP Ljubljana.

Tabela 6.26: Delež prostora pogodbenega izvajalca rednega vzdrževanja, ki upravlja z državnimi cestami določene pokrajine

Pokrajina	CP Koper	CP Kranj	CP Ljubljana	CPM Maribor	CPMS Murska Sobota	CPNG Nova Gorica	CP Novo Mesto	CP Ptuj	VOC Celje
Osrednja Slovenija	0%	7%	28%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Vzhodna Slovenija	0%	0%	12%	100%	100%	0%	0%	100%	98%
Zahodna Slovenija	100%	93%	60%	0%	0%	100%	100%	0%	2%



Slika 6.14: Področja upravljanja z državnimi cestami posameznih pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja – označeno z rumeno črto

6.7.3 Členitev Slovenije na osem pokrajin

V tabeli 6.27 so prikazani deleži državnih cest, občin in prebivalcev Slovenije, ki sodijo v posamezno pokrajino. Prikazana je tudi gostota cestnega omrežja, ki spada v določeno pokrajino (dolžina državnega cestnega omrežja v pokrajini deljena z njeno površino). Iz tabele je razvidno, da ima Osrednjeslovenska pokrajina največji delež državnih cest. Največji delež občin pripada Podravski pokrajini, največji delež prebivalcev pa je v Osrednjeslovenski regiji. Gostota cestnega omrežja je precej enakomerno razdeljena po pokrajinah, delež državnih cest glede na vse ceste v regiji pa je največji v Odsednjeslovenski regiji, kateri sledi Podravska regija. Najmanjši delež prebivalstva in hkrati tudi najmanjši delež državnih cest pa je v Pomurski regiji.

Tabela 6.27: Deleži državnih cest, občin, prebivalcev in gostota cestnega omrežja v členitvi Slovenije na osem pokrajin

Pokrajina	Delež občin (po površini)	Delež prebivalcev	Delež državnih cest	Gostota cestnega omrežja (km/km ²)
Osrednjeslovenska	19%	30%	21%	0,327
Primorska	5%	7%	11%	0,353
Gorenjska	9%	10%	9%	0,288
Goriška	6%	6%	11%	0,319
Savinjska	17%	13%	12%	0,347
Dolenjska	7%	9%	13%	0,332
Pomurska	13%	6%	7%	0,335
Podravska	24%	20%	16%	0,336
Skupaj	100%	100%	100%	

Vir: BCP, DRSC 2003, Popis 2002.

V tabeli 6.28 so prikazane skupne dolžine vseh občinskih in državnih cest za posamezno pokrajino. Največ občinskih cest je Podravske pokrajini (6985 kilometrov), najmanj pa v Primorski (1688 km). Daleč najmanj državnih cest je v Pomurski pokrajini (445 kilometrov), največ pa v Osrednjeslovenski (1278 kilometrov).

Tabela 6.28: Skupne dolžine občinskih in državnih cest

Pokrajina	Dolžina občinskih cest (km)	Dolžina državnih cest (km)	Delež državnih cest
Osrednjeslovenska	6406	1278	20%
Primorska	1688	650	10%
Gorenjska	2673	584	9%
Goriška	2451	708	11%
Savinjska	4604	774	12%
Dolenjska	4477	855	14%
Pomurska	2774	445	7%
Podravska	6985	1030	16%

Vir: BCP, DRSC 2003.

V tabeli 6.29 so navedene dolžine državnih cest posamezne kategorije (IVRC) v pokrajinah. V tabelah 6.30 in 6.31 pa so prikazani deleži cest posameznih kategorij po IVRC v pokrajinah in deleži posamezne kategorije v posamezni pokrajini.

Tabela 6.29: Dolžina cest (v kilometrih) posamezne kategorije v pokrajinah

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT	Skupaj (km)
Osrednjeslovenska	165	18	12	178	187	205	408	105	1.278
Primorska	77		115	23	48	136	199	52	650
Gorenjska	46	12	9	31	162	91	103	130	584
Goriška		34	11	125	125	88	279	46	708
Savinjska	62		68	51	84	234	231	44	774
Dolenjska		82	30	37	169	121	326	89	855
Pomurska	6		58	5	70	133	173		445
Podravska	48	10	220		97	171	358	127	1.030
Skupaj	404	156	524	449	942	1.179	2.077	593	6.325

Vir: BCP, DRSC 2003.

Iz tabele 6.30 je razvidno, da je največji delež avtocest v Osrednjeslovenski pokrajini (41%). V isti pokrajini je tudi največji delež cest kategorije G2 (40%), R2 (20%) in R3 (20%). Največ hitrih cest, in sicer 40%, je v Dolenjski pokrajini. Največji delež glavnih cest I. reda (42%) je v Podravski pokrajini, v Savinjski pokrajini pa je največji delež - 20% cest R2. Največ turističnih cest (22%) je v Gorenjski pokrajini.

Tabela 6.30: Delež posamezne kategorije cest (IVRC) v pokrajinah

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT
Osrednjeslovenska	41%	12%	2%	40%	20%	17%	20%	18%
Primorska	19%		22%	5%	5%	12%	10%	9%
Gorenjska	11%	7%	2%	7%	17%	8%	5%	22%
Goriška		22%	2%	2%	13%	7%	13%	8%
Savinjska	15%		13%	11%	9%	20%	11%	7%
Dolenjska		53%	6%	8%	18%	10%	16%	15%
Pomurska	1%		11%	1%	7%	11%	8%	
Podravska	12%	7%	42%		10%	14%	17%	21%
Skupaj	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Vir: BCP, DRSC 2003.

Iz tabele 6.31 so razvidni deleži cest posameznih kategorij v vsaki pokrajini. V Primorski, Savinjski in Pomurski pokrajini ni hitrih cest, v Goriški in Dolenjski ni avtocest, v Podravski pokrajini ni glavnih cest II.reda, v Pomurski pokrajini pa ni turističnih cest. Najvišji delež avtocest in hitrih cest imata Osrednjeslovenska in Primorska pokrajina.

Tabela 6.31: Delež posamezne kategorije ceste (IVRC) v posamezni pokrajini

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT	Skupaj
Osrednjeslovenska	13%	1%	1%	14%	15%	16%	32%	8%	100%
Primorska	12%		18%	4%	7%	21%	31%	8%	100%
Gorenjska	8%	2%	2%	5%	28%	16%	18%	22%	100%
Goriška		5%	2%	18%	18%	12%	39%	6%	100%
Savinjska	8%		9%	7%	11%	30%	30%	6%	100%
Dolenjska		10%	4%	4%	20%	14%	38%	10%	100%
Pomurska	1%		13%	1%	16%	30%	39%		100%
Podravska	5%	1%	21%		9%	17%	35%	12%	100%

Vir: BCP, DRSC 2003.

V tabeli 6.32 je prikazano, da je delež slabih in zelo slabih cest največji v Gorenjski pokrajini (44% vseh državnih cest v pokrajini) in najmanjši v Goriški pokrajini (36% vseh državnih cest v pokrajini). Glede na dolžino cest v slabem in zelo slabem stanju pa imata največ takih cest Osrednjeslovenska in Podravska pokrajina, najmanj pa Pomurska pokrajina. Vendar pa je v povprečju delež slabih in zelo slabih državnih cest približno enak po vseh pokrajinah.

Tabela 6.32: Stanje državnih cest v posamezni pokrajini

Pokrajina	Ocena stanja državnih cest (v km)					Delež slabih in zelo slabih državnih cest	
	Zelo slabo	Slabo	Zadovoljivo	Dobro	Zelo dobro		
Osrednjeslovenska	312	92	122	180	383	404 km	37%
Primorska	172	51	72	89	187	223 km	39%
Gorenjska	192	40	55	73	170	232 km	44%
Goriška	198	45	77	89	264	243 km	36%
Savinjska	233	69	79	127	205	302 km	42%
Dolenjska	274	77	86	145	256	351 km	42%
Pomurska	114	44	46	80	144	158 km	37%
Podravska	329	71	116	146	306	400 km	41%

Za prikaz statistike državnih cest v posameznih pokrajinah smo v tabeli 6.33 prikazali tudi število črnih točk v posamezni pokrajini. Največ črnih točk je bilo v zadnjih treh letih na državnih cestah v Savinjski pokrajini, in sicer 30. Glede na dolžino državnih cest v Savinjski pokrajini, je gostota črnih točk v tej pokrajini 0,036 črne točke na kilometer državne ceste. Najmanj črnih točk pa je v Goriški pokrajini (0,001 črne točke na kilometer državne ceste).

Tabela 6.33: Število črnih točk na državnih cestah v pristojnosti DRSC (2000-2002)^[32]

Pokrajina	Št. črnih križišč	Št. črnih odsekov	Vsota črnih točk	Dolžina državnih cest (km)	Gostota črnih točk na km
Osrednjeslovenska	5	15	20	1.278	0,014
Primorska	1	2	3	650	0,004
Gorenjska	3	2	5	584	0,008
Goriška	0	1	1	708	0,001
Savinjska	12	18	30	774	0,036
Dolenjska	1	2	3	855	0,004
Pomurska	2	4	6	445	0,013
Podravska	3	14	17	1.030	0,016

V tabeli 6.34 so prikazani deleži pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja ("cestnih podjetij"), ki vzdržujejo državne ceste v posamezni pokrajini. Na sliki 6.15 je delitev in prostorska razprostranjenost prikazana tudi grafično.

Tabela 6.34: Delež prostora pogodbenega izvajalca rednega vzdrževanja, ki upravlja z državnimi cestami določene pokrajine

Pokrajina	VOC Celje	CPNG Nova Gorica	CPK Koper	CP Kranj	CP Ljubljana	CPM Maribor	CPMS Murska Sobota	CP Novo Mesto	CP Ptuj
Osrednjeslovenska	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	23%	0%
Primorska	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Gorenjska	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Goriška	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Savinjska	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Dolenjska	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	77%	0%
Pomurska	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
Podravska	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	100%



Slika 6.15: Področja pokrajin in področja upravljanja z državnimi cestami posameznih pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja - označeno z rumeno črto

6.7.4 Členitev Slovenije na dvanajst pokrajin

Tabela 6.35 kaže že večje razlike med deleži v primerjavi z delitvijo Slovenije na osem pokrajin. Zasavska pokrajina ima najmanjše deleže državnih cest, občin (skupaj s Spodnje Posavsko) in prebivalcev. Gostota cestnega omrežja je najmanjša v Notranjsko-Kraški pokrajini. Največji delež državnih cest in prebivalcev je v Osrednjeslovenski pokrajini, delež občin pa je največji v Podravski pokrajini. Gostota cestnega omrežja je največja v Obalno-Kraški pokrajini, sledita gostoti cestnega omrežja v Osrednjeslovenski in Podravski pokrajini.

Tabela 6.35: Deleži državnih cest, občin, prebivalcev in gostota cestnega omrežja v členitvi Slovenije na dvanajst pokrajin

Pokrajina	Delež občin (po površini)	Delež prebivalcev	Delež državnih cest	Gostota cestnega omrežja (km/km ²)
Pomurska	13%	6%	7%	0,335
Podravska	18%	16%	12%	0,372
Koroška	6%	4%	4%	0,261
Savinjska	17%	13%	12%	0,347
Zasavska	2%	2%	1%	0,284
Spodnje Posavska	2%	3%	5%	0,347
Jugovzhodna Slovenija	8%	7%	13%	0,302
Osrednjeslovenska	13%	25%	13%	0,374
Gorenjska	9%	10%	9%	0,288
Notranjsko-Kraška	3%	3%	5%	0,249
Goriška	6%	6%	11%	0,319
Obalno-Kraška	4%	5%	7%	0,440
Skupaj	100%	100%	100%	

Vir: BCP, DRSC 2003, Popis 2002.

V tabeli 6.36 so prikazane dolžine vseh občinskih in državnih cest v posamezni pokrajini v primeru delitve Slovenije na dvanajst pokrajin. Najmanj občinskih cest je v Zasavski pokrajini, največ pa v Podravski. Največ državnih cest je v Osrednjeslovenski pokrajini (821 kilometrov), najmanj pa v Zasavski (samo 94 kilometrov).

Tabela 6.36: Skupne dolžine občinskih in državnih cest

Pokrajina	Dolžina občinskih cest (km)	Dolžina državnih cest (km)	Delež državnih cest
Pomurska	2.774	445	7%
Podravska	5.794	759	12%
Koroška	1.191	271	4%
Savinjska	4.604	774	12%
Zasavska	657	94	1%
Spodnje Posavska	2.205	307	5%
Jugovzhodna Slovenija	2.775	809	13%
Osrednjeslovenska	4.834	821	13%
Gorenjska	2.673	584	9%
Notranjsko-Kraška	915	335	5%
Goriška	2.451	708	11%
Obalno-Kraška	1.184	417	7%

Vir: BCP, DRSC 2003.

V tabeli 6.37 so predstavljene dolžine cest posamezne kategorije (IVRC) v pokrajinah. V tabelah 6.38 in 6.39 pa so prikazani deleži cest posameznih kategorij po IVRC v pokrajinah in deleži posamezne kategorije v posamezni pokrajini.

Tabela 6.37: Dolžina cest (v kilometrih) posamezne kategorije v pokrajinah

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT	Skupaj (km)
Pomurska	6		58	5	70	133	173		445
Podravska	48	10	148		64	136	265	88	759
Koroška			72		33	34	93	39	271
Savinjska	62		68	51	84	234	231	44	774
Zasavska	1			15	40	17	20		94
Spodnje Posavska		33	30		51	52	135	6	307
Jugovzhodna Slovenija		50		92	172	69	285	141	809
Osrednjeslovenska	155	18	12	108	48	188	273	20	821
Gorenjska	46	12	9	31	162	91	103	130	584
Notranjsko-Kraška	32		55		46	64	67	71	335
Goriška		34	11	125	125	88	279	46	708
Obalno-Kraška	54		61	23	48	72	151	8	417
Skupaj	404	156	524	449	942	1.179	2.077	593	6.325

Vir: BCP, DRSC 2003.

Iz tabele 6.38 je razvidno, da je tudi v primeru členitve Slovenije na dvanajst pokrajin največji delež avtocest v Osrednjeslovenski pokrajini (38%). Največ hitrih cest, in sicer 32%, je v Jugovzhodni Sloveniji, največji delež cest kategorije G2 (27%) pa je v Goriški pokrajini. Največji delež cest G1 je v Podravski pokrajini (28%), R2 cest pa v Savinjski (20%). V Jugovzhodni pokrajini so poleg hitrih cest, največji deleži še pri cestah kategorij R1 (18%), R3 (14%) in RT (24%).

Tabela 6.38: Delež posamezne kategorije cest (IVRC) v pokrajinah

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT
Pomurska	1%		11%	1%	7%	11%	8%	
Podravska	12%	7%	28%		7%	12%	13%	15%
Koroška			14%		4%	3%	4%	7%
Savinjska	15%		13%	11%	9%	20%	11%	7%
Zasavska				3%	4%	1%	1%	0%
Spodnje Posavska		21%	6%		5%	4%	7%	1%
Jugovzhodna Slovenija		32%		20%	18%	6%	14%	24%
Osrednjeslovenska	38%	12%	2%	24%	5%	16%	13%	3%
Gorenjska	11%	7%	2%	7%	17%	8%	5%	22%
Notranjsko-Kraška	8%		10%		5%	5%	3%	12%
Goriška		22%	2%	28%	13%	7%	13%	8%
Obalno-Kraška	13%		12%	5%	5%	6%	7%	1%
Skupaj	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Vir: BCP, DRSC 2003.

Iz tabele 6.38 je razvidno, da je npr. v Osrednjeslovenski pokrajini 19% avtocest, 2% hitrih cest, 1% glavnih cest I.reda, 13% cest kategorije G2, 6% državnih cest v pokrajini sodi v kategorijo R1, 23% državnih cest v kategorijo R2, 33% državnih cest v kategorijo R3, 2% državnih cest v pokrajini pa po IVRC spada med turistične ceste. Tabela pokaže tudi, da v Goriški, Koroški, Spodnje Posavski pokrajini in Jugovzhodni Sloveniji ni avtocest. Brez hitrih cest so pokrajine: Pomurska, Koroška, Savinjska, Zasavska, Notranjsko-Kraška in Obalno-Kraška. V Zasavski pokrajini in Jugovzhodni Sloveniji ni cest kategorije G1, v Podravski, Koroški, Spodnje Posavski ter Notranjsko-Kraški pokrajini ni državnih cest G2, turističnih cest pa ni v Pomurski in Zasavski pokrajini.

Tabela 6.39: Delež posamezne kategorije ceste (IVRC) v posamezni pokrajini

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT	Skupaj
Pomurska	1%		13%	1%	16%	30%	39%		100%
Podravska	6%	1%	19%		8%	18%	35%	12%	100%
Koroška			27%		12%	13%	34%	14%	100%
Savinjska	8%		9%	7%	11%	30%	30%	6%	100%
Zasavska	1%			16%	43%	18%	21%		100%
Spodnje Posavska		11%	10%		17%	17%	44%	2%	100%
Jugovzhodna Slovenija		6%		11%	21%	9%	35%	17%	100%
Osrednjeslovenska	19%	2%	1%	13%	6%	23%	33%	2%	100%
Gorenjska	8%	2%	2%	5%	28%	16%	18%	22%	100%
Notranjsko-Kraška	10%		16%		14%	19%	20%	21%	100%
Goriška		5%	2%	18%	18%	12%	39%	6%	100%
Obalno-Kraška	13%		15%	5%	11%	17%	36%	2%	100%

Vir: BCP, DRSC 2003.

Stanje državnih cest za primer delitve Slovenije na dvanajst pokrajin je predstavljeno v tabeli 6.40. Delež slabih in zelo slabih državnih cest je približno enak po vseh pokrajinah. Kar kaže na to, da DRSC približno enakomerno izvaja ukrepe za izboljšanja stanja cest po vseh pokrajin. Delež slabih in zelo slabih cest je tudi v primeru takšne delitve največji v Gorenjski pokrajini (44% vseh državnih cest v pokrajini), kateri sledijo Jugovzhodna Slovenija, Notranjsko-Kraška pokrajina ter Koroška, in najmanjši v Obalno-Kraški pokrajini (34% vseh državnih cest v pokrajini).

Tabela 6.40: Stanje državnih cest v posamezni pokrajini

Pokrajina	Ocena stanja državnih cest (v km)					Delež slabih in zelo slabih državnih cest
	Zelo slabo	Slabo	Zadovoljivo	Dobro	Zelo dobro	
Pomurska	114	44	46	80	144	37%
Podravska	228	56	88	109	216	41%
Koroška	101	15	28	37	90	43%
Savinjska	233	69	79	127	206	42%
Zasavska	26	9	11	16	31	38%
Spodnje Posavska	90	26	33	59	96	38%
Jugovzhodna Slovenija	274	70	80	125	242	43%
Osrednjeslovenska	171	59	78	112	228	36%
Gorenjska	192	40	55	73	170	44%
Notranjsko-Kraška	108	23	28	41	103	43%
Goriška	198	45	77	89	264	36%
Obalno-Kraška	89	33	49	60	127	34%

Za prikaz statistike državnih cest v posameznih pokrajinah smo v tabeli 6.41 prikazali tudi število črnih točk v posamezni pokrajini. Največ črnih točk je bilo v zadnjih treh letih na državnih cestah v Savinjski pokrajini, in sicer 30. Glede na dolžino državnih cest v Savinjski pokrajini, je gostota črnih točk v tej pokrajini 0,036 črne točke na kilometer državne ceste. Najmanj črnih točk pa je v Spodnje Posavski pokrajini, kjer ni nobene črne točke na državni cestni mreži.

Tabela 6.41: Število črnih točk na državnih cestah v pristojnosti DRSC (2000-2002)^[32]

Pokrajina	Št. črnih križišč	Št. črnih odsekov	Vsota črnih točk	Dolžina državnih cest (km)	Gostota črnih točk na km
Pomurska	2	4	6	449	0,0134
Podravska	2	7	9	808	0,0111
Koroška	1	7	8	271	0,0295
Savinjska	12	18	30	828	0,0362
Zasavska	0	2	2	94	0,0213
Spodnje Posavska	0	0	0	307	0,0000
Jugovzhodna Slovenija	1	2	3	809	0,0037
Osrednje-slovenska	5	13	18	956	0,0188
Gorenjska	3	2	5	616	0,0081
Notranjsko-Kraška	0	0	0	362	0,0000
Goriška	0	1	1	741	0,0013
Obalno-Kraška	1	2	3	460	0,0065

Tabela 6.42 prikazuje deleže državnih cest, ki jih vzdržujejo pogodbeni izvajalci rednega vzdrževanja ("cestna podjetja"), v primeru delitve Slovenije na dvanajst pokrajin. Ob takšni členitvi Slovenije bo v največ pokrajinah delovalo CP Ljubljana, saj bo moralo vzdrževati državne ceste v treh različnih pokrajinah (Zasavski in Osrednjeslovenski v celoti ter 30% v Notranjsko-Kraški pokrajini). VOC Celje, CP Nova Gorica, CP Kranj in CP Murska Sobota bodo vzdrževala državne ceste v eni pokrajini, CPK Koper in CPM Maribor pa v dveh pokrajinah. Cestno podjetje Ptuj bo upravljalo samo s 34% deležem državnih cest v Podravski pokrajini.

Tabela 6.42: Delež pogodbenega izvajalca rednega vzdrževanja, ki upravlja z državnimi cestami določene pokrajine

Pokrajina	VOC Celje	CPNG Nova Gorica	CPK Koper	CP Kranj	CP Ljubljana	CPM Maribor	CPMS Murska Sobota	CP Novo Mesto	CP Ptuj
Pomurska	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
Podravska	0%	0%	0%	0%	0%	66%	0%	0%	100%
Koroška	0%	0%	0%	0%	0%	34%	0%	0%	0%
Savinjska	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Zasavska	0%	0%	0%	0%	8%	0%	0%	0%	0%
Spodnje Posavska	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	28%	0%
Jugovzhodna Slovenija	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	72%	0%
Osrednjeslovenska	0%	0%	0%	0%	82%	0%	0%	0%	0%
Gorenjska	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Notranjsko-Kraška	0%	0%	35%	0%	10%	0%	0%	0%	0%
Goriška	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Obalno-Kraška	0%	0%	65%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Na sliki 6.16 so narisane pokrajine in z rumeno črto označena področja, za katera skrbijo posamezni pogodbeni izvajalci rednega vzdrževanja. Vsaka pokrajina pa je pobarvana s svojo barvo.



Slika 6.16: Področja upravljanja z državnimi cestami posameznih pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja - označeno z rumeno črto

6.7.5 Členitev Slovenije na štirinajst pokrajin

V tabeli 6.43 so predstavljeni deleži državnih cest, občin in prebivalcev ter gostota cestnega omrežja po posameznih pokrajinah v primeru členitve Slovenije na 14 pokrajin. Najmanjši delež državnih cest in občin bi v taki delitvi Slovenije pripadel Zasavski pokrajini. Najmanjši delež občin ima še Posavska pokrajina. Notranjsko-Kraška pokrajina ima najmanjši delež prebivalcev, največ prebivalcev pa je v Osrednjeslovenski pokrajini, ki ima tudi največje deleže državnih cest in občin. Gostota cestnega omrežja je največja v Zgornje Podravski pokrajini, najmanjša pa v Notranjsko-Kraški.

Tabela 6.43: Deleži državnih cest, občin, prebivalcev in gostota cestnega omrežja v členitvi Slovenije na štirinajst pokrajin

Pokrajina	Delež občin (po površini)	Delež prebivalcev	Delež državnih cest	Gostota cestnega omrežja (km/km ²)
Dolenjska	8%	7%	13%	0,302
Gorenjska	9%	10%	9%	0,288
Goriška	6%	6%	11%	0,319
Koroška	6%	4%	4%	0,261
Notranjsko-Kraška	3%	2%	3%	0,244
Obalno-Kraška	4%	6%	9%	0,383
Osrednjeslovenska	13%	25%	13%	0,374
Pomurska	14%	7%	8%	0,323
Posavska	2%	3%	5%	0,347
Savinjska	11%	10%	9%	0,380
Savinjsko-Šaleška	5%	3%	3%	0,268
Spodnje Podravska	8%	3%	3%	0,347
Zasavska	2%	3%	2%	0,302
Zgornje Podravska	9%	12%	8%	0,405
Skupaj	100%	100	100%	

Vir: BCP, DRSC 2003, Popis 2002.

Tabela 6.44 pokaže, da je tudi v primeru delitve Slovenije na 14 pokrajin največ občinskih cest v Osrednjeslovenski pokrajini (4834 km), najmanj pa je občinskih cest v Notranjsko-Kraški pokrajini (691 km). Državnih cest je najmanj v Zasavski pokrajini (samo 114 km), največ državnih cest pa je v Osrednjeslovenski pokrajini (821 km).

Tabela 6.44: Dolžina vseh občinskih in državnih cest v vsaki od 14 pokrajin

Pokrajina	Dolžina občinskih cest (km)	Dolžina državnih cest (km)	Delež državnih cest
Dolenjska	2775	809	13%
Gorenjska	2673	584	9%
Goriška	2451	708	11%
Koroška	1191	271	4%
Notranjsko-Kraška	691	211	3%
Obalno-Kraška	1409	541	9%
Osrednjeslovenska	4834	821	13%
Pomurska	3276	497	8%
Posavska	2206	307	5%
Savinjska	3441	565	9%
Savinjsko-Šaleška	1061	189	3%
Spodnje Podravska	1718	224	3%
Zasavska	759	114	2%
Zgornje Podravska	3574	483	8%

Vir: BCP, DRSC 2003.

V tabeli 6.45 so predstavljene dolžine državnih cest posamezne kategorije (IVRC) v pokrajinah. V tabelah 6.46 in 6.47 pa so prikazani deleži državnih cest posameznih kategorij po IVRC v pokrajinah in deleži posamezne kategorije v posamezni pokrajini.

Tabela 6.45: Dolžina cest (v kilometrih) posamezne kategorije cest po IVRC v pokrajinah

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT	Skupaj
Dolenjska		50		92	172	69	285	141	809
Gorenjska	46	12	9	31	162	91	103	130	584
Goriška		34	11	125	125	88	279	46	708
Koroška			72		33	34	93	39	271
Notranjsko-Kraška	32		23		46	43	29	39	211
Obalno-Kraška	54		93	23	48	94	190	40	541
Osrednjeslovenska	155	18	12	108	48	188	273	20	821
Pomurska	6		80	5	83	133	191		497
Posavska		33	30		51	52	135	6	307
Savinjska	62		43	51	52	167	182	7	565
Savinjsko-Šaleška			17		32	67	37	37	189
Spodnje Podravska			55		30	22	117		224
Zasavska	1		7	15	40	17	33		114
Zgornje Podravska	48	10	71		21	114	131	88	483
Skupaj	404	156	524	449	942	1179	2077	593	6325

Vir: BCP, DRSC 2003.

Iz tabele 6.46 je razvidno, da je tudi v primeru členitve Slovenije na štirinajst pokrajin največji delež avtocest v Osrednjeslovenski pokrajini (38%). Hitrih cest je največ (32%) v Dolenjski pokrajini, v Goriški pa je največji delež cest kategorije G2 (28%). V Dolenjski pokrajini so poleg hitrih cest največji deleži cest kategorij R1 (18%), R3 (14%) in RT (24%). Največji delež cest G1 je v Obalno-Kraški pokrajini (18%), R2 cest pa v Osrednjeslovenski (16%).

Tabela 6.46: Delež posamezne kategorije cest (IVRC) v pokrajinah

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT
Dolenjska		32%		20%	18%	6%	14%	24%
Gorenjska	11%	7%	2%	7%	17%	8%	5%	22%
Goriška		22%	2%	28%	13%	7%	13%	8%
Koroška			14%		4%	3%	4%	7%
Notranjsko-Kraška	8%		4%		5%	4%	1%	7%
Obalno-Kraška	13%		18%	5%	5%	8%	9%	7%
Osrednjeslovenska	38%	12%	2%	24%	5%	16%	13%	3%
Pomurska	1%		15%	1%	9%	11%	9%	
Posavska		21%	6%		5%	4%	7%	1%
Savinjska	15%		8%	11%	6%	14%	9%	1%
Savinjsko-Šaleška			3%		3%	6%	2%	6%
Spodnje Podravska			10%		3%	2%	6%	
Zasavska			1%	3%	4%	1%	2%	
Zgornje Podravska	12%	7%	14%		2%	10%	6%	15%
Skupaj	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

V tabeli 6.47 je prikazano, da je npr. v Osrednjeslovenski pokrajini 19% avtocest, 2% hitrih cest, 1% glavnih cest I.reda, 13% cest kategorije G2, 6% državnih cest v pokrajini sodi v kategorijo R1, 23% državnih cest v kategorijo R2, 33% državnih cest v kategorijo R3, 2% državnih cest v pokrajini pa po IVRC spada med turistične ceste. Tabela pokaže tudi, da v Dolenjski, Goriški,

Koroški, Posavski, Savinjsko-Šaleški ter Spodnje Podravski pokrajini ni avtocest. Brez hitrih cest so pokrajine: Koroška, Notranjsko-Kraška, Obalno-Kraška, Pomurska, Savinjska, Savinjsko-Šaleška, Spodnje Podravska in Zasavska. V Dolenjski pokrajini ni cest kategorije G1, v Koroški, Notranjsko-Kraški, Posavski, Savinjsko-Šaleški, Spodnje in Zgornje Podravski pokrajini ni državnih cest G2, turističnih cest pa ni v Pomurski in Zasavski pokrajini.

Tabela 6.47: Delež posamezne kategorije ceste (IVRC) v posamezni pokrajini

Pokrajina	AC	HC	G1	G2	R1	R2	R3	RT	Skupaj
Dolenjska		6%		11%	21%	9%	35%	17%	100%
Gorenjska	8%	2%	2%	5%	28%	16%	18%	22%	100%
Goriška		5%	2%	18%	18%	12%	39%	6%	100%
Koroška			27%		12%	13%	34%	14%	100%
Notranjsko-Kraška	15%		11%		22%	20%	14%	18%	100%
Obalno-Kraška	10%		17%	4%	9%	17%	35%	7%	100%
Osrednjeslovenska	19%	2%	1%	13%	6%	23%	33%	2%	100%
Pomurska	1%		16%	1%	17%	27%	38%		100%
Posavska		11%	10%		17%	17%	44%	2%	100%
Savinjska	11%		8%	9%	9%	29%	32%	1%	100%
Savinjsko-Šaleška			9%		17%	36%	19%	19%	100%
Spodnje Podravska			24%		13%	10%	52%		100%
Zasavska	1%		6%	13%	35%	15%	29%		100%
Zgornje Podravska	10%	2%	15%		4%	24%	27%	18%	100%

Vir: BCP, DRSC 2003.

Stanje državnih cest v primeru členitve Slovenije na 14 pokrajin je predstavljeno v tabeli 6.48. Delež slabih in zelo slabih državnih cest je približno enak po vseh pokrajinah, kar kaže na to, da se DRSC trudi vzdrževati vsaj približno enako stanje vseh državnih cest v vseh pokrajinah. Delež cest v najslabšem stanju je največji v Spodnje Podravski pokrajini, delež državnih cest v zelo slabem in slabem stanju pa je najmanjši v Zgornje Podravski pokrajini. Po dolžini je največ slabih in zelo slabih cest v Dolenjski pokrajini. V povprečju pa je

Tabela 6.48: Stanje državnih cest v posamezni pokrajini

Pokrajina	Ocena stanja državnih cest (v km)					Delež slabih in zelo slabih državnih cest
	Zelo slabo	Slabo	Zadovoljivo	Dobro	Zelo dobro	
Dolenjska	274	70	80	125	242	43%
Gorenjska	192	40	55	73	170	44%
Goriška	198	45	77	89	264	36%
Koroška	101	15	28	37	90	43%
Notranjsko-Kraška	65	14	15	27	59	44%
Obalno-Kraška	132	42	63	75	171	36%
Osrednjeslovenska	171	59	78	112	228	36%
Pomurska	131	49	51	93	156	38%
Posavska	90	26	33	59	96	38%
Savinjska	158	48	61	100	136	41%
Savinjsko-Šaleška	68	17	15	22	67	45%
Spodnje Podravska	91	23	26	40	40	52%
Zasavska	33	12	14	20	34	40%
Zgornje Podravska	120	28	57	57	164	35%

V tabeli 6.49 je prikazano število črnih točk v posamezni pokrajini. Največ črnih točk je bilo v zadnjih treh letih na državnih cestah v Savinjski pokrajini, in sicer 25. Glede na dolžino državnih cest v Savinjski pokrajini je gostota črnih točk v tej pokrajini 0,0405 črne točke na km državne ceste. V Notranjsko-Kraški in Posavski pokrajini pa ni bilo določenih črnih križišč in odsekov.

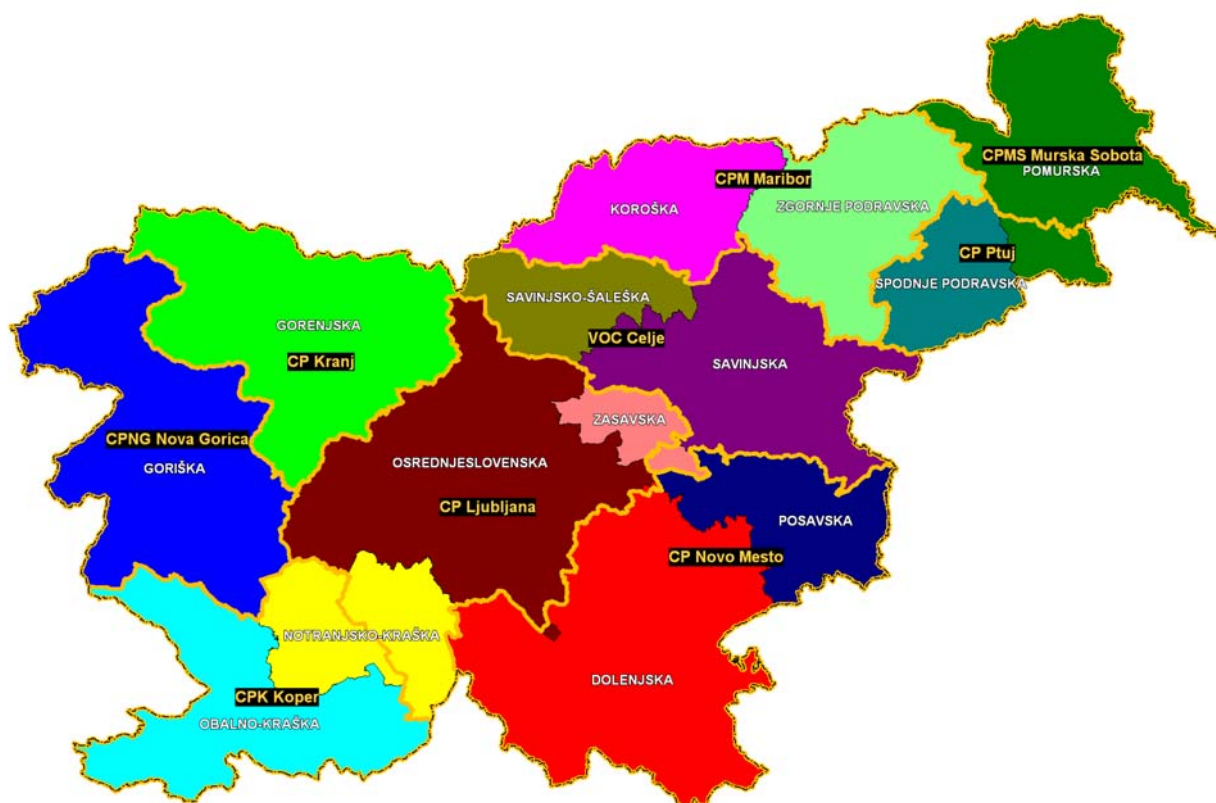
Tabela 6.49: Število črnih točk na državnih cestah v pristojnosti DRSC (2000-2002)^[32]

Pokrajina	Št. črnih križišč	Št. črnih odsekov	Vsota črnih točk	Dolžina	Gostota črnih točk na km
Dolenjska	1	2	3	809	0,0037
Gorenjska	3	2	5	584	0,0085
Goriška	0	1	1	708	0,0014
Koroška	1	7	8	271	0,0295
Notranjsko-Kraška	0	0	0	211	0,0000
Obalno-Kraška	1	2	3	541	0,0055
Osrednje-slovenska	5	13	18	821	0,0219
Pomurska	2	4	6	497	0,0120
Posavska	0	0	0	307	0,0000
Savinjska	10	15	25	565	0,0442
Savinjsko-Šaleška	2	3	5	189	0,0265
Spodnje Podravska	0	3	3	224	0,0134
Zasavska	0	2	2	114	0,0175
Zgornje Podravska	2	4	6	483	0,0124

V tabeli 6.50 so prikazani deleži pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja ("cestnih podjetij"), ki vzdržujejo državne ceste v posamezni pokrajini. Na sliki 6.17 je delitev in prostorska razprostranjenost prikazana tudi grafično. Z rumeno črto so označena področja, za katera skrbijo posamezni pogodbeni izvajalci rednega vzdrževanja. Vsaka pokrajina pa je pobarvana s svojo barvo.

Tabela 6.50: Delež pogodbenega izvajalca rednega vzdrževanja, ki upravlja z državnimi cestami določene pokrajine

Pokrajina	VOC Celje	CPNG Nova Gorica	CPK Koper	CP Kranj	CP Ljubljana	CPM Maribor	CPMS Murska Sobota	CP Novo Mesto	CP Ptuj
Dolenjska	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	72%	0%
Gorenjska	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Goriška	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Koroška	0%	0%	0%	0%	0%	34%	0%	0%	0%
Notranjsko-Kraška	0%	0%	18%	0%	9%	0%	0%	0%	0%
Obalno-Kraška	0%	0%	82%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Osrednjeslovenska	0%	0%	0%	0%	82%	0%	0%	0%	0%
Pomurska	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	19%
Posavska	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	28%	0%
Savinjska	75%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Savinjsko-Šaleška	23%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Spodnje Podravska	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	81%
Zasavska	2%	0%	0%	0%	8%	0%	0%	0%	0%
Zgornje Podravska	0%	0%	0%	0%	0%	66%	0%	0%	0%



Slika 6.17: Področja upravljanja z državnimi cestami posameznih pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja ("cestnih podjetij") - označeno z rumeno črto

6.8 OSNOVA ZA POSEBNO OBRAVNAVO CEST, KI VODIJO DO MEJE S SOSEDNJIMI DRŽAVAMI

Mednarodni mejni prehodi se določajo praviloma na daljinskih cestah mednarodnega pomena, povezovalnih cestah in cestah nacionalnega pomena, meddržavni mejni prehodi pa praviloma na regionalnem prometnem omrežju. Mejni prehodi za blagovni promet se vzpostavijo na mejnih prehodih, ki so na najpomembnejših smereh blagovnih tokov, pod pogojem, da je njihova lokacija sprejemljiva s funkcionalno-urbanističnih, prometnih, okoljevarstvenih in finančnih vidikov. Odstopanje od teh usmeritev in pogojev je dopustno, če je utemeljeno s prometnimi ali turističnimi tokovi, specifičnim obsegom in vrsto prometa, širšimi javnimi interesi, pomembnostjo čezmejnega regionalnega sodelovanja ali iz naravovarstvenih razlogov, upoštevajoč mednarodni položaj Slovenije.^[3]

Omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena se navezuje na omrežje daljinskih cestnih povezav enakega pomena sosednjih držav in poteka v smeri Beljaka preko Jesenic do Ljubljane in naprej proti Zagrebu (X. koridor), od Kopra prek Ljubljane in Maribora do Lendave in naprej proti Budimpešti (V. koridor), z odcepom od Divače proti Trstu, od Gradca do Maribora, Ptuja in naprej proti Zagrebu, z odcepom od Lendave proti Zalalovem ter odcepom od Postojne/Divače preko Ilirske Bistrice naprej proti Reki (Jadransko – Jonska pobuda). Z vključitvijo Republike Slovenije v Evropsko unijo je postalo omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena del vseevropskega cestnega omrežja (TEN, V. in X. panevropski prometni koridor in Jadransko – Jonska pobuda).

Na omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena se navezujejo cestne povezave čezmejnega pomena v smerih od Razdrtega preko Nove Gorice in naprej proti Vidmu, iz smeri Trsta preko Škofij do Kopra in preko Dragonje naprej proti Bujam, od Celja preko Velenja in Slovenj Gradca naprej proti Velikovcu in od Celja preko Novega mesta ter Metlike proti

Karlovcu, od Maribora do Dravograda, od Slovenske Bistrice do Hajdine in naprej preko Ptuja in Ormoža proti Varaždinu, od Vidma preko Tolmina in Škofje Loke naprej do Domžal ter od Želina preko Idrije do Logatca z navezavo na omrežje mednarodnih daljinskih cestnih povezav ter od Ljubljane do Kočevja in naprej proti Delnicam.

Vse te usmeritve iz SPRS je potrebno upoštevati tudi pri kategorizaciji cest. Pri analizi posameznih cest (poglavje 6.3) je bilo ugotovljeno, da so tiste, ki najbolj odstopajo od priporočene dolžine (t.j. so bistveno krajše) prav ceste, ki vodijo do meje. Zato je te ceste potrebno obravnavati posebej in upoštevati njihove specifičnosti.

Prav tako je potrebno dati poseben pomen cestam, ki omogočajo dostopnost slabše razvitih predelov ob meji in povezovanje obmejnih območij z osrednjim območjem države.

7 PREDLOG NOVE KATEGORIZACIJE CEST

7.1 STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA KOT IZHODIŠČE ZA KATEGORIZACIJO

Kot izhodišče za predlog nove kategorizacije smo vzeli študijo "Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru"^[13].

Osnovno hrbtenico daljinskih cest predstavlja cestni križ, na katerem bo visoko zmogljiva cestna infrastruktura (vzpostavljale jo bodo pretežno avtoceste in delno hitre ceste) omogočala kvalitetne in hitre povezave znotraj države ter navzven. Cestni križ predstavlja tudi močno povezavo med državnim in dvema makroregionalnima središčema. Hkrati prevzema križ daljinskih cest tudi cestno povezovanje dvanajst mezoregionalnih središč. Večina središč te ravni leži na ali v neposredni bližini načrtovanega cestnega križa. Izjema je Slovenj Gradec, ki mu je zaradi enakovredne povezave z drugimi središči te ravni potrebno zagotoviti primerljivo raven navezave na križ (hitra cesta). Enako naj bi se povišala kategorija priključne ceste iz Trbovelj do avtoceste.^[13]

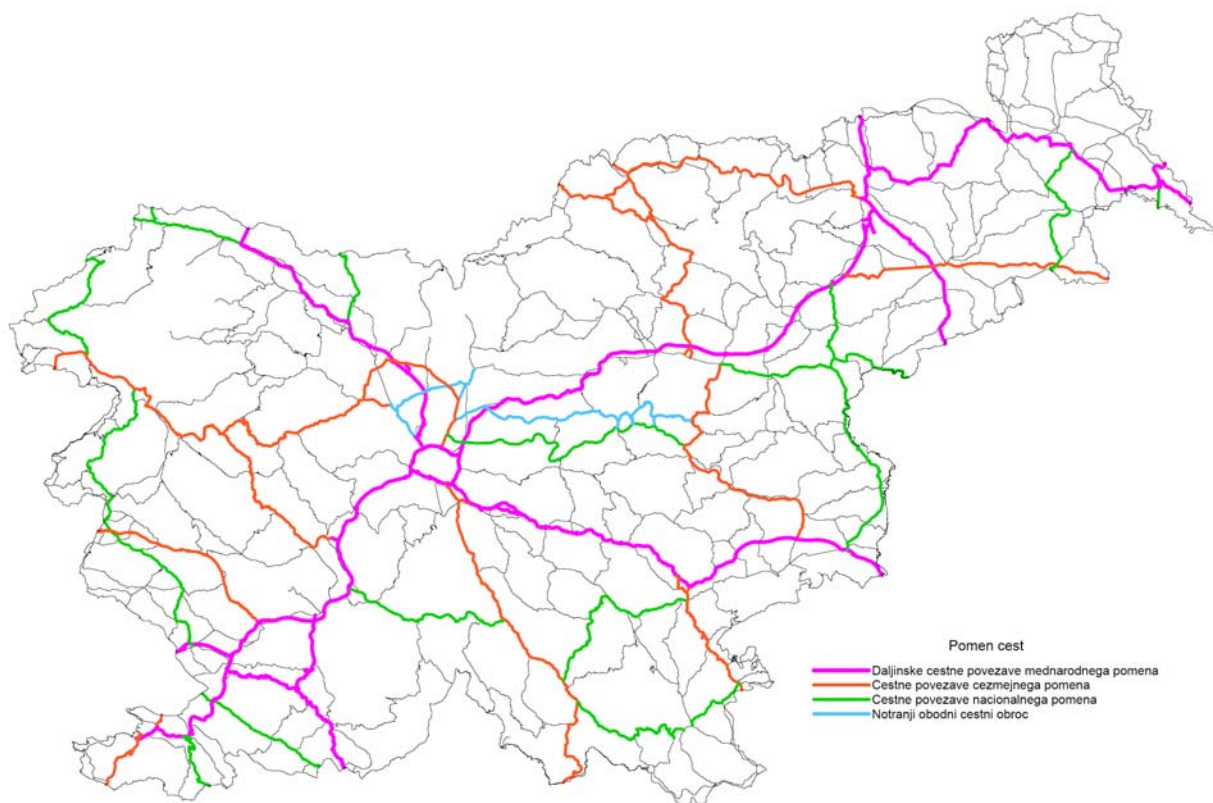
Sekundarne državne ceste (glavne ceste I. in II. reda) naj bi prevzele vlogo neposrednega navezovanja na prometni križ tistih območij Slovenije, ki so od njega odmaknjena oziroma ustrezne povezave z njim. Glavne ceste I. reda naj bi primarno zapolnjevale radialne vrzeli cestnega križa. V svojem poteku naj bi na cestni križ navezovale večino izmed tistih 25 mikroregionalnih središč, ki so nanj neustrezno navezana.^[13]

Pri razvrstitvi glavnih cest II. reda je potrebno upoštevati kombinacijo dveh kriterijev za povezovanje s cestami te ravni^[13]:

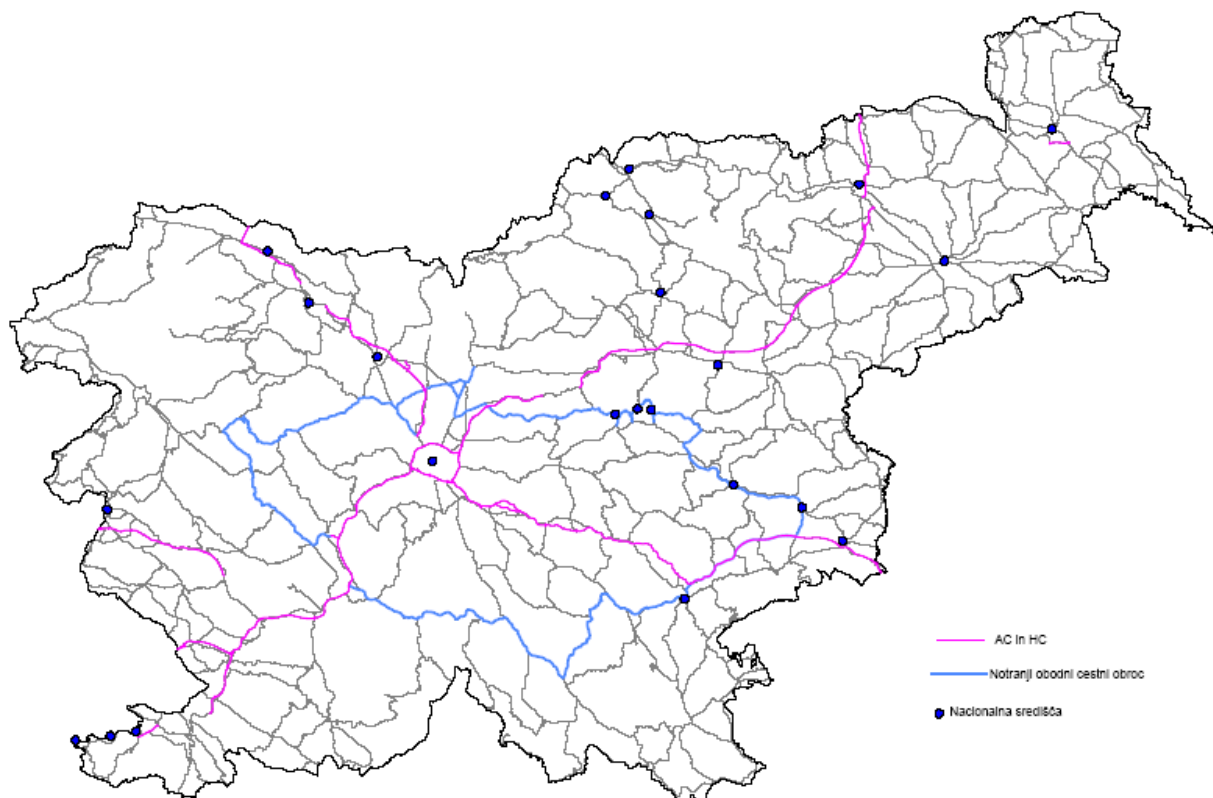
- dodatno izpolnjevanje prostorskih vrzeli, ki so ostale navkljub cestnemu križu in njegovi dopolnitvi z glavnimi cestami I. reda ter z njimi povezava preostalih pomembnejših mikroregionalnih središč na križ;
- upravičeno neposredno povezovanje mezoregionalnih središč mimo cestnega križa oziroma Ljubljane.

V 5. poglavju smo opisali zakonske osnove za kategorizacijo cest v Sloveniji ter merila za določitev kategorije javne ceste. V 6. poglavju pa smo opisali rezultate analize trenutne kategorizacije državne cestne mreže. Poseben poudarek smo dali analizi prostorskega vidika (poglavje 6.3), osnove predloga nove kategorizacije pa izhajajo prav iz njega.

Na sliki 7.1 je pomen državnih cest iz SPRS (slika 3.3) preslikan na trenutne državne ceste. Nekatere ceste sodijo v več kategorij, pri teh je na sliki označen njihov najmočnejši pomen. Zato so ceste, ki sodijo v notranji cestni obodni obroč, prikazane še enkrat posebej – na sliki 7.2.



Slika 7.1: Pomen cest glede na SPRS



Slika 7.2: Lega notranjega obodnega cestnega obroča ter sedanje AC in HC

Pri določanju kategorizacije smo izhajali iz predpostavke, da imajo ceste, ki jih obravnava SPRS, tak pomen na državni ravni, da bi morale soditi vsaj v razred glavnih cest. To pomeni, da naj bi se trenutne regionalne ceste, ki sodijo med opisane, prekategorizirale v glavne ceste. Dolžina teh cest znaša 1.372,8 km, od tega:

- 524,8 km kategorije G1,
- 462,2 km kategorije G2 in
- 385,8 km kategorije R1.

V tabeli 7.1 so našteje ceste, ki so trenutno v pristojnosti DRSC, in bi po predlogu SPRS v novi kategorizaciji sodile v iste ali višje razrede. Hitre in glavne ceste naj bi ostale iste kategorije. Posamezne glavne ceste bodo počasi nadomeščene z novimi avtocestami in takrat se bodo prekategorizirale v ceste nižjega reda. Med glavnimi cestami samo cesta G2-111 Koper-Sečovelje po SPRS ne sodi med ceste posebnega pomena. Glede na kriterij, ki smo ga postavili, bi ta cesta lahko prešla v kategorijo regionalne ceste I.reda. V tabeli je hkrati samo kot ilustracija prikazana tudi delitev na tri pokrajine oz. katere ceste bi sodile v katero od treh pokrajin.

Tabela 7.1: Pomen posameznih cest v skladu s SPRS

IVRC	Cesta	Dolžina (km)	Pokrajina	Mednarodni pomen	Čezmejni pomen	Nacionalni pomen	Obroč
HC	H1	65,8	Zahodna SLO	1	0	0	0
HC	H1	28,4	Zahodna SLO	1	1	0	1
G1	1	66,4	Vzhodna SLO	0	1	0	0
G1	1	20,8	Vzhodna SLO	1	0	0	0
G1	10	9,3	Vzhodna SLO	1	0	0	0
G1	10	19,3	Zahodna SLO	1	0	0	0
G1	11	20,6	Zahodna SLO	0	1	0	0
G1	12	13,0	Zahodna SLO	0	1	0	0
G1	2	58,6	Vzhodna SLO	0	1	0	0
G1	3	80,3	Vzhodna SLO	1	0	0	0
G1	3	3,7	Vzhodna SLO	1	0	1	0
G1	4	53,0	Vzhodna SLO	0	1	0	0
G1	5	19,8	Vzhodna SLO	0	1	0	0
G1	5	7,8	Vzhodna SLO	0	1	0	1
G1	5	1,0	Vzhodna SLO	0	1	1	1
G1	5	37,7	Zahodna SLO	0	1	1	1
G1	6	42,9	Zahodna SLO	1	0	0	0
G1	7	31,0	Zahodna SLO	0	0	1	0
G1	8	2,9	Osrednja SLO	1	0	0	0
G1	8	9,2	Zahodna SLO	1	0	0	0
G1	9	19,8	Vzhodna SLO	1	0	0	0
G2	101	19,5	Zahodna SLO	0	0	1	0
G2	102	53,9	Zahodna SLO	0	1	0	0
G2	102	42,8	Zahodna SLO	0	1	0	1
G2	103	42,3	Zahodna SLO	0	0	1	0
G2	104	15,7	Osrednja SLO	0	1	0	0
G2	104	8,0	Osrednja SLO	0	1	0	1
G2	104	5,2	Zahodna SLO	0	1	0	0
G2	105	33,1	Zahodna SLO	0	1	0	0
G2	105	3,5	Zahodna SLO	0	1	0	1
G2	106	0,2	Osrednja SLO	0	1	0	0
G2	106	60,0	Zahodna SLO	0	1	0	0
G2	106	18,9	Zahodna SLO	0	1	0	1
G2	106	6,1	Zahodna SLO	0	1	1	0
G2	107	47,5	Vzhodna SLO	0	0	1	0
G2	108	4,3	Osrednja SLO	0	0	1	0
G2	108	19,0	Vzhodna SLO	0	0	1	0

Tabela 7.1: Pomen posameznih cest v skladu s SPRS - nadaljevanje.

G2	108	41,1	Zahodna SLO	0	0	1	0
G2	109	4,4	Vzhodna SLO	0	0	1	0
G2	110	0,9	Vzhodna SLO	1	0	0	0
G2	111	22,9	Zahodna SLO	0	0	0	0
R1	201	24,7	Zahodna SLO	0	0	1	0
R1	202	4,3	Zahodna SLO	0	0	1	0
R1	203	38,3	Zahodna SLO	0	0	1	0
R1	204	36,9	Zahodna SLO	0	0	1	0
R1	208	18,9	Zahodna SLO	0	0	1	0
R1	210	10,3	Zahodna SLO	0	1	0	0
R1	210	50,1	Zahodna SLO	0	1	0	1
R1	211	4,3	Osrednja SLO	0	0	0	1
R1	211	5,2	Zahodna SLO	0	0	0	1
R1	212	40,4	Zahodna SLO	0	0	1	1
R1	214	26,2	Zahodna SLO	0	0	1	1
R1	216	5,5	Zahodna SLO	0	0	1	1
R1	217	36,0	Zahodna SLO	0	0	1	0
R1	218	15,1	Zahodna SLO	0	0	1	0
R1	219	45,3	Vzhodna SLO	0	0	1	0
R1	219	21,8	Zahodna SLO	0	0	1	0
R1	221	33,3	Vzhodna SLO	0	0	0	1
R1	222	2,0	Vzhodna SLO	0	0	0	1
R1	223	1,2	Vzhodna SLO	0	0	0	1
R1	224	1,5	Vzhodna SLO	0	0	0	1
R1	225	7,6	Osrednja SLO	0	0	0	1
R1	226	18,8	Vzhodna SLO	0	1	0	0
R1	227	14,7	Vzhodna SLO	0	1	0	0
R1	230	25,8	Vzhodna SLO	0	0	1	0
R2	405	17,3	Zahodna SLO	1	0	0	0
R2	413	11,4	Osrednja SLO	0	0	0	1
R2	413	5,7	Zahodna SLO	0	0	0	1
R2	415	3,7	Osrednja SLO	0	0	0	1
R2	415	22,2	Vzhodna SLO	0	0	0	1
R2	415	0,2	Zahodna SLO	0	0	0	1
R2	419	14,5	Zahodna SLO	0	0	1	1
R2	439	9,6	Vzhodna SLO	0	0	1	0
R2	443	9,4	Vzhodna SLO	1	0	0	0
R2	447	7,0	Osrednja SLO	0	0	0	1
R2	447	0,2	Vzhodna SLO	0	0	0	1
R2	450	4,4	Vzhodna SLO	0	1	0	0

Med regionalnimi cestami jih ima po SPRS kar veliko pomembnejšo vlogo kot po trenutni kategorizaciji. V primeru, da bi se predlagana sprememba kategorizacije izvršila, pa bi bila na teh cestah potrebna še podrobnejša analiza, predvsem pa tudi analiza tehničnih lastnosti cest, ki v tem predlogu ni bila upoštevana.

V poglavju 6.4.1 je bil prikazan pomen državnih cest kot najkrajše povezave med posameznimi središči različnega pomena. Ugotovitve (slike 6.7 do 6.12) se razmeroma dobro ujemajo s smernicami v Strategiji prostorskega razvoja (slika 3.3).

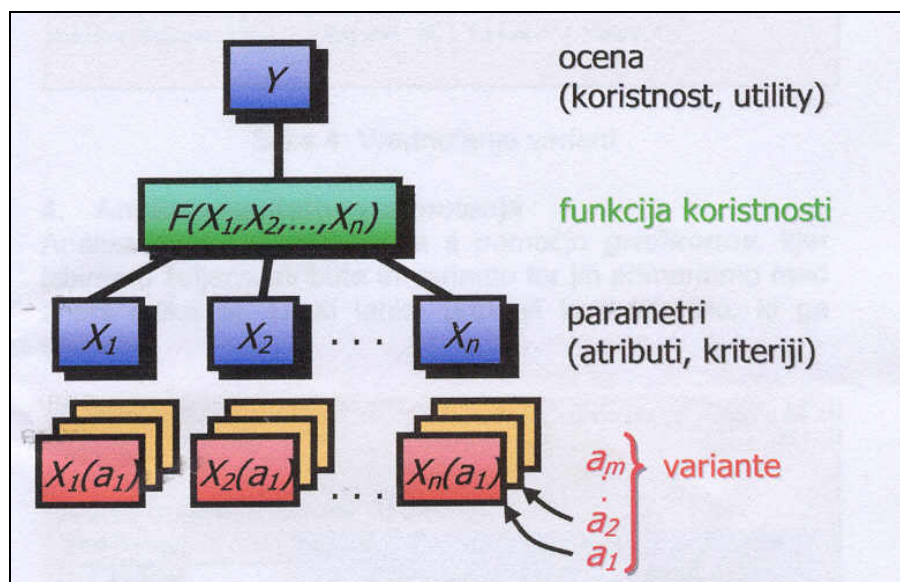
Primerjali smo tudi rezultate analize o najkrajših poteh med posameznimi središči različnih pomenov (slike 6.10 do 6.12) ter PLDP (slika 6.13) s pomenom cest iz SPRS. Pri večini cest se pomembnost dobro ujema, izstopajo pa predvsem naslednje ceste, ki imajo močnejši pomen v številu povezav in večjem prometu kot npr.:

- Kalce – Col – Ajdovščina (R3-621, R2-207/1413),
- Kranj – Kamnik – Tuhinjska dolina – Vransko,
- Ivančna gorica – Žužemberk – Črnomelj (R1-216).

Prostorska analiza je pokazala, da je potrebno pri kategorizaciji upoštevati še nekatere druge dejavnike. Zato je v nadaljevanju najprej predstavljena metodologija, s katero bomo skušali na ustrezen način zajeti te druge parametre kategorizacije cest (poleg strateškega pomena povezav še zagotavljanje medregionalnih povezav in prometni vidik), temu pa sledi predlog za novo kategorizacijo cest, ki upošteva različne scenarije.

7.2 METODOLOGIJA VEČPARAMETRSKEGA ODLOČANJA

Ker je analiza pokazala, da na pomen ceste vpliva več dejavnikov, je potrebno v naslednji stopnji vpeljati večparametrsko analizo odločanja, s katero bodo vključeni dodatni parametri, ki so pomembni za kategorizacijo cest. Odločanje je v splošnem proces, pri katerem izberemo določeno varianto iz množice variant tako, da kar najbolj ustreza ciljem, ki jih postavi odločevalec¹⁰. Za ta primer je posebej primerna metoda večparametrskega odločanja^[34]. Shematsko je metoda prikazana na sliki 7.3.



Slika 7.3: Večparametrski odločitveni model

Vhod v model predstavljajo različni parametri X_i . Funkcija koristnosti F združuje vrednosti posameznih parametrov v spremenljivko Y , ki predstavlja končno oceno variante. V našem primeru bi bili lahko posamezni parametri:

- promet (PLDP) na obravnavani cesti,
- povezava med regionalnimi središči (odvisno od števila pokrajin),
- za cesto, ki bi se po prejšnjih dveh kriterijih uvrstila med "medregionalne" pa bi morali preveriti še njeno cestno navezavo na ceste istega ali višjega reda.

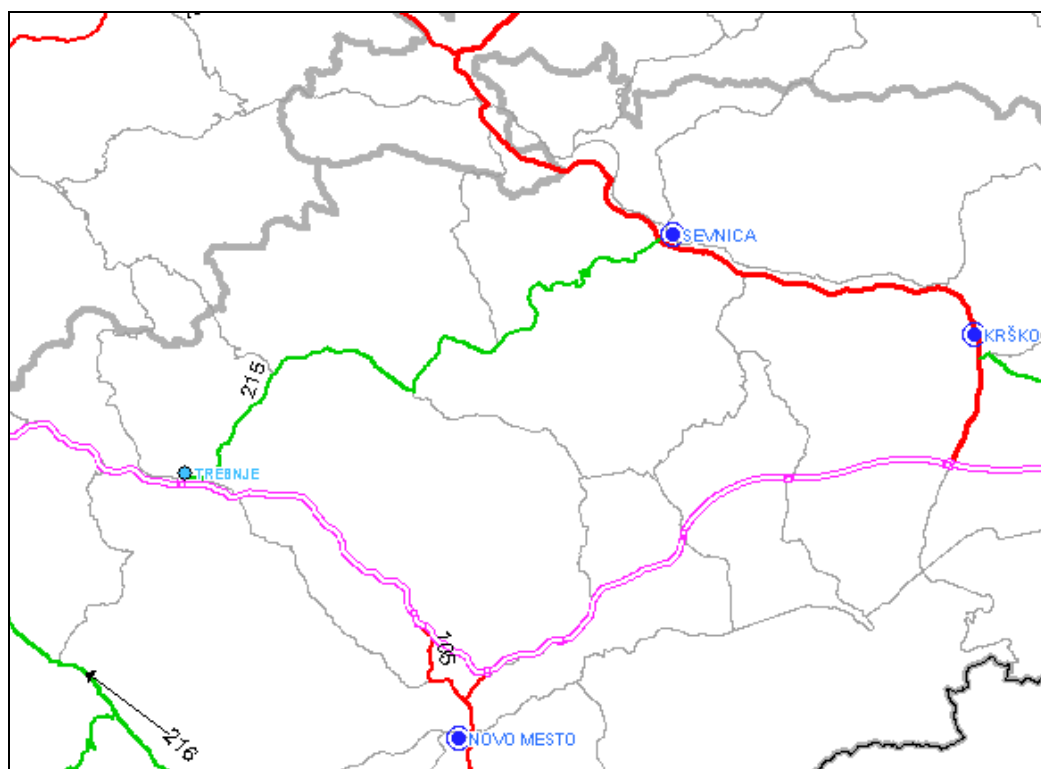
Variante v modelu pa ustrezajo različnim scenarijem glede števila pokrajin v Sloveniji.

¹⁰ Šet A., Bohanec M., Krisper M.: VREDANA: Program za vrednotenje in analizo variant v večparametrskem odločanju. Ljubljana: 2002.

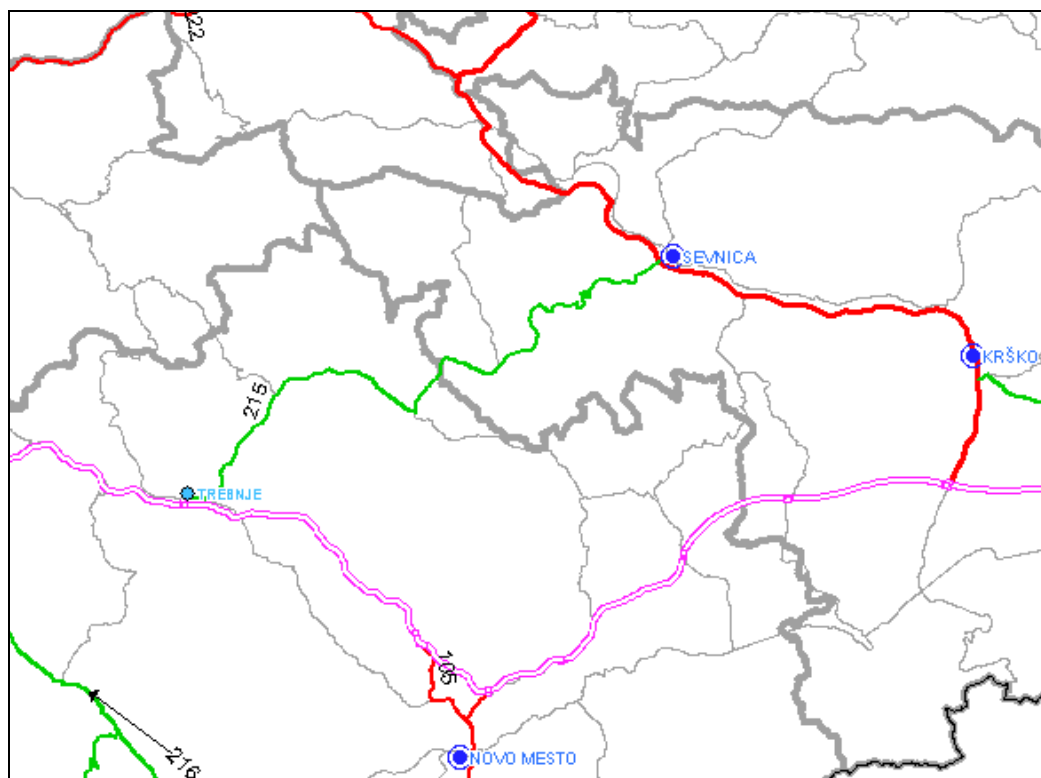
V primeru, če bi pri kategorizaciji upoštevali tudi dodatne kriterije, ki bi jih zajeli z modelom, bi se skupna dolžina cest, ki bi bile v pristojnosti DRSC z večanjem števila pokrajin, povečevala. Pri večjem številu pokrajin, bi bilo namreč več tistih cest (po zgornjih kriterijih), ki bi povezovale dve ali več pokrajin.

Ugotovimo lahko tudi, da so ceste (nekoč glavne), ki so vzporedne avtocestam, v določenih primerih mogoče kategorizirane nekoliko prenizko. Velik del teh cest se še vedno uporablja za medregionalni promet, kar kažejo tudi podatki o prometu. Tudi ta parameter lahko vključimo v model in ga iz vrednotimo.

Na slikah 7.4 in 7.5 je prikazan primer različnih izhodišč pri kategorizaciji. V tem primeru opazujemo cesto R1-215, ki povezuje nacionalno središče nacionalno središče Sevnica z medobčinskim središčem Trebnje in ima PLDP med 2.030 in 11.000 – odvisno od odseka. Pri scenariju 8 pokrajin (slika 7.4) cesta ne seka medregionalne meje, v tem primeru bi ohranila svojo kategorijo in bi sodila pod upravljanje pokrajine. Če pa predvidimo scenarij (slika 7.5) 12 ali 14 pokrajin, pa cesta povezuje dve pomembnejši središči v različnih regijah in bi zato sodila v višjo kategorijo in pod upravljanje DRSC. Tudi po "povišanju" kategorie cesta ne "obvisi" v prostoru, ampak se smiselno navezuje na cesti enake ali višje kategorije (avtocesta oz. glavna cesta I.reda).



Slika 7.4: Lega ceste R1-215 Trebnje-Sevnica; scenarij 8 pokrajin (sivo)



Slika 7.5: Lega ceste R1-215 Trebnje-Sevnica; scenarij 14 pokrajin (sivo)

Predstavljeni model omogoča določevanje nove kategorizacije cest glede na različne scenarije.

7.3 PREDLOG NOVE KATEGORIZACIJE GLEDE NA RAZLIČNE SCENARIJE

Predlagano metodologijo je moč opisati tudi v obliki odločitvenega drevesa (Slika 7.6).

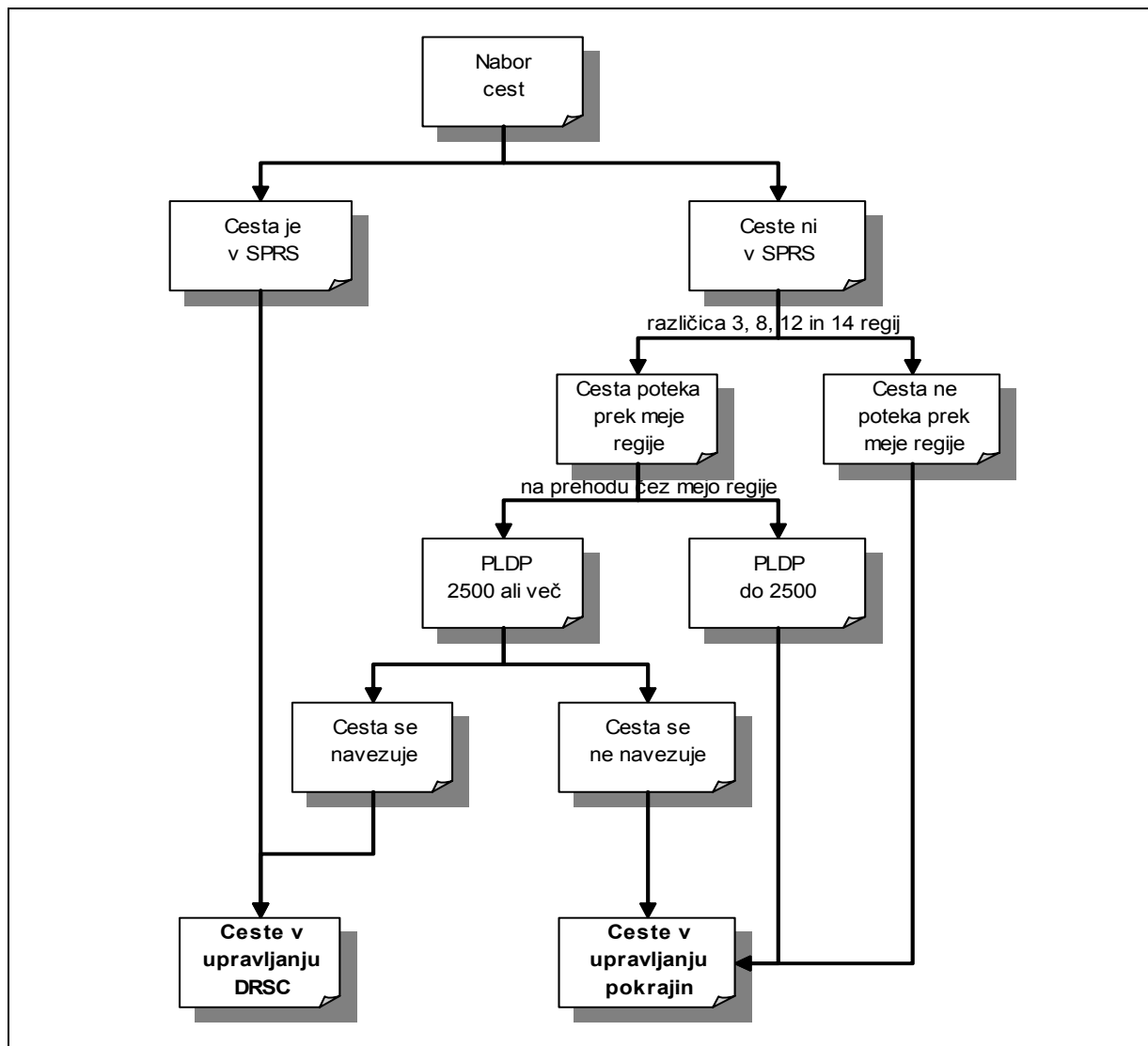
Prvi parameter odločanja je vključenost ceste v strategijo prostorskega razvoja. Vse ceste, za katere je v Strategiji navedeno, da so mednarodnega, nacionalnega, čezmejnega pomena oziroma da gre za notranji cestni obroč, se vključijo v nabor cest, ki jih tudi po uvedbi pokrajin upravlja DRSC.

Za ostale ceste se potem najprej preveri, ali gredo čez mejo pokrajine, kajti v tem primeru gre za potencialno medregionalno povezavo. Pri tem se obravnavajo 4 različice regijskih členitev in sicer na 3, 8, 12 in 14 območij. Načeloma velja, da bolj podrobno, ko je Slovenija razčlenjena, tem manj je znotraj-regionalnih povezav in tem več je med-regionalnih povezav.

Vendar tudi vse ceste, ki gredo čez mejo regije, nimajo pomena za medregionalno povezovanje. Najboljši kazalec pomena je povprečni letni dnevni promet na odseku ceste, ki gre čez mejo regije. V kolikor ta dosega 2500 vozil ali več, lahko govorimo o medregionalni povezavi, v nasprotnem primeru pa ne¹¹.

Končni kriterij odločanja je navezovanje neke obravnavane ceste na ceste iste ali višje kategorije, s čimer se še na ta način preveri njen pomen v cestnem omrežju.

¹¹ Določitev mejne vrednosti PLDP na 2500 vozil je do določene mere arbitrarna, vendar je to minimalna raven, ki jo dosegajo ceste notranjega cestnega obroča iz Strategije prostorskega razvoja, npr. Unec - Žlebič



Slika 7.6: Večparametrsko odločanje v obliki odločitvenega drevesa

Pogoji, ki morajo biti izpolnjeni, da se cesta uvrsti v nabor cest, ki jih upravlja DRSC, so tako naslednji:

1. uvrščenost ceste v SPRS,
2. cesta poteka prek meje regije,
3. prometne obremenitve presegajo 2.500 vozil dnevno,
4. cesta se navezuje na cesto istega ali višjega ranga.

Vse ostale ceste bi se lahko glede na svoj pomen, potek, prometne obremenitve in položaj v omrežju prenesle v upravljanje pokrajin.

V tabelah 7.1 do 7.4 je prikazana dolžina cest v upravljanju DARS, DRSC in občin. Z modro barvo smo označili dolžine cest, ki so trenutno v pristojnosti DRSC, po predlogu nove kategorizacije in nastanku pokrajin, pa bi se ceste delile v pristojnost Direkcije in posameznih pokrajin. Občinske ceste in ceste v upravljanju DARS so prikazane zaradi celovitosti prikaza.

Tabela 7.2: Deleži cest posameznih upravljavcev v scenariju 3 pokrajine

Pokrajina	Upravljanje (dolžina v km)				Skupaj cest
	DARS	DRSC	Pokrajina	Občine	
Osrednja Slovenija	91	117	101	2.515	2.817
Vzhodna Slovenija	143	604	1.615	18.123	20.498
Zahodna Slovenija	232	1.047	2.371	11.421	15.069
Skupaj	466	1.768	4.086	32.059	38.384

Modro: po trenutno veljavni kategorizaciji je oboje v pristojnosti DRSC

V primeru členitve na 3 pokrajine bi upravljanju DRSC ostale naslednje ceste:

- vse ceste G1;
- vse ceste G2;
- ceste R1-201 (Korensko sedlo – Hrušica), R1-202 (Rateče – Podkoren), R1-203 (Predel – Kobarid), R1-208 (Aver – Sočerga), R1-210 (Jezerško – Kranj – Škofja Loka – Jeprca/Želin), R1-211 (Kranj – Jeprca - Ljubljana), R1-212 (Unec – Žlebič), R1-215 (Trebnje – Boštanj), R1-217 (Livold – Kanižarica), R1-218 (Metlika – Vinica), R1-226 (Holmec – Dravograd), R1-230 (Radenci – Ljutomer – Ormož), R2-450 (Hoče – letališče Maribor);
- ceste R2-409 (Ljubljana – Klanec), R2-411 (Kranj – Črnivec), R2-413 (Medvode - Duplica), R2-414 (Kamnik - Ločica), R2-415 (Želodnik – Drtija - Izlake), R2-419 (Soteska - Novo mesto – Križaj - Čatež), R2-430 (Maribor – Celje), R2-437 (Šentilj - Pesnica), R2-444 (Razdrto - Nova gorica), R2-447 (Arja vas -Trzin);
- cesta R3-642 (Vrhnika – Ig - Ljubljana).

Tabela 7.3: Deleži cest posameznih upravljavcev v scenariju 8 pokrajin

Pokrajina	Upravljanje (dolžina v km)				Skupaj cest
	DARS	DRSC	Pokrajina	Občine	
Dolenjska		269	585	4.477	5.332
Gorenjska	46	177	361	2.673	3.257
Goriška	34	252	423	2.451	3.159
Osrednjeslovenska	183	420	662	6.406	7.684
Podravska	59	362	616	6.985	8.015
Pomurska	6	100	339	2.774	3.219
Primorska	77	228	348	1.688	2.338
Savinjska	62	227	485	4.604	5.378
Skupaj	466	2.034	3.820	32.058	38.383

Modro: po trenutno veljavni kategorizaciji je oboje v pristojnosti DRSC

V primeru členitve na 8 pokrajin bi upravljanju DRSC ostale naslednje ceste:

- vse ceste G1;
- vse ceste G2;
- ceste R1-201 (Korensko sedlo – Hrušica), R1-202 (Rateče – Podkoren), R1-203 (Predel – Kobarid), R1-204 (Šempeter – Sežana), R1-208 (Aver – Sočerga), R1-210 (Jezerško – Kranj – Škofja Loka – Jeprca/Želin), R1-211 (Kranj – Jeprca - Ljubljana), R1-212 (Unec – Žlebič), R1-215 (Trebnje – Boštanj), R1-216 (Ivančna Gorica – Črnomelj), R1-217 (Livold – Kanižarica), R1-218 (Metlika – Vinica), R1-219 (Slovenska Bistrica – Podplat – Čatež ob Savi), R1-221 (Trojane – Trbovlje – Šmarjeta), R1-226 (Holmec – Dravograd), R1-230 (Radenci – Ljutomer – Ormož);
- ceste R2-409 (Ljubljana – Klanec), R2-411 (Kranj – Črnivec), R2-414 (Kamnik - Ločica), R2-416 (Litija – Šmartno - Bič), R2-419 (Soteska-Novo mesto-Križaj-Čatež), R2-430 (Maribor – Celje), R2-437 (Šentilj - Pesnica), R2-438 (Šentilj – Gornja Radgona), R2-444 (Razdrto - Nova gorica), R2-447 (Arja vas-Trzin), R2-450 (Hoče – letališče Maribor);
- cesta R3-688 (Gabrje - Ratež), R3-700 (Slovenske Konjice – Ložnica).

Tabela 7.4: Deleži cest posameznih upravljavcev v scenariju 12 pokrajin

Pokrajina	Upravljanje (dolžina v km)				Skupaj cest
	DARS	DRSC	Pokrajina	Občine	
Pomurska	6	177	361	2.774	3.219
Podravska	59	238	437	5.794	6.553
Koroška		270	539	1.191	1.462
Savinjska	62	91	181	4.604	5.378
Zasavska	1	111	192	657	751
Spodnje Posavska		144	221	2.205	2.512
Jugovzhodna Slovenija		250	405	2.775	3.584
Osrednjeslovenska	173	263	444	4.834	5.655
Gorenjska	46	100	339	2.673	3.257
Notranjsko-Kraška	32	227	485	915	1.250
Goriška	34	90	217	2.451	3.159
Obalno-Kraška	54	52	21	1.184	1.601
Skupaj	466	2.012	3.842	32.057	38.382

Modro: po trenutno veljavni kategorizaciji je oboje v pristojnosti DRSC

V primeru členitve na 12 pokrajin bi upravljanju DRSC ostale naslednje ceste:

- vse ceste G1;
- vse ceste G2;
- ceste R1-201 (Korensko sedlo – Hrušica), R1-202 (Rateče – Podkoren), R1-203 (Predel – Kobarid), R1-204 (Šempeter – Sežana), R1-208 (Aver – Sočerga), R1-210 (Jezerko – Kranj – Škofja Loka – Jeprca/Želin), R1-211 (Kranj – Jeprca - Ljubljana), R1-212 (Unec – Žlebič), R1-215 (Trebnje – Boštanj), R1-216 (Ivančna Gorica – Črnomelj), R1-217 (Livold – Kanižarica), R1-218 (Metlika – Vinica), R1-219 (Slovenska Bistrica – Podplat – Čatež ob Savi), R1-221 (Trojane – Trbovlje – Šmarjeta), R1-226 (Holmec – Dravograd), R1-230 (Radenci – Ljutomer – Ormož);
- ceste R2-409 (Ljubljana – Klanec), R2-411 (Kranj – Črnivec), R2-414 (Kamnik - Ločica), R2-416 (Litija – Šmartno – Bič), R2-419 (Soteska - Novo mesto – Križaj - Čatež), R2-430 (Maribor – Celje), R2-437 (Šentilj-Pesnica), R2-438 (Šentilj – Gornja Radgona), R2-444 (Razdrto - Nova gorica), R2-447 (Arja vas -Trzin), R2-450 (Hoče – letališče Maribor);
- cesta R3-639 (Ljubljana – Vodice – Cerklje), R3-688 (Slovenske Konjice – Majšperk), R3-700 (Slovenske Konjice – Ložnica).

Tabela 7.5: Deleži cest posameznih upravljavcev v scenariju 14 pokrajin

Pokrajina	Upravljanje (dolžina v km)				Skupaj cest
	DARS	DRSC	Pokrajina	Občine	
Dolenjska		270	539	2.775	3.584
Gorenjska	46	177	361	2.673	3.257
Goriška	34	238	437	2.451	3.159
Koroška		91	181	1.191	1.462
Notranjsko-Kraška	32	86	93	691	902
Obalno-Kraška	54	197	292	1.409	1.950
Osrednjeslovenska	173	249	406	4.834	5.655
Pomurska	6	182	309	3.276	3.773
Posavska		90	217	2.206	2.513
Savinjska	62	216	287	3.441	4.006
Savinjsko-Šaleška		28	161	1.061	1.250
Spodnje Podravska		65	159	1.718	1.942
Zasavska	1	60	34	759	873
Zgornje Podravska	59	196	234	3.574	4.057
Skupaj	466	2.145	3.709	32.059	38.384

Modro: po trenutno veljavni kategorizaciji je oboje v pristojnosti DRSC

V primeru členitve na 14 pokrajin bi upravljanju DRSC ostale naslednje ceste:

- vse ceste G1;
- vse ceste G2;
- ceste R1-201 (Korensko sedlo – Hrušica), R1-202 (Rateče – Podkoren), R1-203 (Predel – Kobarid), R1-204 (Šempeter – Sežana), R1-208 (Aver – Sočerga), R1-210 (Jezersko – Kranj – Škofja Loka – Jeprca/Želin), R1-211 (Kranj – Jeprca - Ljubljana), R1-212 (Unec – Žlebič), R1-215 (Trebnje – Boštanj), R1-216 (Ivančna Gorica – Črnomelj), R1-217 (Livold – Kanižarica), R1-218 (Metlika – Vinica), R1-219 (Slovenska Bistrica – Podplat – Čatež ob Savi), R1-221 (Trojane – Trbovlje – Šmarjeta), R1-226 (Holmec – Dravograd), R1-230 (Radenci – Ljutomer – Ormož);
- ceste R2-404 (Podgrad – Ilirska Bistrica – Pivka), R2-409 (Ljubljana – Klanec), R2-411 (Kranj – Črnivec), R2-414 (Kamnik - Ločica), R2-416 (Litija – Smartno – Bič), R2-419 (Soteska-Novo mesto-Križaj-Čatež), R2-429 (Višnja vas – Črnova), R2-426 (Pesje – Letuš), R2-430 (Maribor – Celje), R2-437 (Šentilj - Pesnica), R2-438 (Šentilj – Gornja Radgona), R2-439 (Kobilje – Beltinci – Križevci – Senarska), R2-444 (Razdrto - Nova gorica), R2-447 (Arja vas -Trzin), R2-450 (Hoče – letališče Maribor);
- cesta R3-639 (Ljubljana – Vodice – Cerklje), R3-688 (Slovenske Konjice – Majšperk), R3-700 (Slovenske Konjice – Ložnica), R3-710 (Maribor – Vurberk – Ptuj).

7.4 ZAKLJUČEK

V prejšnjem podpoglavju (7.3) smo podali osnove za morebitno novo kategorizacijo državnih cest v primeru delitve Slovenije na pokrajine in s tem prenosa določenih pristojnosti z države na pokrajine. Ker je to le eden izmed več ciljev naloge (glej poglavje 1.2), smo se pri predlogu nove kategorizacije omejili le na najvišji nivo delitve.

Pomen cest večinoma sovпада z njihovim prostorskim pomenom, tehničnimi lastnostmi in pa tudi z upravljavcem te ceste. S tem, ko smo opredelili kdo upravlja ceste (kar je povezano s prostorskim pomenom ceste), smo tudi že razvrstili ceste po njihovi pomembnosti. Kakšno ime bo dobila posamezna kategorija, pa lahko določimo glede na tehnične lastnosti posameznih kategorij cest kakor opredeljuje Uredba o kategorizaciji državnih cest. Ceste bodo tudi po morebitnem prehodu pod drugo obliko upravljanja ostale tehnično nespremenjene, zato natančnejša opredelitev kategorizacije v tem trenutku ni smiselna. Ko (če) bodo pokrajine v Sloveniji uvedene, in ko se bo natančno vedelo, kako bodo pristojnosti v prihodnje razdeljene, pa bo potrebna natančnejša analiza tehničnih lastnosti in predlog delitve v podskupine cest.

8 PRISTOJNOSTI POKRAJIN NA PODROČJU PROMETA

V kontekstu obravnavane naloge je regija (pokrajina) mišljena kot druga raven lokalne samouprave oziroma širša samoupravna lokalna enota, torej enota lokalne samouprave. Pokrajino opredeljujemo kot samoupravno lokalno skupnost, ki opravlja lokalne zadeve širšega pomena, z zakonom določene naloge regionalnega pomena in zadeve iz državne pristojnosti, ki jih nanjo prenese država z zakonom v njihovo izvirno pristojnost ali v izvrševanje zadev iz državne pristojnosti. Gre za vertikalno delitev oblasti - enako kot v primeru občin.^[1]

8.1 PREGLED LOKALNE SAMOUPRAVE V DRŽAVAH ČLANICAH EU

Večina evropskih držav ima med ravno osrednje oblastmi in ravno občin eno, dve ali celo tri upravopolitične stopnje, ki opravljajo regionalne naloge in zastopajo regionalne interese. V primerjavi z evropskimi državami je Slovenija z dvostopenjsko upravopolitično zgradbo (državne oblasti-občine) izredno centralizirana.

V Evropi je dvonivojska (ne dvostopenjska, ker odnosi med občinami in regijskimi lokalnimi skupnostmi praviloma niso hierarhični) lokalna samouprava pravilo. Splošni evropski trend je nastajanje in krepitev lokalne samouprave v teritorialnih enotah, ki so bile včasih zgolj državne upravne enote splošne pristojnosti na prvi stopnji. Te teritorialne enote postajajo dvoživke¹², v katerih se opravljajo v medsebojni povezanosti državne naloge, ki jih je treba opravljati v regiji, in samoupravne naloge lokalnega pomena, ki so aktualne v tem prostoru. Na ta način se je v največji možni meri mogoče izogniti sistemu dvojnega ali trojnega upravnega tira, v katerem bi imela vsaka teritorialna skupnost svojo upravo na terenu.^[35] V tabeli 8.1 so predstavljeni primeri lokalne samouprave v nekaterih evropskih državah.

Tabela 8.1: Primeri lokalne samouprave v nekaterih državah članicah EU^[35]

Država	Regionalna oblast	Vmesna lokalna oblast	Lokalna oblast
Avstrija	9 dežel (Land)		2347 občin
Nemčija	16 dežel (Land)	426 okrajev (Kreise)	16.068 občin 117 mest izven okrajev
Belgija	3 regije	10 provinc	589 občin
Finska	1 avtonomna regija	19 regij	455 občin
Francija	26 regij	100 departmajev	36.433 občin
Italija	20 regij	95 provinc	8066 občin

V tabeli 8.2 pa je prikazano povprečno število prebivalcev in povprečna površina posamezne upravne enote v državah.

¹² Dvoživka je pojem, ki se uporablja za širšo samoupravno lokalno skupnost (pokrajino), ki opravlja samoupravne naloge lokalnega pomena, naloge regionalnega pomena ter državne naloge, ki jih je treba opravljati v regiji.

Tabela 8.2: Povprečno število prebivalcev in povprečna površina v km² na upravno enoto v nekaterih evropskih državah^[35]

Država	Povprečno število prebivalcev na				Povprečna površina v km ² na			
	občino	okraj	okrožje-pokrajino	deželoregijo	občino	okraj	okrožje-pokrajino	deželoregijo
Avstrija	3.417	81.354	894.889		35,6	846,9	9.316,1	
Nemčija	5.663	186.490	2.558.406	5.116.813	24,7	813,3	11.156,9	22.313,9
Belgija	17.226	235.953	1.014.600		51,8	709,7	3.051,8	
Finska	11.160		423.167		743,2		28.178,8	
Francija	1.588	177.554	604.792	2.233.077	14,9	1.663,5	5.666,3	20.921,7
Italija	7.060		602.147	2.860.200	37,2		3.171,6	15.065,1

V evropskih državah so se uveljavili različni modeli regionalne samouprave. V *zveznih ali federalno usmerjenih državah* imajo regije zakonodajne pristojnosti. Zvezni ali zvezno usmerjeni državi sta med drugim tudi Avstrija in Nemčija.

Zvezni sistemi imajo najmanj tri ravni bolj ali manj avtonomnih javnih oblasti: centralno državo, države članice (regije, dežele, itd.) in občine. V nasprotju s centralističnimi sistemi so tu javna področja dejavnosti locirana včasih ločeno, včasih skupno (sestavljeno) na različne ravni in se kot taka prilagajajo finančnim virom (posebni davki in takse). Večina zveznih sistemov, vsaj v praksi, sledi načelu subsidiarnosti. To pomeni, da je najprej oblast na najnižji ravni pristojna odločati in skrbeti za javne zadeve. Razlog za to delitev pristojnosti izhaja iz temeljnega demokratičnega načela: vse javne zadeve morajo biti razporejene v skladu z individualnimi prednostmi.^[35]

8.2 SPLOŠNO O PRISTOJNOSTIH POKRAJIN

Pokrajinska ureditev in njena uveljavitev je politični in strokovni projekt, ki temelji na pomembnem vprašanju, katere pristojnosti bodo imele pokrajine. Neločljivo so pri tem povezani trije dejavniki, in sicer pristojnosti pokrajin, njihovo financiranje ter ozemeljski (regionalizacija) obseg bodočih pokrajin.

Vse naloge in pristojnosti pokrajine morajo biti urejene v zakonu. Splošno morajo biti naloge pokrajin opredeljene v Zakonu o pokrajinah (ZPok).^[10] V 13. členu ZPok je določeno, da bo pokrajina kot svoje izvirne naloge samostojno opravljala zadeve pokrajinskega pomena, ki so določene z zakonom. Zakone, v katerih so urejene naloge, ki bodo prešle v pokrajinsko izvirno pristojnost, ali jih bodo poleg države in/ali občin lahko kot svoje vzporedno opravljale pokrajine, je treba spremeniti tako, da te naloge postanejo pristojnost pokrajine. Tako bo večina izvirnih nalog in pristojnosti določena s spremembami obstoječe področne zakonodaje.

V projektu uvedbe pokrajin je načrtovan tudi prehod nekaterih z zakonom določenih občinskih nalog in pristojnosti v pokrajinsko izvirno pristojnost. Gre za naloge, za katere se je pokazalo, da presegajo organizacijske, kadrovske ter predvsem finančno - materialne zmožnosti občin (npr. vzdrževanje in upravljanje z občinsko cestno mrežo). Vendar pa tu nastopi problem, ker so upravne naloge občine, ki predstavljajo izvrševanje funkcij uprave (izdajanje podzakonskih predpisov, odločanje v posamičnih stvareh, upravno nadzorstvo idr.), z zakoni in drugimi predpisi določene kot pristojnosti organov občinske uprave. Občina ne more s svojim aktom prenesti na pokrajinske upravne organe svojih upravnih nalog, pač pa le strokovne in pospeševalne naloge.^[1]

Vlada RS je glede prenosa nalog sprejela sklep^[24], da bodo na podlagi zakona na posameznih delovnih področjih pokrajin naloge prešle v:

- **izvirno** pokrajinsko pristojnost:
 - zadeve pokrajinskega pomena in lokalne zadeve širšega pomena, ki bodo samo pokrajinske (na področju prometa je to sprejemanje strategije razvoja prometa v pokrajini in regionalnega razvojnega programa na področju prometa, zagotavljanje in urejanje javnih linijskih in posebnih prevozov potnikov na območju pokrajine, določanje prometne ureditve na regionalnih cestah)^[1],
 - naloge in pristojnosti, ki jih bo opravljala poleg države in/ali občine tudi pokrajina v obsegu, ki ga bo določil zakon (na področju prometa je to ustanovitev pokrajinskega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in izvajanje nalog v skladu z nacionalnim programom varnosti v cestnem prometu).
- **preneseno** pokrajinsko pristojnost:
 - z zakonom določene državne naloge in pristojnosti, prenesene pokrajini v opravljanje (na področju prometa je to npr. opravljanje upravnih nalog v zvezi s parkirnimi kartami, voznikiškimi dovoljenji in prometnimi dovoljenji).

Funkcionalna komponenta pokrajin (pristojnosti) je predmet analize, ki je bila opravljena po resornih ministrstvih. Pokrajina bo upravljala tudi upravne naloge države, razen upravnih nalog, ki jih po zakonu neposredno opravljajo ministrstva in upravnih nalog, ki so z zakonom prenesene v opravljanje občinam (tabela 8.3).^[36]

Tabela 8.3: Shematski prikaz nalog, ki naj bi jih izvajale pokrajine^[5]

POKRAJINSKE NALOGE		
1. IZVIRNE	2. OBVEZNE	
1.1 samoupravne naloge, določene s statutom pokrajine (npr.)	2.1 regionalne naloge, določene z zakonom (npr.)	2.2 državne naloge, ki jih pokrajinska uprava opravlja za državo (npr.)- »servis za državo«
<ul style="list-style-type: none"> • pospeševanje razvoja malega gospodarstva • pospeševanje razvoja turizma • pospeševanje morskega ribištva • preventiva na področju zlorabe drog 	2.1.1 sedaj državne <ul style="list-style-type: none"> • spodbujanje skladnega regionalnega razvoja • načrtovanje, gradnja in vzdrževanje regionalnih cest • ustanavljanje nižjih in srednjih poklicnih šol ter domov za učence in dijaških domov 	<ul style="list-style-type: none"> • upravne notranje zadeve (izdajanje osebnih izkaznic, potnih listov ...) • upravne naloge na področju prometa s kmetijskimi zemljišči • izdajanje gradbenih dovoljenj
	2.1.2 sedaj občinske <ul style="list-style-type: none"> • odlaganje komunalnih odpadkov 	
NADZOR DRŽAVE		
<ul style="list-style-type: none"> • zakonitost 	<ul style="list-style-type: none"> • zakonitost 	<ul style="list-style-type: none"> • zakonitost • primernost • strokovnost

V okviru nalog iz prejšnjega odstavka opravlja pokrajina tudi **naloge na področju prometa**. Natančnejši predlog prenosa pristojnosti predvideva, da pokrajina:^[37]

- sprejme strategijo razvoja prometa v pokrajini in regionalni razvojni program na področju prometa;

- s prostorskim planom pokrajine načrtuje novogradnje in rekonstrukcije regionalnih cest I., II., in III. reda, avtobusnih postaj in postajališč, regionalnih kolesarskih poti in druge prometne infrastrukture regionalnega pomena;
- gradi in vzdržuje regionalne ceste, avtobusne postaje in postajališča, regionalne kolesarske poti in drugo prometno infrastrukturo regionalnega pomena;
- zagotavlja javno službo vzdrževanja in obnavljanja prometne infrastrukture regionalnega pomena;
- določa prometno ureditev na regionalnih cestah;
- sodeluje pri kategorizaciji državnih cest in določi ter kategorizira regionalne ceste,
- sodeluje pri določanju daljinarja in zagotavljanju javnega medkrajevnega linijskega prevoza,
- sodeluje pri vodenju banke cestnih podatkov in organizira službo za nadzor regionalnih cest in druge regionalne prometne infrastrukture, v kolikor ni z zakonom drugače določeno.

Kot primer ureditve pristojnosti pokrajin na področju prometa navajamo državi Avstrijo in Nemčijo, ki sta primer zvezne države.

8.2.1 Avstrija

Avstrija ima tri stopnje lokalne samouprave - Zvezo, dežele (Länder) in občine.^[35] V tabeli 8.4 je prikazana površina posamezne dežele in celotne države ter število prebivalcev leta 2002 v posamezni deželi.

Tabela 8.4: Površina in število prebivalcev v posamezni deželi (Land) v Avstriji

Dežela	Površina dežele (v km ²)	%	Število prebivalcev leta 2002 (v tisoč)	%
Wien	414,66	0,49	1.550,9	19,26
Niederösterreich	19.177,78	22,87	1.550,9	19,26
Burgenland	3.965,46	4,73	277,3	3,44
Oberösterreich	11.981,74	14,29	1.381,6	17,16
Salzburg	7.154,22	8,53	517,5	6,43
Steiermark	16,391,93	19,54	1.183,3	14,69
Kärnten	9.535,97	11,37	558,3	6,93
Tirol	12.647,71	15,08	679,7	8,44
Voralberg	2.601,48	3,10	353,7	4,39
Avstrija	83.870,95	100,00	8.053,2	100,00

Vir: Statistični podatki o cestah in prometu. Januar 2004. Avstrijsko ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo.^[39]

Iz tabele 8.5 je razvidno, da je imela Avstrija leta 1998 35.361 kilometrov cest (avtocest, hitrih, zveznih in deželnih cest). Avtocest in hitrih cest je bilo tega leta 2,0% celotnega cestnega omrežja, kar je približno 1.900 kilometrov. Občinskih cest pa je bilo skoraj 70%. Na prebivalca pride v povprečju 4,39 kilometra ceste (vse ceste brez občinskih).

Tabela 8.5: Dolžina cest (v kilometrih) posameznih kategorij v posamezni deželi

Dežela	AC	HC	Zvezne ceste	Deželne ceste	Občinske ceste	Skupna dolžina brez občinskih cest	Število prebivalcev leta 2002 (v tisoč)	Skupna dolžina cest brez občinskih/prebivalec (km)
Burgenland	55	51	551	1.176	600	1.832	277,3	6,61
Kärnten	231	-	1.119	1.525	5.500	2.875	558,3	5,15
Niederösterreich	329	60	3.008	10.660	17.000	14.056	1.550,9	9,06
Oberösterreich	264	-	1.536	4.364	19.900	6.164	1.381,6	4,46
Salzburg	140	-	663	619	3.700	1.422	517,5	2,75
Steiermark	309	130	1.587	3.366	12.900	5.392	1.183,3	4,56
Tirol	182	28	1.003	1.270	5.900	2.482	679,7	3,65
Voralberg	63	28	303	492	3.000	887	353,7	2,51
Wien	41	-	210	-	2.500	251	1.550,9	0,16
Avstrija	1.613	296	9.980	23.472	71.000	35.361	8.053,2	4,39

Vir: Promet v številkah. Avstrija.^[40]

Redno vzdrževanje državnih (zveznih cest) izvajajo z režijskimi obrati, dela periodičnega oziroma investicijskega vzdrževanja se oddajajo z javnimi razpisi. Nekoliko se razlikuje vzdrževanje avtocest. Avtoceste in hitre ceste upravlja ASFING (Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft), ki je v stoddotni lasti države. Vzdrževanje teh cest izvajajo deželni režijski obrati po pogodbi z ASFING, z ročnostjo 10 let. Izjemi sta ÖSAG (Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft m.b.H.) in ASG (Alpen Straßen Aktiengesellschaft), ki sta podružnici ASFING in imata lastno vzdrževanje.^[41]

Podatki za Slovenijo (za različno število pokrajin) so predstavljeni v tabelah v 6. poglavju. Iz primerjave dolžine cest med državnimi (zveznimi) in pokrajinskimi (deželnimi) cestami v Avstriji in Sloveniji je razvidno, da je razmerje med tema dvema skupinama cest približno enako - 1:2 za pokrajinske ceste.

8.2.2 Nemčija

V Nemčiji se cestno omrežje deli na avtoceste, zvezne ceste, deželne ceste, ceste znotraj posameznega okrožja in mestne ceste.

V upravljanje cest pa so vključeni:

- Zvezno ministrstvo za promet, gradnjo in stanovanja (v vlogi upravljavca cest),
- Inštitut za cestne raziskave (na področju raziskav in razvoja),
- Deželna ministrstva in
- cestne uprave (upravljanje deželnih cest), lokalne cestne agencije, pogodbeni izvajalci vzdrževanja.

V deželni lasti so vse regionalne in lokalne ceste, medtem ko so t.i. "nadregionalne ceste" - avtoceste in zvezne ceste, v lasti Zvezne republike. Vendar je ta prenesla njihovo vzdrževanje in upravljanje na dežele, za kar te od Zveze prejemajo nadomestilo. Dežele so torej pristojne za vzdrževanje in upravljanje vseh cest na svojem ozemlju.^[42] Sredstva za nove gradnje in nadgradnjo obstoječega omrežja zveznih daljinskih cest ("nadregionalnih") morajo zagotavljati posamezne dežele, razen če ima posamezna cesta nacionalni pomen in se s tem strinja tako zvezna vlada kot tudi dežela, ki bi morala sicer financirati izgradnjo take ceste.^{43]}

Uprava za gradnjo pri državnem ministrstvu za notranje zadeve dežele Bavarske je del državne uprave, ki vodi vsa gradbena dela, ki jih financira dežela Bavarska (šole, stanovanja, cerkve, ceste, upravne zgradbe,...). Obenem s temi objekti tudi upravlja in jih vzdržuje. Za vzdrževanje cest imajo ustanovljena lastna vzdrževalna podjetja. Za urejanje prometa v smislu transportne politike pa je pristojno ministrstvo za gospodarstvo in promet.^[42]

Vsaka dežela ima torej svoj prometni sektor (oddelek za ceste), ki ureja vse zadeve v zvezi s cestami vseh kategorij. V to so vključene tudi avtoceste na področju posamezne dežele. Gre za neke vrste DRSC torej, ki skrbi tako za vzdrževanje, upravljanje, zimsko službo, gradnjo,... cest – tudi AC v deželi.

V npr. deželi Hessen 12 uradov (Ämter) skrbi za ceste in promet na področju celotne dežele. Tem 12 uradom je podrejenih 60 služb, ki v svojih okrožjih skrbijo za vzdrževanje vseh cest, tudi avtocest.^[44]

Dolžine posameznih kategorij cest v deželi Hessen (stanje 31.12. 2001)^[44]:

- zvezne avtoceste: 956 km
- zvezne ceste: 3.017 km
- deželne ceste: 6.922 km
- občinske ceste: 4.362 km
- vsota vseh: 15.257 km.

Iz pregleda organiziranosti pokrajin v Avstriji in Nemčiji je razvidno, da bi bilo tudi za Slovenijo smiselno, da bi pokrajinske (deželne) ceste upravljale pokrajine v celoti. Vendar pa je ta smiselnost, pa tudi ekonomska upravičenost, odvisna od števila pokrajin, ki bo dejansko uvedeno v Sloveniji. Pregled posameznih nalog in njihovih nosilcev (DRSC, pokrajina, vzdrževalci cest) je prikazan v poglavju 9.2. V tem poglavju so prav tako predstavljeni pomisleki glede prenosa določenih nalog iz državne na pokrajinsko raven. Ekonomska upravičenost glede na število pokrajin, ki bi lahko bile oblikovane v Sloveniji, je prikazana v poglavju 10.2, v poglavju 10.3 pa so nato prikazane možnosti, ki jih ima za financiranje državnih cest trenutno na razpolago DRSC.

8.2.3 Zakonodaja na področju prometa v Sloveniji

Status in kategorizacijo javnih cest ter pravila in strokovne podlage za graditev in vzdrževanje državnih cest v Sloveniji določa Zakon o javnih cestah (ZJC, UL RS št. 29/97). Javne ceste se delijo na državne in občinske ceste. Državne so v lasti republike Slovenije, občinske pa v lasti občin. Po ZJC se morajo državne ceste redno vzdrževati in obnavljati tako, da ob upoštevanju njihovega pomena za povezovanje prometa v prostoru in gospodarnosti vzdrževanja omogočajo varno odvijanje prometa.

Vzdrževanje javnih cest je obvezna gospodarska javna služba¹³, ki obsega:

- vzdrževalna dela za ohranjanje javnih cest v dobrem stanju, za zagotavljanje prometne varnosti in prevoznosti, nadzor nad stanjem javnih cest in njihovega varovalnega pasu ter vzpostavitev prevoznosti ob naravnih in drugih nesrečah;
- organiziranje vzdrževalnih del, ki se na javnih cestah opravljajo v mejah cestnega sveta in v daljših časovnih obdobjih zaradi izboljševanja in obnavljanja njihovih prometnih in varnostnih lastnosti.

¹³ Za vzdrževanje javnih cest kot obvezno gospodarsko javno službo velja Zakon o gospodarskih javnih službah, Ur.l. RS 32/93.

Sredstva za vzdrževanje državnih cest se zagotavljajo iz proračuna Republike Slovenije in iz drugih virov. Za uporabo javnih cest se plačujejo:

- letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila;
- cestna taksa za prevoze z motornimi in priklopnimi vozili;
- cestnina za uporabo določenih cest in objektov na njih;
- povračilo za izredne cestne prevoze;
- povračilo za čezmerno uporabo javnih cest;
- povračilo za uporabo prometnih površin zunaj vozišča javne ceste in za površine ob njej, ki so določene za opravljanje spremljajočih dejavnosti.

V 19. členu tega zakona je v poglavju Upravljanje državnih cest opredeljena tudi Direkcija Republike Slovenije za ceste (DRSC). Direkcija opravlja strokovno-tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za graditev, vzdrževanje in varstvo državnih cest.

Cilji, strategija in temeljne naloge pri razvoju in vzdrževanju državnih cest so določeni v Strategiji razvoja in vzdrževanja državnih cest. Sprejme jo državni zbor RS na predlog Vlade RS. Cilji in naloge strategije razvoja in vzdrževanja državnih cest se natančneje določijo v nacionalnem programu, ki se sprejme za najmanj štiri leta. Na podlagi nacionalnega programa Vlada RS sprejme letni plan razvoja in vzdrževanja državnih cest za koledarsko leto.

Podzakonski akti obsegajo predpise o:

- projektiranju javnih cest in njihovih elementov s stališča zagotavljanja prometne varnosti in ekonomičnosti njihove graditve in vzdrževanja;
- prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah in predpis o označevanju in zavarovanju del na javnih cestah;
- vrsti vzdrževalnih del na javnih cestah ter nivoju rednega vzdrževanja javnih cest;
- načinu opravljanja rednega vzdrževanja in organiziranja obnavljanja državnih cest;
- načinu in pogojih opravljanja izrednih prevozov ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze.

V pravilniku o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest (UL RS št. 62/98) so določene vrste vzdrževalnih del in potrebni nivo vzdrževanosti javnih cest.

Na državnih cestah se izvaja:

- nadzor nad stanjem cest;
- redno vzdrževanje cest in
- obnavljanje javnih cest.

Opravljanje rednega vzdrževanja in organiziranje obnavljanja avtocest in hitrih cest, ki jih je dobila v upravljanje, organizira Družba za avtoceste (DARS). Obvezno gospodarsko javno službo za vzdrževanje avtocest in cest, ki jih je družba dobila v upravljanje, financira DARS s prihodki od cestnin in najemnin.

8.2.4 Naloge DRSC v zvezi s cestami

Po Zakonu o javnih cestah opravlja DRSC strokovno-tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za graditev, vzdrževanje in varstvo državnih cest opravlja. Te naloge so predstavljene v tabeli 8.6 in obsegajo:

Tabela 8.6: Naloge, ki jih izvaja DRSC v zvezi s cestami

Naloge po ZJC	Člen
<u>Izdelava strokovnih podlag za plane vzdrževanja in razvoja državnih cest in izdelavo osnutkov teh planov</u> (DRSC izdeluje strokovne podlage (osnutke), Vlada izdela predlog, Državni zbor jih sprejme)	<ul style="list-style-type: none"> • Strategija razvoja in vzdrževanja državnih cest (22. člen) • Nacionalni program razvoja in vzdrževanja državnih cest (23. člen) • Letni plan razvoja in vzdrževanja državnih cest (24. člen)
<u>Naloge rednega vzdrževanja državnih cest</u> (Ne glede na opredelitev vzdrževanja javnih cest kot OGJS, se vzdrževalna dela oddajajo kot storitve ZJN)	<ul style="list-style-type: none"> • Vzdrževanje javnih cest je obvezna gospodarska javna služba (OGJS) (8. člen) • Splošna načela v zvezi z vzdrževanjem od 40. do 45. člena
<u>Naloge nadzora nad stanjem državnih cest</u> (Poleg nadzora, ki ga izvaja vzdrževalec, izvaja DRSC meritve stanja vozišč in objektov ter analize prometne varnosti)	<ul style="list-style-type: none"> • Nadzor nad stanjem je del OGJS vzdrževanje cest (8. člen, točka 1, prva alineja)
<u>Naloge nadzora nad prometno ureditvijo vseh državnih cest</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Omejitve uporabe državnih cest (46. člen) • Prometna signalizacija na državnih cestah (67. člen)
<u>Izvajanje postopkov za oddajanje vzdrževalnih del na državnih cestah, za katere je predpisana izbira izvajalca na podlagi javnega razpisa</u> (Za vsa investicijska dela in dela investicijskega vzdrževanja)	<ul style="list-style-type: none"> • Postopki po ZJN
<u>Izvajanje postopkov podeljevanja koncesij in izbire koncesionarja za redno vzdrževanje državnih cest</u> (Do sedaj se ni izvajalo)	<ul style="list-style-type: none"> • Postopki po ZGJS
<u>Naloge v zvezi z investicijami v državne ceste</u> (Naloge DRSC v zvezi z investicijami obsegajo: priprava osnutka proračuna (letni načrt), pridobivanje študijske, projektne in investicijske dokumentacije, pridobivanje zemljišč, pridobivanje dovoljenj in soglasij, pridobivanje izvajalcev in nadzora, pridobivanje uporabnega dovoljenja, priprava sofinancerskih sporazumov)	<ul style="list-style-type: none"> • Dovoljenje za ureditev avtobusnega postajališča na vozišču (34. člen, točka 3) • Soglasje za gradnjo avtobusnih postajališč zunaj vozišča (34. člen, točka 5) • Splošna načela v zvezi z investicijami od 25. do 39. člena
<u>Vodenje evidenc o državnih cestah</u> (Pravilnik o načinu označevanja javnih cest in o evidencah javnih cest in objektov na njih (Uradni list RS, št. 49/1997))	<ul style="list-style-type: none"> • Evidence o javnih cestah (3. člen, točka 8)
<u>Štetje prometa na državnih cestah</u> (Organiziranje štetja prometa, meritev in anket)	
<u>Naloge v zvezi z organizacijo obveščanja javnosti o stanju državnih cest in prometa na njih</u> (DRSC izvaja obveščanje z: novinarskimi konferencami, preko AMZS, interneta, bilteni)	
<u>Naloge v zvezi z razpisom koncesij za gradnjo, vodenje in izkoriščanje državnih cest in objektov na njih ter v zvezi z izbiro najugodnejšega ponudnika</u> (Do sedaj se ni izvajalo)	<ul style="list-style-type: none"> • Koncesija za graditev javne ceste (12. člen)
<u>Izdajanje dovoljenj in soglasij, določenih z ukrepi za varstvo državnih cest in za zavarovanje prometa na njih</u>	<ul style="list-style-type: none"> • DRSC izdaja soglasja za gradnjo v varovalnem pasu ceste (47. člen) • DRSC izdaja soglasja za napeljevanje nadzemnih in podzemnih vodov (48. člen) • DRSC izdaja dovoljenja za dela na državni cesti (49. člen) • DRSC izdaja soglasja za izvajanje del ob državni cesti (50. člen) • DRSC izdaja dovoljenja za izredne prevoze (51. člen) • DRSC izdaja soglasja za spremljajoče dejavnosti (53. člen)

	<ul style="list-style-type: none"> • DRSC izdaja soglasja za gradnjo ali rekonstrukcijo priključka na državno cesto (54. člen) • DRSC izdaja upravne odločbe o obvezni rekonstrukciji priključka (55. člen) • DRSC izdaja soglasja za graditev žičniških naprav čez državne ceste (58. člen) • DRSC izdaja soglasja za izkoriščanje kamnin ob državni cesti (59. člen) • DRSC izdaja soglasja za dela zunaj varovalnega pasu, ki vplivajo na vodostaj (60. člen) • DRSC izdaja dovoljenja za zaporo državne ceste (65. člen) • DRSC odloča o postavitvi turistične in druge obvestilne signalizacije (67. člen, točka 3) • DRSC izdaja soglasje za spremembo prometne signalizacije (67. člen, točka 4) • DRSC izdaja soglasja za postavitve tabel, napisov (68. člen) • DRSC izdaja mnenja o opravljanju dejavnosti ob cesti zunaj naselja (69. člen)
<p><u>Naloge v zvezi s pripravo strokovnih podlag za tehnične predpise o projektiranju, graditvi in vzdrževanju javnih cest</u> (Za pripravo besedil osnutkov in predlogov tehničnih specifikacij so v okviru DRSC organizirani tehnični (strokovni) odbori, ki pokrivajo posamezna tematska področja.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Izdajanje tehničnih predpisov in tehničnih specifikacij
<p><u>Priprava programov in organizacija izdelave raziskovalnih in razvojnih nalog za javne ceste</u> (Organiziranje izdelave razvojno-raziskovalnih in strateških nalog.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Raziskovalna dejavnost (21. člen)
<p><u>Sklepanje pogodb po pooblastilu ministra, pristojnega za promet</u></p>	
<p><u>Druge naloge, določene z zakonom ali drugim predpisom</u></p>	

DRSC opravlja tudi strokovno-tehnične, razvojne, organizacijske, upravne in druge naloge, ki se nanašajo na graditev, vzdrževanje in varstvo državnih kolesarskih poti.

8.2.5 Naloge DRSC v povezavi s skladnostjo vozil

Od sprejema Zakona o javnih cestah v letu 1997 je potem DRSC dobila še naloge s področja zagotavljanja skladnosti vozil in cestnih prevozov. Po sprejemu Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o organizaciji in delovnem področju ministrstev (Uradni list RS, št. 30/2001), je bil Sektor za homologacije, ki se ukvarja s preverjanjem skladnosti cestnih vozil, iz Urada za standardizacijo in meroslovje prestavljen na DRSC, kjer se je preimenoval v Sektor za vozila. Dejavnost sektorja opredeljuje Zakon o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti (Uradni list RS, št. 59/1999), podrobneje pa Odredba o homologaciji vozil.

Dejavnost sektorja opredeljuje Zakon o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti (Uradni list RS, št. 59/1999), podrobneje pa Odredba o homologaciji vozil:

- homologacija vozila kot celote;
- homologacija lastnosti vozil ter njihovih delov in opreme;
- posamična odobritev vozila.

8.2.6 Naloge DRSC na področju prevozov v cestnem prometu

Na podlagi »Dogovora o prenosu izvajanja določenih upravnih, strokovno tehničnih, organizacijskih in razvojnih nalog s področja prevozov v tovornem in potniškem cestnem prometu« je bil med Ministrstvom za promet in Direkcijo ustanovljen Sektor za cestni promet. Dejavnost tega sektorja opredeljuje Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 59/2001).

Z Zakonom o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 59/2001) je določeno, da izvaja DRSC naslednje naloge:

- sodelovanje pri pripravi zakonov in podzakonskih predpisov;
- strokovni nadzor nad izvajalci gospodarskih javnih služb;
- izdaja dovoljenj in aktov, določenih z zakonom:
 - Dovoljenje za posebni linijski prevoz potnikov (34. člen)
 - Dovoljenje za mednarodni linijski prevoz potnikov (42. člen)
 - Potrditev cenika, voznega reda, itinerarja v mednarodnem linijskem prevozu (44. člen)
 - Dovoljenje za trajno ustavitev prevoza (49. člen)
 - Dovolilnica za občasni prevoz potnikov (51. člen)
 - Dovoljenje za prevoz potnikov z izmeničnimi vožnjami (52. člen)
 - Izdajanje knjig potniških spremnic (53. člen)
 - Preklic dovoljenja (54. člen)
 - Začasna prepoved opravljanja prevozov v RS (55. člen)
 - Dovoljenje Skupnosti za mednarodni linijski prevoz potnikov (57. člen)
 - Odvzem dovoljenja Skupnosti; Prepoved opravljanja mednarodnih potniških prevozov (60. člen)
 - Prepoved vožnje tujemu prevozniku (85. člen)
 - Dovoljenje za kabotažo v Sloveniji (92. člen)
- izvajanje financiranja gospodarskih javnih služb, določenih s tem zakonom;
- vodenje registra linij in voznih redov;
- usklajevanje in določitev voznih redov v javnem linijskem prometu;
- predlaganje cene prevoznih storitev v javnem potniškem prometu;
- razvoj področja javnega linijskega prometa ter načrtovanje in pospeševanje GJS;
- priprava strokovnih podlag za določitev standardov minimalne dostopnosti do javnega linijskega prometa;
- priprava in izvedba javnih razpisov potreb po prevozih v javnem linijskem prevozu potnikov;
- izvajanje postopkov podeljevanja koncesij in izbire koncesionarja;
- priprava koncesijskih aktov in pogodb ter določanje kriterijev za izbiro ponudnika za opravljanje prevozov potnikov v javnem linijskem prometu;
- izdelava strokovnih podlag za uvedbo enotnega tarifnega sistema v javnem linijskem prometu;
- vodenje centralne baze podatkov voznorednega sistema in registra javnega linijskega prometa;
- prevzem skrbništva nad daljinarjem;
- izvedba in spremljanje projekta enotne vozovnice v javnem potniškem prometu v sodelovanju z Direkcijo za železniški promet.

Resolucija o prometni politiki RS med drugim predvideva tudi prerazporeditev treh uslužbencev MP, ki bodo pripravili Zakon o javnem potniškem prometu. S tem zakonom bo možno vzpostaviti Javno agencijo za javni potniški promet, ki bo nastopala v vlogi regulatorja cen v javnem potniškem prometu, hkrati pa bo zadolžena za izdelavo skupnega voznega reda v

javnem potniškem prometu in nadzor kakovosti storitev in porabe javnih financ v javnem potniškem prometu.^[14]

Oprelitev nalog in pristojnosti DRSC nam je služila za analizo možnega ne/prenosa nalog iz upravljanja DRSC na pokrajino, ki je predstavljena v poglavju 10.

9 PRAVNO MNENJE O NALOGAH POKRAJIN V SLOVENIJI¹⁴

9.1 PROBLEMATIKA ZAKONSKE UREDITVE PRISTOJNOSTI POKRAJINE

Praktično vse naloge in pristojnosti pokrajine bi morale biti urejene v zakonu. Pokrajina namreč nima enako kot občina v prvem odstavku 140. člena Ustave jasno določenega kroga izvirmih pristojnosti. Ta je v 143. členu Ustave določen na dva načina:

- za urejanje lokalnih zadev širšega pomena se občine povezujejo v pokrajine;
- država v sporazumu s pokrajinami nanje prenese določene državne pristojnosti v njihovo izvirno pristojnost.

Obe skupini nalog sta trenutno bodisi lokalne naloge (torej naloge občine), ki jih le-te prenesejo na pokrajino, bodisi naloge države, ki jih bo država prenesla v izvirno pristojnost pokrajine. V obeh primerih so naloge urejene z zakoni in te zakone je treba spremeniti tako, da te naloge postanejo pristojnost pokrajine. Mimo zakona torej, zgolj v statutu pokrajine, ni mogoče urejati pristojnosti pokrajine.

To velja tudi za izvirne naloge in pristojnosti, v kolikor predstavljajo oblastno ravnanje pokrajine, torej tako, v katerem organi pokrajine nastopajo kot organi javne oblasti v razmerju do tretjih oseb. Le v kolikor pokrajina zgolj nastopa kot pravna oseba, ki upravlja in razpolaga s svojim premoženjem, take neposredne zahteve ni. Vendar morajo organi pokrajine tudi v tem primeru upoštevati večje število zakonov in drugih predpisov, n. pr. predpise o javnih financah (ti vključujejo tudi predpise o upravljanju in razpolaganju z javno lastnino), o financiranju lokalnih skupnosti, o preprečevanju omejevanja konkurence, o nadzoru državnih pomoči (tudi pomoči lokalnih skupnosti se po pravu EU štejejo za državne pomoči), in druge predpise. Zakonska ureditev nalog in pristojnosti pokrajine je torej ključna.

Glavni problem zakonske ureditve nalog in pristojnosti pokrajine je, da teh nalog in pristojnosti zakoni praviloma ne določajo ali jih določajo le v omejenem obsegu. To je tudi razumljivo, saj pokrajine še niso ustanovljene, in jim zato zakoni ne morejo nalagati nalog in določati pristojnosti. Kar je še huje, zaradi negotovosti glede teritorialnega obsega pokrajin še ni jasno, kakšna bo njihova upravna zmogljivost, zato je njihove naloge še težje v zakonih nedvomno določati.

Po drugi strani pa seveda ni mogoče ustanoviti pokrajin, ne da bi vsaj v določenem obsegu bile zakonsko urejene njihove naloge in pristojnosti. Položaj je podoben položaju, ki je nastal z ustanovitvijo občin kot lokalnih skupnosti, ki so nadomestile prejšnje občine kot družbenopolitične skupnosti. Razlika je le v tem, da je bil takrat položaj v toliko težji, da je bilo potrebno praktično hkrati prenesti državne naloge prejšnjih občin na nove upravne enote, izvirne naloge občin pa nanje. Kar je za sedanjost razpravo pomembno, je odločitev ustavnega sodišča, da je splošna opredelitev nalog občin in nalog upravnih enot neskladna z »načeli pravne države in delitve oblasti, ki zahtevajo normativno ureditev pristojnosti po posameznih področjih upravnih funkcij in nalog z enim ali več zakoni, saj določbe o pristojnosti pomenijo pooblastilo določenemu organu za odločanje v posameznih upravnih stvareh.« Nedvomno bo to odločitev potrebno upoštevati tudi pri določitvi nalog in pristojnosti pokrajin, da se ne ponovi tedanja zmeda o pristojnostih občin.

¹⁴ Poglavje je povzeto po Pirnat R. et al.: Študija o nalogah pokrajin; objavljeno v zborniku Dokumenti in študije o pokrajinah v Sloveniji 2000-2004. Ljubljana: MNZ, 2004.

9.2 NALOGE UPRAVLJANJA CESTNE INFRASTRUKTURE

Naloge, ki so navedene v predlogu zakona so zelo splošne in nejasno opredeljene. Navezujejo se na regionalno prometno infrastrukturo, ki jo podrobneje opisujejo kot različne vrste cest (regionalne ceste I., II. in II. reda, avtobusne postaje in postajališča, regionalne kolesarske poti).

9.2.1 Pregled nalog z vidika Zakona o javnih cestah

ZJC deli javne ceste na državne in občinske ceste, pri čemer med državne ceste uvršča vse regionalne ceste. Občinske ceste so le lokalne ceste in javne poti. Večina ZJC velja le za državne ceste, za vse javne ceste velja le prvo poglavje, zakon pa ima nekaj posebnih določb za občinske ceste. Regionalne ceste so zato v celoti pod pravnim režimom državnih cest (so v lasti države, upravlja jih država preko Direkcije za državne ceste, ta direkcija izdaja tudi upravne akte v zvezi z regionalnimi cestami, država skrbi za javno službo vzdrževanja teh cest, podeljuje morebitne koncesije za gradnjo teh cest, itd).

Če naj se v ZJC uredi poseben položaj regionalnih cest, ki niso niti državne niti občinske, je treba radikalno spremeniti cel zakon, saj je treba spremeniti vsak člen. Še pred tem pa je treba rešiti nekaj temeljnih vprašanj:

- katere pristojnosti bodo obdržali državni organi tudi glede regionalnih cest (predlagane naloge pokrajine ji dajejo pristojnost le glede kategorizacije in upravljanja javne službe vzdrževanja regionalnih cest); vprašanje je zlasti glede nalog Direkcije RS za ceste iz 19. člena ZJC, ali oziroma v katerem delu naj bi jih za regionalne ceste izvajal pristojni organ oziroma organizacija pokrajine;
- ali naj bodo regionalne ceste pod pravnim režimom, ki velja za državne ceste ali pod pravnim režimom, ki velja za lokalne ceste; ta odločitev ima pomemben vpliv na oceno, ali gre za izvirne ali prenesene naloge;
- ali regionalne ceste preidejo v last pokrajine – to je verjetno nujna posledica naloge v zvezi z gradnjo in vzdrževanjem javnih cest, vendar je treba posledično spremeniti številne določbe ZJC, ki določajo pristojnosti Vlade glede upravljanja.

Glede na to je jasno, da je treba ne le terminološko, ampak tudi **konceptualno spremeniti celoten ZJC, da bi bilo mogoče vanj umestiti vlogo pokrajine** glede regionalnih cest in druge regionalne cestne infrastrukture (avtobusne postaje in postajališča, regionalne kolesarske poti). V nadaljevanju navedene spremembe so zato nanašajo le na neposredno spremembo ZJC, ki je potrebna za konkretno nalogo. Sistemskih sprememb, ki so tudi nujno potrebne, namreč ni mogoče niti okvirno omeniti, dokler niso rešena gornja in še številna druga vprašanja.

1. naloga: Pokrajina sprejme strategijo razvoja prometa v pokrajini in regionalni razvojni program na področju prometa

Edina strategija razvoja, ki jo omenja ZJC, je strategija razvoja in vzdrževanja državnih cest iz 22. člena tega zakona. Predlagana naloga se seveda lahko nanaša le na analogno strategijo razvoja regionalnih cest v pokrajini.

Ta naloga je seveda tesno zvezana z vsemu vprašanji, navedenimi v uvodni pripombi k temu zakonu. Kot je zamišljena strategija razvoja in vzdrževanja državnih cest iz 22. člena, gre za celovit dokument glede vseh državnih cest, ki ga sprejme Državni zbor. Če naj pokrajina sprejema svojo strategijo, mora zakon urediti vprašanja usklajevanja z državno strategijo. To je namreč glede regionalnih cest bistveno pomembnejše kot glede občinskih cest, ki niso tako neposredno vključene v cestni sistem državnih cest.

Če bi našli ustrezno rešitev za način usklajevanja in se zanj odločili, bi bilo potrebno spremeniti 22. člen ZJC, ki določa, da strategijo sprejme Državni zbor Republike Slovenije na predlog Vlade Republike Slovenije. Strategija določa cilje, strategijo in temeljne naloge pri razvoju in vzdrževanju državnih cest za najmanj deset let. Strategija razvoja in vzdrževanja državnih cest mora biti usklajena s strategijo razvoja prometnega sistema. Strategija se lahko spremeni ali dopolni, če spremenjene razmere ali pogoji v Republiki Sloveniji ali sosednjih državah zahtevajo drugačen razvoj državnih cest. Navedeni člen je treba spremeniti tako, da bo vključeval pristojnost sveta pokrajine, da sprejme strategijo razvoja in vzdrževanja regionalnih cest po predhodni uskladitvi z Vlado RS. Predvideti je morda treba tudi mehanizem obveznega usklajevanja, v primeru, da pokrajina sprejme neusklajeno strategijo.

Predlaga se, da se določba za splošno opredelitev v Zakonu o pokrajinah glasi:

- pokrajina načrtuje razvoj regionalnega prometa in regionalne prometne infrastrukture.

Od pravnega položaja regionalnih cest je odvisna tudi opredelitev vrste naloge pokrajine. Če ostanejo državne ceste, gre za preneseno nalogo, če pa postanejo lokalne ceste, pa gre za izvirno nalogo.

2. naloga: Pokrajina s prostorskim planom pokrajine načrtuje novogradnje in rekonstrukcije regionalnih cest I., II., in III. reda, avtobusnih postaj in postajališč, regionalnih kolesarskih poti in druge prometne infrastrukture regionalnega pomena

Ta naloga se nanaša na prostorsko planiranje, zato je obravnavana v okviru Zakona o urejanju prostora.

3. naloga: Pokrajina gradi in vzdržuje regionalne ceste, avtobusne postaje in postajališča, regionalne kolesarske poti in drugo prometno infrastrukturo regionalnega pomena

Naloga obsega gradnjo in obnavljanje regionalnih cest, torej investicije v regionalno cestno infrastrukturo. Vzdrževanje regionalnih cest obsega skrb za ustrezno javno službo, kar je vsebina naloge št. 5 pri tem zakonu.

To vprašanje je zvezano z lastništvom regionalnih cest in vsemi pooblastili upravljanja, ki izvirajo iz lastništva.

Če bi se za to odločili, bi bilo potrebno spremeniti 3. in 12. člen. 3. člen ZJC določa, da so državne ceste v lasti Republike Slovenije, občinske ceste pa v lasti občin. 12. člen ZJC pa določa, da lahko domača in tuja pravna ali fizična oseba pridobi koncesijo za graditev javne ceste in objektov na njej. Pogoji za dodelitev koncesije za graditev državne ceste in objektov na njej se določijo z zakonom. Pogodbo o koncesiji sklene Vlada Republike Slovenije. Pogodbo o koncesiji za graditev občinske ceste in objektov na njej sklene organ lokalne skupnosti v skladu s pogoji, ki jih za podelitev koncesije predpiše občina. Navedena člena je treba spremeniti tako, da bosta urejala lastništvo pokrajine nad regionalnimi cestami in pravico pokrajine, da podeli koncesijo za graditev take ceste. Opozoriti pa je treba, da je posledično treba povsem preoblikovati celoten ZJC, kot je navedeno v uvodnih pripombah.

Predlaga se, da se določba za splošno opredelitev v Zakonu o pokrajinah glasi:

- gradi in skrbi za vzdrževanje regionalne cestne infrastrukture.

Od pravnega položaja regionalnih cest je odvisna tudi opredelitev vrste naloge pokrajine. Če ostanejo državne ceste, gre za preneseno nalogo, če pa postanejo lokalne ceste, pa gre za izvirno nalogo.

4. naloga: Pokrajina sodeluje pri kategorizaciji državnih cest in določi ter kategorizira regionalne ceste

Iz osnutka zakona sodelovanje pri kategorizaciji državnih cest ni jasno – ali gre za mnenje h kategorizaciji, za dajanje predlogov, ali kaj drugega. Kategorizacija je akt, s katerim se javni cesti da pravni položaj grajenega javnega dobra. Pokrajina bi morala dobiti tudi pristojnost za odločanje o opustitvi regionalne ceste po 18. členu ZJC.

Spremeniti bi bilo potrebno 3., 17 in 82. člen ZJC. 2. odstavek 3. člena določa, da se državne ceste glede na pomen za promet in povezovalne funkcije v prostoru kategorizirajo na avtoceste, hitre ceste, glavne ceste I. in II. reda ter regionalne ceste I., II. in III. reda, občinske ceste pa na lokalne ceste in javne poti. 17. člen določa, da državne ceste določi in kategorizira Vlada Republike Slovenije na predlog ministra, pristojnega za promet. 82. člen pa določa, da občina sprejme odlok o občinskih cestah, v katerem med drugim kategorizira občinske ceste. Navedene člene je treba spremeniti tako, da bo ZJC kot posebno skupino cest predvideval poleg državnih in občinskih tudi regionalne ceste in določal pooblastilo ustreznega organa pokrajine (najbrž pokrajinski svet), da kategorizira regionalne ceste in daje mnenje h kategorizaciji državnih cest, ki ležijo na območju pokrajine. Seveda pa ponovno poudarjamo, da mora celoten zakon urediti pravni status in režim regionalnih cest.

Predlaga se, da se določba za splošno opredelitev v Zakonu o pokrajinah glasi:

- pokrajina določi in kategorizira regionalne ceste.

V tem primeru bi šlo za izvirno nalogo, saj regionalne ceste niso državne.

5. naloga: Pokrajina zagotavlja javno službo vzdrževanja regionalnih cest

Gre zgolj za zagotavljanje javne službe vzdrževanja regionalnih cest. Obnavljanje je investicija in spada v okvir 3. naloge pri tem zakonu, oddaja pa se v postopku oddaje javnega naročila. Vendar pa javna služba obsega organiziranje obnavljanja.

Tudi zagotavljanje te javne službe je zvezano z opredelitvijo celotne vloge regionalnih cest in njihovega lastništva. Poleg tega je dejanski problem, ali je smiselno ločiti javno službo vzdrževanja drugih državnih cest (vzdrževanje avtocest je izvzeto že sedaj) od vzdrževanja regionalnih cest, vendar to ni pravno vprašanje.

Spremeniti bi bilo potrebno 8. člen in četrto poglavje ZJC. 3. odstavek 8. člena določa, da način opravljanja rednega vzdrževanja in organiziranja obnavljanja državnih cest določi Vlada Republike Slovenije, rednega vzdrževanja in organiziranja obnavljanja občinskih cest pa občina. Četrto poglavje (členi od 40. do 45) pa ureja vzdrževanje državnih cest. Navedene določbe je treba spremeniti tako, da bodo določale vzdrževanje regionalnih javnih cest kot regionalno javno službo in urejale nalogo pokrajine, da določi način izvajanja te javne službe. Hkrati je treba urediti razmerja med državo in pokrajino, ter med pokrajino in občino pri vzdrževanju regionalnih cest.

Predlaga se, da se določba za splošno opredelitev v Zakonu o pokrajinah glasi:

- zagotavlja vzdrževanje regionalne cestne infrastrukture.

V tem primeru bi šlo za izvirno nalogo.

6. naloga: Pokrajina določa prometno ureditev na regionalnih cestah

Ta naloga se navezuje na določbe Zakona o varnosti v cestnem prometu (naloga Ministrstva za notranje zadeve).

7. naloga: Pokrajina sodeluje pri vodenju banke cestnih podatkov in organizira službo za nadzor regionalnih cest in druge regionalne prometne infrastrukture

Gre pravno za dve ločeni nalogi: sodelovanje z Direkcijo za RS za ceste pri evidencah za ceste (ZJC ne uporablja izraza »banka cestnih podatkov«) in organiziranje službe nadzora regionalnih cest.

ZJC govori le o evidencah državnih cest, pri čemer obstaja večkrat omenjena dilema, ali so regionalne ceste državne ceste ali lokalne ceste. Če so lokalne, je treba urediti centraliziran sistem evidenc o vseh javnih cestah, ne le o državnih. Poleg tega ni jasno, kaj sploh pomeni sodelovanje v zgornjem smislu.

Glede evidenc je treba spremeniti določbe ZJC le v primeru, da gre za centralizirano evidenco državnih in lokalnih cest. V zvezi s službo za nadzor 2. odstavek 75. člena ZJC določa, da lahko ministrstvo, pristojno za promet, pooblasti za opravljanje tistih nalog inšpekcijskega nadzorstva, ki se nanašajo na izvajanje enotnih strokovnih podlag za graditev in vzdrževanje občinskih cest, določenih s 6. in 8. členom tega zakona, ter za opravljanje inšpekcijskega nadzorstva nad posameznimi kategorijami regionalnih cest službo za nadzor občinskih cest. Navedeni 2. odstavek 75. člena je treba spremeniti tako, da bo obvezno predvideval ustanovitev pokrajinske službe za nadzor regionalnih cest in obvezno določal, da jo ministrstvo pooblasti.

V tem primeru bi šlo za preneseno nalogo. V prehodnih in končnih določbah Zakona o pokrajinah bi bilo potrebno vnesti določbo, ki se glasi:

- ustanovi službo za nadzor regionalnih cest po 75. členu ZJC, ki jo ministrstvo, pristojno za promet, pooblasti za opravljanje inšpekcijskega nadzorstva nad regionalnimi cestami.

9.2.2 Pregled nalog z vidika Zakona o prevozi v cestnem prometu

Naloga: Pokrajina sodeluje pri določanju daljinarja in zagotavljanju javnega medkrajevnega linijskega prevoza

Gre za dve med seboj nepovezani nalogi: sodelovanje pri določanju daljinarja in za zagotavljanje javne službe medkrajevnega javnega linijskega prevoza potnikov.

ZPCP-1 pozna le javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu in pri tem ne loči državnega od medkrajevnega (seveda pa loči mednarodnega, ki pa je tu nepomemben. Zato ureja javni linijski prevoz potnikov kot državno javno službo (30. člen), kjer koncesije podeljuje Vlada RS, ki tudi določi koncesijska območja, nikakor ne nujno sledeč območjem pokrajin. Če naj se loči državni linijski prevoz potnikov od medkrajevnega, ki se izvaja le na območju ene pokrajine, je treba v zakonu tak linijski prevoz definirati in jasno razmejiti obe javni službi.

V ta namen bi bilo potrebno spremeniti 4. člen in V. poglavje ZPCP-1. 3. odstavek 4. člena ZPCP-1 je treba spremeniti tako, da bo določal obveznost direkcije, da pri določanju daljinarja sodeluje s pristojnimi pokrajinami. V točki 1.1.1. V. poglavja pa je potrebno opredeliti medkrajevni linijski prevoz potnikov in ga opredeliti kot pokrajinsko gospodarsko javno službo, za katero podeljuje koncesijo pokrajina.

Predlaga se, da se določba za splošno opredelitev v Zakonu o pokrajinah glasi:

- zagotavlja medkrajevni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu.

Sodelovanje pri daljinarju je prenesena, zagotavljanje medkrajevnega linijskega prevoza pa izvirna naloga.

10 FINANCIRANJE POKRAJIN IN EKONOMSKI VIDIK POKRAJINSKEGA UPRAVLJANJA CEST

10.1 SPLOŠNO O FINANCIRANJU POKRAJIN

Lokalna samouprava je lahko samo zunanji videz, če nima finančne avtonomije in dovolj finančnih virov. Finančni viri morajo biti v sorazmerju s pristojnostmi, ki jih lokalnim oblastem določata Ustava in Zakon o pokrajinah. Da bi se izognili tveganju, da bi lokalni organi ostali brez sredstev za opravljanje nalog, ki jim jih nalaga zakon, morajo biti finančna sredstva, ki jim pripadajo, določena ob istem času kot njihove pristojnosti. MELLIS zahteva, da imajo lokalne oblasti pravico do ustreznih lastnih finančnih virov v državni gospodarski politiki, s katerimi v okviru svojih pooblastil prosto razpolagajo.^[1]

Skoraj v vseh državah imajo regije možnost predpisovanja lastnih davkov in samostojno določati njihove stopnje, če ne drugače, vsaj v določenih zakonskih okvirih. Lastni viri regij naj bi bili torej davki, dajatve in pristojbine, ki jih imajo regije pravico uvesti v okviru zakonskih omejitev. V to skupino spadajo tudi deljeni davki. Dotacije države regijam, ki so gospodarsko šibkejšje, se izvajajo na različne načine ali preko transferjev iz državnega proračuna ali preko dotacij ali skupnega sklada, lahko pa tudi istočasno s prerazporeditvijo sredstev med občinami in državo. V večini primerov se o razporeditvi sredstev med državo in lokalnimi skupnostmi izvajajo pogajanja glede na naloge, ki jih imajo lokalne skupnosti. Zadolževanje lokalnih skupnosti je v vseh primerih bolj sproščeno. Pri zadolževanju lokalnih skupnosti obstaja samo ena omejitev – zadolžujejo se lahko v takšni meri, da s tem ni ogrožena njihova osnovna dejavnost.¹⁵ Splošna načela financiranja in finančnega poslovanja samoupravnih lokalnih skupnosti, ki načeloma veljajo tudi za regije, vsebuje Resolucija SE o lokalnih financah, sprejeta leta 1996 v Lizboni.¹⁶

Če zakonodaja ne predvideva, da lahko regije samostojno uvajajo davke, naj bi te imele v zakonsko predpisanih omejitvah pravico določati dodatne odstotke davkov, ki so jih uvedli drugi javni organi.

Najpomembnejši vir prihodkov lokalnih skupnosti je **davek od dohodka pravnih oseb**, tako da regije dobivajo kar 75 % svojih prihodkov iz tega davka, občine pa 68 %. Državne podpore so dokaj skromne. Finančna izravnava se opravlja s prerazporeditvijo davčnih prihodkov med regijami.^[1]

Ker imajo regije zelo različne pristojnosti, so tudi načini financiranja regij po državah zelo različni. Skupna težnja vsem je, da naj bi regije imele na razpolago toliko sredstev kot jih potrebujejo za izvajanje svojih nalog (to je brez premeščanja sredstev iz državnega proračuna).^[1]

Primerjava med Slovenijo in njej podobnimi in bližnjimi državami pokaže, da lastni lokalni davki predstavljajo od petine (npr. v Avstriji, Češki, Hrvaški, Nemčiji) pa vse do tretjine (Belgija, Danska, Švedska) vseh lokalnih virov financiranja. Slovenija na tem področju močno zaostaja, saj zdajšnji lastni občinski viri predstavljajo zgolj 5 % vseh občinskih virov financiranja. Temu bi se bilo potrebno izogniti pri oblikovanju druge ravni lokalne samouprave (pokrajin), prav tako pa v prihodnosti sedanje stanje tudi pri občinski ravni lokalne samouprave spremeniti v korist večje stopnje finančne avtonomnosti.^[1]

¹⁵ Podrobneje je financiranje vmesnih upravnih sistemov v državah EU opisano v študiji *Financiranje pokrajin*, ki je bila izdelana v Inštitutu za lokalno samoupravo pri Visoki upravni šoli v Ljubljani leta 1999 ter v študiji *Raziskovalnega sektorja DZ* v juniju 2002.

¹⁶ Resolucija SE o lokalnih financah, sprejeta leta 1996 v Lizboni, neuradni prevod, MNZ, Urad za lokalno samoupravo.

Viri financiranja nižjih ravni upravljanja so lahko različni.^[1] Najpogosteje pa govorimo o:

- *davčnih prihodkih*, ki so lahko oblikovani kot:
 - popolnoma lastni davki lokalnih skupnosti (dodatni lastni davki po predlogu pokrajinskih oblasti, glede na njihove specifične davke na zemljišče, davki na nepremično premoženje (kot primer visoko neelastičnega in do sedaj slabo obdavčenega produkcijskega faktorja), drugi davki po vzoru sosednjih držav, npr. davek na kapital, trgovino, oglaševanje,...
 - davki, ki si jih lokalna skupnost deli z državo (del dohodnine, davka na dobiček, plače ali davka na dodano vrednost, del pristojbin za uporabo cest, upravne takse ipd.) in/ali
 - davčni viri, ki jih država odstopi nižjim ravnam upravljanja – t.i. odstopljeni davki),
- *nedavčnih virih* (kot npr. takse, nadomestila in pristojbine ter prihodki iz upravljanja lokalnega premoženja),
- *transferjih* iz drugih ravni upravljanja (npr. v obliki subvencij ali finančnih izravnav) in o
- *zadolževanju*.

Kadar je predviden tudi prehod ustanoviteljskih pravic v javnih zavodih, javnih podjetjih, javnih skladih, javnih agencijah in drugo z države ali občine na pokrajino, je treba v zakonu urediti tudi premoženjskopravna vprašanja. Smiselno bi bilo narediti premik proti trgu kot dobavitelju nekaterih javnih dobrin. Do sedaj le malo uporabljan instrument koncesionarstva na področju upravljanja gospodarskih javnih služb lahko bistveno izboljša stanje proračunov in bilanc nižjih ravni lokalnih skupnosti in vnese več konkurence in učinkovitosti v omenjeni segment.

Dejstvo je, da bo oblikovanje pokrajin v Sloveniji prineslo tudi novo prerazdelitev obstoječega fonda finančnih virov med vse tri ravni upravljanja (državno, pokrajinsko in občinsko). Glede na predviden prenos pristojnosti in nalog na pokrajine bo treba preoblikovati sistem javnih financ Republike Slovenije tako, da bodo za enake naloge namenjeni praviloma enaki viri financiranja in enak delež sredstev kot do sedaj. Z modelom financiranja pokrajin je treba zagotoviti finančne elemente koncepta pokrajin kot razvojnih regij, ki temeljijo na lastnih razvojnih potencialih, podporo skladnejšemu regionalnemu razvoju, porastu razvojnih potencialov in stabilnosti razvojnih procesov in jim zagotoviti sredstva v višini, ki jim bo omogočala ekonomski, socialni, ekološki in kulturni razvoj.^[1]

Med pokrajinami bo potrebno vzpostaviti sistem finančnih izravnav ali/in uvesti sistem razporejanja odstopljenih virov oz. finančnih virov, zbranih v skupni 'vreči', po različnih smiselnih kriterijih. Kriteriji prerazporejanja finančnih virov so lahko različni, odvisno od tega, katerim ciljem se sledi. Tako lahko skupno zbrane finančne vire (ali odstopljene davke) po pokrajinah razdelimo glede na:^[1]

- število prebivalcev v pokrajini (glavarina – stimulira se povečevanje števila prebivalcev v pokrajini),
- glede na število zaposlenih v pokrajinah (vzpodbuja se zaposlenost),
- glede na število kilometrov cest (neposredna vezava vira na izkazano potrebo),
- glede na število uspešnih podjetij v pokrajini, ipd.

Smiselne so tudi uvedbe *dodatnih davčno-razvojnih stimulatorjev*, kot npr. zadržanje marginalnih davčnih prihodkov ob povečanju davčne baze, uvedba namenskih dotacij ali davčnih olajšav za razvijanje ciljnih zaključenih območij (kot npr. inkubatorskih podjetniških centrov, pokrajinskih naravnih rezervatov, itn.). Čeprav bi se bilo najbolje izogniti t.i. 'lump sum' prerazdeljevanju sredstev, pa v realnosti to najverjetneje ne bo mogoče, kljub še tako pazljivemu izbiranju pokrajinskih meja.

Za financiranje nalog in pristojnosti, ki bodo na podlagi zakona prešle v izvirno pokrajinsko pristojnost, po veljavni zakonodaji pa so sedaj še zmeraj v občinski pristojnosti, je treba istočasno prenesti tudi ustrezne vire sredstev, ki so sedaj dodeljeni oz. v popolni občinski pristojnosti. Sredstva za financiranje opravljanja državnih pristojnosti in nalog, ki bodo z zakonom prenesene v opravljanje pokrajinam, se zagotovijo v državnem proračunu ob upoštevanju števila delavcev, ki bodo te naloge izvajali, potrebnih materialnih stroškov in sredstev za delo.

Možni finančni viri pokrajin glede na sedanje stanje in predlogi so predstavljeni v tabeli 10.1.

Tabela 10.1: Možni finančni viri pokrajin v Sloveniji glede na sedanje stanje in predlogi^[1]

V letu 2001 (mrd SIT)	Na ravni države	Na ravni pokrajin	Na ravni občin
DAVČNI PRIHODKI	1.040-X	X+Y	145-Y
DOHODNINA	188-X	X+Y	101-Y
DAVEK OD DOBIČKA P.O.	69-X	X	0
DAVEK NA DODANO VREDNOST	439-X	X	14
TROŠARINE	166-X	X	0
DAVEK NA PLAČE	79-X	X	0
PRISTOJBINE ZA MOT.VOZILA	18-X	X	0
DAVEK NA PREMOŽENJE	0	Y	30-Y
DAVEK NA NEPREMIČNINE	0	•	•
LASTNI DAVKI**	-	•	•
NEDAVČNI PRIHODKI	94-X	X+Y	36-Y
TAKSE IN PRISTOJBINE	20-X	X	5
KONCESNINE	?	*	0
TRANSFERJI IZ VIŠJIH RAVNI	-	X	50
X – zneska ni mogoče točno določiti, dokler ministrstva ne ovrednotijo nalog in pristojnosti, ki bodo prenesene na pokrajine			
Y – finančni vir, ki bo iz ravni občin, prenesen na pokrajinsko raven skupaj z nalogami			
• davek, ki še ni uveden, bi pa lahko dopolnil obstoječo vertikalno davčno strukturo ali zamenjal kakšnega izmed obstoječih			
* prihodek od koncesije - instrument koncesionarstva kot premik proti trgu pri dobavi javnih dobrin			
**lastni davki, ki bodo v korelaciji s specifikami posameznih ravni lokalnih skupnosti – predlagajo jih lok.skupnosti			

Vir: Bilten javnih financ (MF, 2002), Statistični bilten (APP, 2002)^[1]

Pred dokončno vzpostavitvijo sistema financiranja pokrajin bo veljalo prehodno obdobje. Naloge, ki bodo v skladu s prehodnimi določbami zakona prešle v izvirno pristojnost pokrajin, sedaj pa jih izvaja država, in z zakonom prenesene državne naloge in pristojnosti bodo financirane neposredno iz državnega proračuna oziroma proračunov pristojnih ministrstev. V naslednjih dveh letih bodo pokrajine neposredno iz državnega proračuna prejele skupno vsoto sredstev, potrebnih za izvajanje tistih nalog, ki bodo postopoma prehajale v pristojnost pokrajin.

10.2 PREGLED FINANCIRANJA V POKRAJINAH AVSTRIJE IN NEMČIJE

Način financiranja v pokrajinah Avstrije in Nemčije služi kot primer o tem, kako imajo financiranje urejene druge države, ki sodijo med t.i. zvezne države. Financiranje v teh dveh državah lahko pripomore tudi k odločitvi o ureditvi tega področja v Sloveniji.

10.2.1 Avstrija

Davki se delijo med Zvezo, deželami in občinami. Najpomembnejši so:

- dohodnina,
- davek na dodano vrednost,
- trošarina na goriva in vozila.

Občine in regije (dežele) imajo možnost predpisovati lastne davke v manjšem obsegu.

10.2.2 Nemčija

Davki se delijo na različne ravni: deželne, regijske (landkreis) in občinske. Delitvena razmerja med posameznimi davki so natančno določena. Tako pripadajo deželi, regiji in občinam naslednji davki:

- davek na motorna vozila,
- davek na premoženje,
- davek od iger na srečo,
- davek od prometa nepremičnin.

Lokalne skupnosti v zakonskem okviru samostojno predpisujejo stopnjo davka od premoženja. Občine financirajo naloge regij, izveden pa je sistem finančne izravnave med občinami in regijo.^[1]

Osnovna oblika financiranja transportnega omrežja v Nemčiji (železnic, cest in vodnih poti)^[43] je državni proračun, vendar pa se transportno omrežje financira tudi iz drugih virov:

1. Cestnina za tovorna vozila (angl. *HGV toll - Heavy Goods Vehicles toll*, nem. *LKW Maut – Maut für schweren Lastkraftwagen*)

V skladu z evropsko transportno politiko, ki uvaja višje plačevanje infrastrukturnih stroškov s strani uporabnikov transportnega omrežja, je tudi Nemčija uvedla elektronski sistem cestninjenja za tovorna vozila, ki povzročajo največ škode infrastrukturi in s tem večje stroške za vzdrževanje in obratovanje avtocest. HGV cestnina torej vključuje dejanske infrastrukturne stroške (stroški izgradnje, vzdrževanja in posodabljanja avtocest), ki jih povzročajo težka tovorna vozila (nemška in tuja).

Zakon, ki ureja plačevanje cestnin v Nemčiji, je uvedel različno višino cestnine glede na število osi in višino onesnaževanja (emisijaska kategorija) glede na dejansko prevoženo razdaljo. Zakon predvideva tudi različno višino cestnine glede na lokacijo in čas uporabe avtoceste. Vendar pa se to določilo še ne izvaja v praksi.

Vsi prihodki iz cestnin se po odštetju stroškov za obratovanje, nadzor in uvajanje cestninskega sistema zlijejo v transportni proračun in so namenjeni izboljševanju transportne infrastrukture, v največji meri za izgradnjo daljinskih cestnih povezav (glavnih cest). Prihodki od cestnin se bodo tako v obdobju od leta 2003 do leta 2007 uporabili za financiranje odprave zastojev na državnih železnicah, državnih avtocestah in državnih vodnih poti.

Poleg financiranja odprave zastojev pa bo zvezna vlada spodbujala vključevanje zasebnega kapitala v projektu pospeševanja širjenja avtocest na šest pasov. Začetni stroški tega projekta bodo deloma kriti s strani države in deloma s prihodki od cestnin, ki so se pobrali na obravnavanih avtocestah.

2. Predfinanciranje privatnega sektorja

Zvezna vlada je v letih 1992, 1994 in 1998 odločila, da se 27 projektov na zveznih daljinskih cestah predfinancira s sredstvi zasebnega sektorja. Investitorji zasebnega sektorja morajo prevzeti odgovornost za gradbena dela na projektu in za financiranje projekta. Zvezna vlada pa se obveže, da bo obročno povrnila zasebnemu investitorju stroške, ki jih je imel. Vsi stroški povračila (npr. stroški izgradnje in kapitala) se pokrijejo iz državnega proračuna, namenjena transportu.

Načrt projekta, ki vključuje predfinanciranje zasebnega sektorja, vsebuje vse stroške, ki jih bo potrebno povrniti in datume zapadlosti povračil za posamezen ukrep. Zato mora nemški parlament odobriti takšne projekte. Povračila se običajno začnejo vračati eno leto po predaji projekta prometu, in sicer v 15 letnih obrokih.

Vendar pa se ta oblika predfinanciranja privatnega sektorja ne bo množično uporabljala, ker visoke obresti predstavljajo precejšen strošek državnemu proračunu, pa tudi precejšnjo oviro za prihodnje investicije na področju daljinskih cestnih povezav.

3. Modeli upravljanja zveznih daljinskih cest s strani privatnega sektorja

Zvezno ministrstvo za promet, gradnjo in stanovanjsko gospodarstvo izvaja model upravljanja v katerem se odgovornost za financiranje, gradnjo, obratovanje in vzdrževanje prenese na privatni sektor. Ta prenos je lahko v dveh oblikah:

- Tako imenovani A model – model upravljanja, ki ima za cilj postavljeno širjenje avtocest z dodajanjem pasov in
- F model – financira ga privatni sektor na podlagi Zakona o gradnji daljinskih cest. Kot nadomestilo za stroške lahko privatni sektor pobira cestnino. Ta model je zaenkrat še omejen na tunele, mostove in gorske prelaze vzdolž zveznih daljinskih cest ter več pasovne zvezne avtoceste za dvosmerni promet, ki so podobne avtocestam.

Obema modeloma je skupno, da:

- odgovornost za infrastrukturo zvezne vlade in dežel ostane nespremenjena;
- se projekti lahko izvedejo le ob strinjanju deželnih vlad;
- je to priložnost za nemška gradbena in finančna podjetja, da odprejo nova področja dela v njihovi državi;
- je možno zmanjšanje stroškov zaradi konkurence, delovanja privatnega sektorja in analiz življenjskega cikla (izkušnje drugih držav kažejo, da je to zmanjšanje stroškov možno od 10% do 20%)
- se investiranje poveča s financiranjem privatnega sektorja oziroma s postavljanjem investicij v ospredje;
- da so koncesije časovno omejene.

4. Finančna pomoč Evropske unije

Finančna pomoč je lahko v obliki zagotavljanja pomoči v okviru TEN-T (Transevropskega transportnega omrežja) ali v obliki sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR). V okviru TEN-T Evropska komisija sestavlja večletno razporejanje sredstev v okviru večletnega indikativnega programa in v okviru letnega programa. Za obdobje 2003-2006 je Nemčija pridobila sredstva iz večletnega indikativnega programa. Prav tako bo Nemčija deležna sredstev na podlagi širitve EU in s tem povečanja TEN-T proračuna.

V obdobju 2000 - 2006 je Nemčija prvič dobila sredstva iz ESRR, in sicer za izboljšanje zvezne transportne infrastrukture. Pri tem so bili postavljeni sledeči cilji:

- Precejšnje izboljšanje dostopa do TEN-T omrežja, vključno z izboljšanjem strukturnih lokacijskih pogojev;

- Odprava transportnih infrastrukturnih ozkih grl, ki ovirajo ekonomski razvoj;
- Izboljšanje prometne dostopnosti.

5. Finančna pomoč zvezne vlade v skladu z Zakonom lokalnih oblasti o financiranju transportne infrastrukture

V skladu s tem zakonom zvezna vlada spodbuja investicije, namenjene izboljšanju transporta na ravni lokalnih oblasti. Stare zvezne dežele (Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Schleswig-Holstein) tako prispevajo 75,8% razpoložljivih sredstev, namenjenih investiranju, nove zvezne dežele (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen) pa 24,2%.

80% sredstev, ki so določene v Zakonu lokalnih oblasti o financiranju transportne infrastrukture se deželam deli v skladu s Programom deželnih vlad. Stopnja pomoči je lahko do največ 75% predvidenih stroškov. 20% sredstev je namenjenih posebnemu zveznemu programu, ki ga sestavi Ministrstvo za transport, gradnjo in stanovanjsko gospodarstvo v skladu s predlogom zveznih dežel. Program je letno spremenjen glede na pripombe zveznih dežel.

6. Financiranje v skladu z Zakonom o regionalizaciji

S sprejetjem Zakona o regionalizaciji Nemčije (1.1. 1996) morajo zvezne dežele skrbeti in financirati lokalne in regionalne storitve za železniški potniški promet. Zvezna vlada deželam pri teh nalogah pomaga z delnim financiranjem.

Iz predstavljenega financiranja transportnega omrežja v Nemčiji je razvidno, da obstaja poleg državnega proračuna kar nekaj drugih možnih virov, ki bi jih bilo potrebno preučiti tudi za področje gradnje, obnove in vzdrževanja cest v Sloveniji. V naslednjem podpoglavju so prikazane finančne zmožnosti DRSC, pa tudi drugi potencialni viri financiranja, ki bi jih lahko izvajala Slovenija.

10.3 FINANČNE ZMOŽNOSTI DRSC IN DRUGI MOŽNI VIRI FINANCIRANJA

10.3.1 Proračun

Upravljaec državnih cest – Direkcija RS za ceste – nima svojih izvirnih prihodkov iz naslova upravljanja cest. Finančni vir za razvoj in vzdrževanje državnih cest so proračunska sredstva, ki predstavljajo konvencionalni vir za financiranje investicij v cestno infrastrukturo. Glavni proračunski vir za ta namen predstavljajo letna povračila za uporabo javnih cest in povračila za izredne cestne prevoze. Drugi del pa predstavlja proračunski transfer sredstev, zbranih iz drugih proračunskih prihodkov.

Znesek pobranih povračil tako ni mogoče alocirati samo na državne ceste, pač pa na vse javne ceste. Pobrane takse iz naslova letnih povračil za uporabo cest so prikazane v tabeli 10.2.

Letno povračilo za uporabo cest je pavšalno plačilo lastnika vozila, s katerim si zagotovi neomejeno uporabo javnih cest (po prevoženi razdalji). Obrabo in propadanje cest povzročajo predvsem tovorna vozila, za katera po so takse za uporabo cest v Sloveniji glede na države EU že na zgornji meji, zaradi česar jih ni moč bistveno povečati.

Prometna politika EU predvideva postopno uvajanje plačevanja uporabe cest glede na prevoženo razdaljo. Vendar pa te določbe niso natančno časovno opredeljene, zaradi česar pri izdelavi nacionalnega programa virov sredstev iz naslova direktne uporabe še ni moč vključiti.

Resolucija o prometni politiki Slovenije pa svetuje, da naj bi se okoljske takse delno usmerjalo v infrastrukturo za okolju prijaznejše prometne storitve.

Tabela 10.2: Pobrana letna povračila za uporabo cest [v mio SIT, tekoče cene]^[33]

Leto	Letna povračila za uporabo cest
1994	5.753
1995	6.352
1996	7.232
1997	8.020
1998	12.573
1999	14.802
2000	16.039
2001	17.875
2002	18.909
2003	21.195
2004	22.437

Vzdrževanje, obnavljanje in razvoj državnih cest izvaja v skladu z Zakonom o javnih cestah Direkcija RS za ceste. V okviru naloge »Analiza stanja cest in Novelacija dolgoročnega razvojnega programa za državne ceste (DRP) za obdobje 2004-2008« (OMEGAconsult, 2004)^[33] so bile preverjene tudi finančne možnosti za realizacijo DRP za državne ceste.

V tabeli 10.3 je prikazan realiziran proračun DRSC. Delež proračuna DRSC v bruto družbenem proizvodu je v opazovanem obdobju nihal med 0,42% ter 0,54%, v povprečju pa znaša 0,5%.

Tabela 10.3: Proračun DRSC in BDP – tekoče cene [mio SIT]^[33]

Leto	Proračun DRSC	BDP	Delež v BDP [%]
1	2	5	6=5/2
1997	15.096	3.110.075	0,49
1998	18.785	3.464.889	0,54
1999	21.368	3.874.720	0,55
2000	23.122	4.252.315	0,54
2001	23.858	4.761.815	0,50
2002	22.253	5.314.494	0,42
2003	27.424	5.726.498	0,48

V tabeli 10.3 je prikazan proračun DRSC po vrsti izdatkov za leti 2002 in 2003.^[45]

Tabela 10.4: Sprejet proračun DRSC [mio SIT]^[45]

ukrep	OPIS POSTAVKE	2002	2003
UPRA	Plače, prispevki delodajalca in drugo	491	529
UPRA	Materialni stroški	192	229
UPRA	Informiranje	13	17
UPRA	Izobraževanje	12	12
UPRA	Počitniška dejavnost	1	1
UPRA	Publikacije	2	2
UPRA	Inv. in investic. vzdrževanje državnih organov	2	3
	ADMINISTRACIJA	712	794
RVZD	Redno vzdrževanje državnih cest	9.321	9.888
UPRA	Upravljanje in varstvo cest	2.268	2.266
SUBV	Storitve uporabnikom (Sofinanciranje AMZS)	145	150
	Sanacija pozimi poškodovanih vozišč	0	0
	UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE DRŽAVNIH CEST	11.734	12.305
SKUP	Pripravljalna dela za investicijsko vzdrževanje	722	926
ŽELE	Križanja z železniško progo	212	920
PREP	Preplastitve cest	1.979	1.717
OBNO	Obnove cest	521	700
KRIŽ	Križišča	933	1.272
BREZ	Sanacije brežin	210	342
PLAZ	Sanacije plazov	711	690
OBJS	Sanacije premostitvenih objektov	515	552
OBJR	Rekonstrukcije premostitvenih objektov	751	773
OBND	Nadomestne gradnje premostitvenih objektov	586	900
PROP	Sanacije propustov	154	144
ZIDS	Sanacije podpornih in opornih konstrukcij	173	406
URED	Ureditve cest skozi naselja	2.126	2.153
MODE	Modernizacije cest	1.853	1.273
OBJN	Novogradnje premostitvenih objektov	41	294
REKO	Rekonstrukcije cest	2.037	2.122
OBVO	Obvoznice	1.163	639
NOVO	Novogradnje cest	37	70
KOLE	Kolesarske povezave	133	51
OKOL	Varstvo okolja zaradi prometa	104	110
	INV. VZDRŽEVANJE IN GRADNJA DRŽAVNIH CEST	14.962	16.053
	SKUPAJ DRSC	27.408	29.152
	Delež stroškov upravljanja	10,87%	10,50%
	Upravljanje na km	0,497	0,510
	Administracija na km	0,119	0,132

Iz prikaza je razvidno, da stroški upravljanja¹⁷ znašajo okrog 11 % proračuna DRSC oziroma okrog 500.000 SIT na km. Samo administracija pa znaša okrog 130.000 SIT na km. Pri tem je potrebno opozoriti, da izvaja DRSC tudi naloge v zvezi z vodenjem evidenc, meritev cest, regulativo cest, prevozi in vozili, kar so vse dejavnosti, ki niso predmet morebitnega prenosa na pokrajine. Zaradi tega ocenjujemo, da je dejanski kazalec stroškov upravljanja cest na kilometer

¹⁷ Zajema administracijo, štetje prometa, meritve cest, vodenje evidenc, raziskave in druge storitve.

nižji za 50 %, torej okrog 250.000 SIT stroškov upravljanja na km oziroma okrog 65.000 SIT stroškov dela na km na leto.

10.3.2 Dolg

Drugi konvencionalni vir za investicije v cestno infrastrukturo predstavlja dolg. Ta ima lahko dve glavni obliki:

- posojila in
- obveznice.

Bistvena razlika med obema instrumentoma je v fleksibilnosti. Posojila je moč najemati za manjše zneske, stroški sklenitve pogodbe so nižji, postopek je hitrejši. Obveznice pa so primeren instrument, ko gre za večje zneske, kjer je moč zaradi velikosti kapitalskega trga doseči tudi ugodnejšo obrestno mero.

Za izgradnjo nekaterih državnih cest so zaradi navedenih razlogov relevantna predvsem posojila. Ker državne ceste ne generirajo direktnih prihodkov njihovemu upravljavcu, bi morale biti servisiranje teh posojil zagotovljeno v državnem proračunu, obseg najetih posojil pa se všteva v javni dolg RS. Zaradi tega je pri izdelavi finančne konstrukcije potrebno preveriti omejitve glede:

- tekočega javno finančnega primanjkljaja (maastrichtska omejitev na 3 % BDP) in
- skupnega obsega javnega dolga (maastrichtska omejitev na 60 % BDP).

Za Slovenijo je v tem trenutku problematičen predvsem prvi kazalec. V letu 2002 je znašal tekoči javno finančni primanjkljaj 3,0 % BDP, medtem ko je znašal javni dolg 26,9 % BDP. Plan odplačil zunanjega in notranjega dolga RS (glavnica in obresti) po letih kaže največji obseg odplačil v letu 2005 (okrog 287 mrd SIT), po letu 2009 pa v povprečju okrog 120 mrd SIT letno. Po pregledu značilnosti posojil in možnosti zadolževanja lahko ugotovimo, da bi najetje posojil bilo možno, vendar po predhodni uskladitvi z drugimi družbenimi potrebami, katerih reševanje bo v prihodnosti terjalo zadolževanje države.^[45]

10.3.3 Sofinanciranje s strani lokalne skupnosti

Zaradi tehnološke povezanosti posameznih elementov cestne ureditve in doseganja sinergijskih učinkov pri hkratnem urejanju cestne in druge komunalne infrastrukture v naseljih (hkratna ureditev ceste, pločnikov, avtobusnih postajališč, javne razsvetljave, kanalizacije in drugih vodov) lokalne skupnosti redno sodelujejo pri (so)financiranju ukrepov, predvsem ureditev v naseljih.

Sofinanciranje je opredeljeno tudi v Zakonu o javnih cestah, ki pravi, da občina financira graditev naslednjih prometnih površin, objektov in naprav, ki so potrebne na, ob ali nad voziščem državne ceste skozi naselje zaradi varnega odvijanja prometa in urejanja prometnega režima v naselju:

- odstavni pasovi, parkirišča in podobne prometne površine, namenjene odvijanju prometa v naselju;
- podhodi in nadhodi za pešce ali kolesarje v naselju;
- javna razsvetljava, semaforji in druga prometna signalizacija v naselju;
- kolesarske steze in pločniki.

Občine sofinancirajo tudi izgradnjo obvoznih cest. Medsebojna razmerja med državo in občino se zagotovijo s posebno pogodbo. Strokovne osnove za določitev deležev sofinanciranja na osnovi koristi, ki jih prinašajo obvozne ceste posameznim prizadetim subjektom, so bile opredeljene v raziskovalni nalogi »Metodologija opredelitve obsega sofinanciranja obvoznih naselij« (OMEGAconsult, 1999).^[33]

V navedeni študiji je bilo ocenjeno, da bi naj v povprečju prispevek lokalne skupnosti znašal okrog 12 % (velja za manjše mestno naselje), pri čemer se ta sredstva prvenstveno namenijo za odkupe zemljišč, pripravljala dela, protihrupno zaščito in podobno. Pri izdelavi natančnejše investicijske dokumentacije pa je potrebno skleniti sofinancerski sporazum, ki je izdelan na podlagi dejanske analize stroškov in koristi za lokalno skupnost.^[33]

10.3.4 Sredstva instrumentov EU

Orodja Komisije EU^[46] za doseganje ekonomske in socialne kohezije so:

- strukturni skladi,
- kohezijski sklad in
- Evropska investicijska banka.

Strukturni skladi so namenjeni za pomoč manj razvitim regijam. Skladi so naslednji:

- Evropski sklad za regionalni razvoj (ERDF),
- Evropski socialni sklad (ESF),
- Evropski kmetijski usmerjevalni in jamstveni sklad (EAGGF),
- Finančni instrument za usmerjanje ribištva (FIFG).

Od navedenih je za področje infrastrukture pomemben Evropski sklad za regionalni razvoj. ERDF je bil ustanovljen leta 1975. Namenjen je za pomoč manj razvitim regijam z investicijami v transportno infrastrukturo, energetiko, telekomunikacije, okolje, izobraževanje, zdravstvo, proizvodnjo, razvoj malega gospodarstva, lokalni razvoj, tehnično pomoč v obmejnem pasu.

Kohezijski sklad je namenjen za podporo državnim projektom na področju okolja in transportne infrastrukture. Do finančnih sredstev so upravičene države, katerih BDP je manjši od 90 % povprečnega BDP EU. Minimalni obseg podpore za posamezni projekt znaša 10 mio EUR. Sklad sofinancira projekte do višine 80 – 85 % skupne vrednosti, za predhodne študije in tehnično pomoč pa tudi 100 %, če znesek ne presega 0,5 % vrednosti projekta.

Slovenija je v predlogu Enotnega programskega dokumenta za sofinanciranje iz kohezijskega sklada predlagala avtocestne in železniške projekte. Za sofinanciranje iz ERDF pa so bili (med drugimi) predlagani projekti urejanja cestne infrastrukture za potrebe ureditve poslovnih con. Za namene povečanja kapacitet državne cestne mreže se tako ne predvideva financiranje iz evropskih skladov.^[45]

Evropska investicijska banka EIB je bila ustanovljena z Rimsko pogodbo leta 1957 kot neprofitna banka, ki s posojili, subvencijami in investicijami podpira ekonomsko in socialno kohezijo. EIB za pomembnejše prometno infrastrukturne projekte omogoča 35 letna posojila z ugodnejšimi obrestnimi merami in v višini 65% skupne vrednosti projekta.^[14]

10.3.5 Kapital koncesionarjev

V razmerah, ko investicijske potrebe pri infrastrukturi pomembno presegajo proračunske zmožnosti, je zelo aktualno tudi zagotavljanje sredstev iz zasebnih virov s pomočjo javno-zasebnega partnerstva (v nadaljnjem besedilu: ZJP).

ZJP ima določene značilnosti, ki jih je pri odločanju potrebno upoštevati.^[45] Glavne koristi ZJP so večja učinkovitost (prihranek stroškov), zmanjšanje pritiska na javne vire (zadolžitev koncesionarja se ne všteva v javni dolg, četudi je namenjena za izgradnjo javne infrastrukture), delitev tveganj med zasebnim in javnim sektorjem, izboljšana kvaliteta in obseg storitev in koristi za širše gospodarstvo. Po drugi strani pa ta pristop terja politično zavezo države za prenos dela dejavnosti na zasebnike in njeno spremenjeno vlogo (regulatorno in nadzorno). Poleg tega je urejanje razmerij med koncedentom in koncesionarjem zelo kompleksno in drago. Ker državne ceste nimajo svojih neposrednih prihodkov, je potrebna tudi dolgoročna zaveza države, da bo pokrila stroške gradnje in vzdrževanja cest in koncesionarjev donos.

Resolucija o prometni politiki opredeljuje^[14], da naj bi se najkasneje v letu 2007 organiziralo vzdrževanje državnega cestnega omrežja z modelom koncesionirane gospodarske javne službe.

Delovno gradivo za Predlog zakona o pokrajinah v 83. členu pa določa, da pokrajine namesto oziroma poleg vlade ali občin vstopijo v koncesijske pogodbe, sklenjene za izvajanje javnih služb, za katere so s konstituiranjem postale pristojne.

10.4 EKONOMIČNOST IZVAJANJA NALOG PO PRENOSU NA POKRAJINE

10.4.1 Predvidene organizacijske rešitve

Vlada RS je predvidela, da bo zaradi zagotovitve pogojev za začetek dela pokrajin opravljena analiza kadrovske zasedbe in analiza stroškov dela po ministrstvih in upravnih enotah. Analizi bosta podlaga za notranjo reorganizacijo ministrstev in upravnih enot ter organizacijo pokrajinskih upravnih organov in njihovih organizacijskih enot. Cilj reorganizacije je, da bo upravne in strokovne naloge za pokrajine opravljalo *približno enako število zaposlenih* kot sedaj v ministrstvih in upravnih enotah in z enakim obsegom za delo potrebnih sredstev.

Vlada bo z uredbo zagotovila kadrovske, prostorske in druge materialne pogoje za začetek delovanja pokrajin. Pri tem bo upoštevala, da bodo zaposleni v organih državne uprave, ki opravljajo naloge iz državne pristojnosti, ki bodo prešle v pristojnost pokrajin, prerazporejeni na delo v pokrajinske uprave ter da bodo morebitni kadrovske viški, ki bodo nastali ob reorganizaciji državne uprave (predvsem logistične službe), prerazporejeni v pokrajinsko upravo.^[24]

10.4.2 Ocena in primerjava stroškov

Pri oceni stroškov v primeru prenosa omrežja in upravljanja na pokrajine smo predvidevali, da se raven izdatkov za investicije in vzdrževanje ne spremeni, spremenijo pa se lahko stroški upravljanja, predvsem administracije, zato je potrebno oceniti stroške posameznega delovnega mesta ter stroške režije. Ob predpostavki, da se na pokrajine prenese predvideni sklop nalog, bi po oceni v vsaki pokrajini za delovanje te službe potrebovali vsaj 3 ljudi. To je minimalno število, ki omogoča izvajanje nadzora nad stanjem, vzdrževanjem in investicijami, tudi v času dopustov in bolniških odsotnosti ter izvajanje tudi razvojnih nalog, predvidenih v osnutku zakona o pokrajinah. To oceno potrjuje študija Slovenia private roads maintenance project. Finnish National Road Administration, ki je ugotovila, da so za potrebe investicij v cestno omrežje,

nadzor in vzdrževanje dovolj trije zaposleni, ki bi na ta način lahko obvladovali med 800 in 1.000 km cest. Ta velikost omrežja je po tujih izkušnjah optimalna velikost mreže, ki ni prevelika za osebno poznavanje problemov ceste, po drugi strani pa še omogoča doseganje določenih ekonomij obsega pri upravljanju.^[47]

Pri oceni stroškov upravljanja izhajamo iz predpostavke, da stroški dela na zaposlenega znašajo okrog 6 mio SIT letno. Drugi stroški (potni stroški, izobraževanje, materialni stroški, stroški pridobitve in obratovanja poslovnega prostora in podobno) znašajo okrog 50 % stroškov dela. Stroški za eno delovno mesto tako znašajo okrog 9 mio SIT, za ekipo 3 ljudi torej okrog 27 mio SIT letno.

V spodnjih tabelah so prikazane ocene stroškov upravljanja cest po posameznih različicah prenesenega omrežja. Ocenjeni strošek vzdrževanja na km je primerjan z ocenjeno vrednostjo stroška upravljanja cest na km pri DRSC, to je 65.000 SIT / km / leto (poglavje 10.3.1).

Tabela 10.5: Stroški upravljanja (SIT / km / leto) – 3 pokrajine

Št.	Pokrajina	Omrežje DRSC	Omrežje pokrajina	Št. ekip	Stroški	Stroški/km
1	Osrednja Slovenija	117	101	1	27.000.000	267.327
2	Vzhodna Slovenija	599	1.619	2	54.000.000	33.354
3	Zahodna Slovenija	1.047	2.371	3	81.000.000	34.163
	Skupaj	1.764	4.090	6	162.000.000	

V primeru prenosa dela omrežja na 3 pokrajine je prag ekonomičnosti dosežen pri pokrajinah Vzhodna in Zahodna Slovenija, medtem ko pri Osrednji Sloveniji ne. Pri tej različici bi bilo smiselno, da omrežje pokrajinskih cest v Osrednji Sloveniji v upravljanje prevzame DRSC.

Tabela 10.6: Stroški upravljanja (SIT / km / leto) – 8 pokrajin

Št.	Pokrajina	Omrežje DRSC	Omrežje pokrajina	Št. ekip	Stroški	Stroški/km
1	Dolenjska	269	585	1	27.000.000	46.139
2	Gorenjska	177	361	1	27.000.000	74.802
3	Goriška	252	423	1	27.000.000	63.834
4	Osrednjeslovenska	420	662	1	27.000.000	40.766
5	Podravska	362	616	1	27.000.000	43.856
6	Pomurska	100	339	1	27.000.000	79.619
7	Primorska	228	348	1	27.000.000	77.549
8	Savinjska	227	485	1	27.000.000	55.628
	Skupaj	2.034	3.820	8	216.000.000	

V primeru prenosa dela omrežja na 8 pokrajin je prag ekonomičnosti dosežen pri 5 pokrajinah, pri 3 pa ne.

Tabela 10.7: Stroški upravljanja (SIT / km / leto) – 12 pokrajin

Št.	Pokrajina	Omrežje DRSC	Omrežje pokrajina	Št. ekip	Stroški	Stroški/km
1	Pomurska	177	361	1	27.000.000	74.802
2	Podravska	238	437	1	27.000.000	61.834
3	Koroška	270	539	1	27.000.000	50.111
4	Savinjska	91	181	1	27.000.000	149.489
5	Zasavska	111	192	1	27.000.000	140.725
6	Spodnje Posavska	144	221	1	27.000.000	122.111
7	Jugovzhodna Slovenija	250	405	1	27.000.000	66.602
8	Osrednjeslovenska	263	444	1	27.000.000	60.860
9	Gorenjska	100	339	1	27.000.000	79.619
10	Notranjsko-Kraška	227	485	1	27.000.000	55.628
11	Goriška	90	217	1	27.000.000	124.216
12	Obalno-Kraška	52	21	1	27.000.000	1.276.596
	Skupaj	2.012	3.842		324.000.000	

V primeru prenosa dela omrežja na 12 pokrajin je prag ekonomičnosti dosežen pri 5 pokrajinah, pri 7 pa ne. Pri tem posebej izstopajo pokrajine z zelo majhnim omrežjem pokrajinskih cest (Savinjska, Zasavska, Obalno-Kraška).

Tabela 10.8: Stroški upravljanja (SIT / km / leto) – 14 pokrajin

Št.	Pokrajina	Omrežje DRSC	Omrežje pokrajina	Št. ekip	Stroški	Stroški/km
1	Dolenjska	270	539	1	27.000.000	50.111
2	Gorenjska	177	361	1	27.000.000	74.802
3	Goriška	238	437	1	27.000.000	61.834
4	Koroška	91	181	1	27.000.000	149.489
5	Notranjsko-Kraška	86	93	1	27.000.000	289.696
6	Obalno-Kraška	197	292	1	27.000.000	92.499
7	Osrednjeslovenska	249	406	1	27.000.000	66.580
8	Pomurska	182	309	1	27.000.000	87.347
9	Posavska	90	217	1	27.000.000	124.216
10	Savinjska	216	287	1	27.000.000	94.133
11	Savinjsko-Šaleška	28	161	1	27.000.000	167.559
12	Spodnje Podravska	65	159	1	27.000.000	169.755
13	Zasavska	60	34	1	27.000.000	791.510
14	Zgornje Podravska	196	234	1	27.000.000	115.547
	Skupaj	2.145	3.709		378.000.000	

V primeru prenosa dela omrežja na 14 pokrajin je prag ekonomičnosti dosežen samo pri 3 pokrajinah, pri 11 pa ne. Pri tem posebej izstopajo pokrajine z zelo majhnim omrežjem pokrajinskih cest (Notranjsko-Kraška, Koroška, Posavska, Savinjsko-Šaleška, Spodnje-Podravska, Zasavska).

Ob prenosu nalog na pokrajine se predvideva tudi prerazporejanje zaposlenih iz ministrstev (DRSC) v pokrajinsko upravo. Naloge izvajanja investicij na državnih cestah trenutno izvaja 6 ljudi (sektor za investicije). V sektorju za upravljanje, vzdrževanje in varstvo cest bi bilo mogoče takoj prerazporediti zaposlene na 8 izpostavah DRSC (Celje, Koper, Kranj, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Ptuj), ki pa opravljajo v glavnem naloge v zvezi z varstvom državnih cest (izdajanje soglasij in dovoljenj v zvezi z državnimi cestami). V upravljanju DRSC (investicije in vzdrževanje cest) bi naj ostalo med 1.800 in 2.200 km cest, ob tem pa še naloge

vodenja evidenc, meritev in planiranja razvoja državnih cest (ter verjetno še nadzor nad izvajanjem dela pokrajinskih uprav pri prenesenih nalogah). Z ukrepom prerazporejanja bi bilo možno zagotoviti ustrezno ekonomičnost pri različici ustanovitve 3 pokrajin in verjetno tudi pri 8 pokrajinah, medtem ko pri različicah 12 in 14 pokrajin s tem ukrepom ne bi dosegli praga ekonomičnosti.

11 ZAKLJUČKI

V ugotovitvah in zaključkih so povzeta izhodišča in podane ugotovitve naloge. V usmeritvah je podano videnje izvajalca naloge za nadaljnje delo na obravnavanem področju.

1. Namen naloge je bil prikazati in analizirati glavna dejstva, ki so pomembna pri odločanju v zvezi s prenosom dela omrežja državnih cest in nalog upravljanja teh cest na pokrajine.
2. Obdelane so bile različice za sedanjo ureditev upravljanja cest ter različice ustanovitve 3, 8, 12 in 14 pokrajin, tako da naloga v primeru politične odločitve za določeno varianto omogoča presojo učinkov te odločitve.
3. Analiza trenutne kategorizacije državnih cest (s prostorskega vidika) je pokazala, da večinoma ustrezajo izbranim kategorijam. Določene so bile tiste regionalne ceste, ki bi lahko glede na Strategijo prostorskega razvoja bile uvrščene v višjo kategorijo.
4. Pri opredeljevanju dela omrežja, katerega bi bilo glede na njegovo prostorsko in prometno funkcijo smiselno prenesti na pokrajine, so bili upoštevani kriteriji kategorije ceste po Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, povezovanje dveh sosednih pokrajin, obseg prometa in navezovanje določene ceste na cesto iste ali višje kategorije. Ugotovljeno je bilo, da bi se na pokrajine lahko preneslo med okrog 4.000 in 3.700 km cest, v upravljanju DRSC pa bi ostalo med 1.800 in 2.150 km cest (to je 30 % do 36 % sedanjega obsega omrežja).
5. Predvideno razmerje dolžine cest med državnimi in pokrajinskimi cestami se sklada z razmerji, ki so bila ugotovljena na primeru Avstrije in Nemčije in ki znaša okrog 1 : 2.
6. Pri pravni analizi nalog, predvidenih za prenos, se je izkazalo, da bi bilo potrebno skoraj v celoti predelati sedanji Zakon o javnih cestah. Ne glede na to pa bi zaradi delitve pristojnosti lahko ostale težave vsebinske oziroma operativne narave, npr. pri usklajevanju strategije razvoja in vzdrževanja državnih cest, kategorizaciji in vodenju evidenc. Postavlja pa se tudi vprašanje smiselnosti delitve izvajanja gospodarske javne službe vzdrževanja cest.
7. V zvezi s financiranjem je bilo ugotovljeno, da je edini stalni vir za gradnjo in vzdrževanje ter upravljanje državnih in pokrajinskih cest proračun, ki se napaja deloma iz taks za uporabo cest, deloma pa gre za proračunski transfer. Verjetnost, da bi pokrajine lahko predpisovale svoja nadomestila za uporabo cest, pa je danes še zelo malo verjetno. Zaradi tega bi pri prerazdelitvi omrežja in nalog upravljanja omrežja bilo potrebno izvesti tudi prerazdelitev financiranja v sedanjem obsegu (ni videti možnosti za pridobitev dodatnih virov).
8. Vlada RS je predvidela, da bo zaradi zagotovitve pogojev za začetek dela pokrajin opravljena analiza kadrovske zasedbe in analiza stroškov dela po ministrstvih in upravnih enotah. Analizi bosta podlaga za notranjo reorganizacijo ministrstev in upravnih enot ter organizacijo pokrajinskih upravnih organov in njihovih organizacijskih enot. Cilj reorganizacije je, da bo upravne in strokovne naloge za pokrajine opravljalo *približno enako število zaposlenih* kot sedaj v ministrstvih in upravnih enotah in z enakim obsegom za delo potrebnih sredstev.
9. Pri oceni stroškov v primeru prenosa omrežja in upravljanja na pokrajine smo predvidevali, da se raven izdatkov za investicije in vzdrževanje ne spremeni, spremenijo pa se lahko stroški upravljanja, predvsem administracije. V primeru prenosa dela omrežja na 3 pokrajine je primerjalni prag ekonomičnosti (primerjava stroškov upravljanja na km na leto z DRSC) dosežen pri 2 pokrajinah, v primeru prenosa dela omrežja na 8 pokrajin

je primerjalni prag ekonomičnosti dosežen pri 5 pokrajinah, v primeru prenosa dela omrežja na 12 pokrajin je primerjalni prag ekonomičnosti dosežen pri 4 pokrajinah in v primeru prenosa dela omrežja na 14 pokrajin je primerjalni prag ekonomičnosti dosežen pri 3 pokrajinah. S prerazporejanjem zaposlenih je mogoče zagotoviti, da bi naloge za pokrajine opravljalo približno enako število zaposlenih kot sedaj v DRSC pri različici ustanovitve 3 pokrajin in verjetno tudi pri 8 pokrajinah, medtem ko pri različicah 12 in 14 pokrajin s tem ukrepom ne bi dosegli praga ekonomičnosti.

10. V nalogi so omrežje in naloge, ki so predmet morebitnega prenosa, obdelano variantno in na strateški ravni. Namen je podati nekatere glavne ugotovitve, ki bodo v pomoč pri odločanju o prenosu na pokrajine. Natančnejši način izvajanja nalog in spisek omrežja, ki se prenese pokrajinam ter kategorizacija teh in ostalih cest pa se lahko izvede po sprejemu odločitve o različici prenosa na pokrajine. Sprejeta različica se bo lahko tudi nekoliko razlikovala od obravnavanih, vendar pa je ne glede na to jasno, kakšne so posledice prenosa v primerih, če imamo manjše število velikih pokrajin, srednje število srednjih ali večje število manjših pokrajin.

12 VIRI IN LITERATURA

12.1 VIRI

Banka statističnih podatkov (BSP), Statistični urad Republike Slovenije
[<http://hrsibm.gov.si/D2300.kom/komstart.html>], 1.10.2003

Banka cestnih podatkov (BCP). Ministrstvo za promet in zveze; Direkcija Republike Slovenije za ceste. Ljubljana, oktober 2003.

iBON 2003. Bonitete poslovanja za družbe in s.p. Podatki 1994-2002. Noviforum.

Popis prebivalstva 2002. Statistični urad Republike Slovenije.

Poslovni register Slovenije (PRS), AJPES
[<http://www.ajpes.si/dokumenti/dokument.asp?id=40>], 1.10.2003

Pravilnik o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest. (UL RS št. 62/98)

Promet 2002. Podatki o štetju prometa na državnih cestah v Republiki Sloveniji. Direkcija Republike Slovenije za ceste. Ljubljana, marec 2003.

Regionalna raven razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru za plansko obdobje 2000 – 2020; Urbanistični inštitut 2001.

Statistični letopis. Ljubljana, 1999

Uredba (ES) št. 1059/2003 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. maja 2003 o oblikovanju skupne klasifikacije statističnih teritorialnih enot (NUTS)

Uredba o kategorizaciji državnih cest (UL RS 33/98, 48/99, 102/99, 69/00, 79/00, 97/00, 62/01, 82/01, 52/02, 95/02, 18/03, 65/03, 119/03)

Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest (UL RS 49/97)

Zakon o javnih cestah (Ur.l. RS št. 29/97, 18/02, 50/02, 110/02)

Zakon o javnih financah (Ur.l. RS št. 79/99)

Zakono o varnosti v cestnem prometu (Ur. l. RS, 30/98, 33/2000 Odl.US: U-I-213/98, 49/2000 Skl.US: U-I-206/99-22, 61/2000, 100/2000 Odl.US: U-I-206/99-26, 21/2002, 54/2002 Odl.US: U-I-119/99-30, 67/2002, 7/2003 Odl.US: U-I-370/98-13, 97/2003 Odl.US: U-I-146/01-32, 83/2004)

12.2 CITIRANA LITERATURA

1. Regionalizacija v Republiki Sloveniji. Ministrstvo za notranje zadeve. Ljubljana, junij 2003.
2. Ustava Republike Slovenije. Ur.l. RS, št. 33/1991-I, 42/1997, 66/2000, 24/2003, 69/2004, 69/2004, 69/2004)
3. Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Uradni list RS, št. 76/04.
4. Pravilnik o podrobnejši vsebini, obliki in načinu priprave Prostorskega reda Slovenije ter vrstah njegovih strokovnih podlag. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo. [URL://www.sigov.si/upp/Assets/Dokumenti/PodzakonskiAkti/PRS], 29. 10. 2003

5. Slovenija v novem desetletju: trajnost, konkurenčnost, članstvo v EU Strategija gospodarskega razvoja Slovenije 2001-2006. Povzetek. Urad za makroekonomske analize in razvoj. [URL://www.sigov.si/cgi-bin/spl/zmar/sgrs/povzetek.html], 22.10. 2003
6. Strategija razvoja Slovenije. Osnutek za javno razpravo. Urad za makroekonomske analize in razvoj. Junij 2004. [URL:// www.sigov.si/zmar/projekti/srs/srs-osnutek.pdf]
7. Slovenija in Evropska unija: o pogajanjih in njihovih posledicah. Urad Vlade RS za informiranje, Ljubljana, 2003.
8. Delitev Slovenije na regije. Evrofon. Urad vlade za informiranje. 5.3. 2004
9. Predlog zakona o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja. Prva obravnava, 12.2. 2004. [URL://www.dz-rs.si/si/aktualno/spremljanje-zakonodaje/predlogi_zakonov/predlogi_zakonov.html], 8.3. 2004
10. Delovno gradivo za predlog zakona o pokrajinah. Ministrstvo za notranje zadeve (18. 7. 2003), 2003. [URL://www.mnz.si/si/1635.php], 17. 10. 2003
11. Plut, D.: Regionalizacija Slovenije po sonaravnih kriterijih. Geografski vestnik 71, 1999. [URL://www.zrc-sazu.si/zgds/pdf/gv71-plut.pdf], 21. 10. 2003.
12. Plut, D.: Med pokrajinsko pestrostjo in srkom mest. Sobotna priloga, Delo, 5. januar 2002.
13. Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru. Zaključno poročilo projekta. Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana, 2000.
14. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije »Predvidljivo v skupno prihodnost.« (RePPPSP) Predlog. Vlada RS. Ljubljana, julij, 2004. [URL://www.dz-rs.si/si/aktualno/spremljanje_zakonodaje/predlogi_aktov/predlogi_aktov.html]
15. Mrežna analiza. Network analysis. [URL://www.fgg.uni-lj.si/~sdrobne/GIS_Pojm/MREZNA%20ANALIZA.htm]
16. Poslovni register Slovenije (PRS), AJPES. [URL://www.ajpes.si/dokumenti/dokument.asp?id=40], 1.10.2003
17. iBON 2003. Bonitete poslovanja za družbe in s.p. Podatki 1994-2002. Noviforum, 2003.
18. Statistične informacije. 3. 11. 2003.
19. Register prostorskih enot. Geodetska uprava Republike Slovenije, 2003.
20. Zakon o urejanju prostora. Uradni list RS, št. 110/2002, 8/2003-popravek [URL://www.bondi.si/koristno/zakonodaja/ZUreP-1.doc] 29. 10. 2003
21. Predlog vlade za spremembo ustave na področju lokalne samouprave. Ministrstvo za notranje zadeve, Urad za lokalno samoupravo. [URL://www.mnz.si/si/1632.php], 9. 3. 2004
22. Zakon o lokalni samoupravi (ZLS). Uradni list RS 72/93, 6/94, 45/94, 57/94, 14/95, 20/95, 63/95, itd.

23. Zakon o lokalni samoupravi (ZLS-1 Predpis v pripravi). 1. obravnava v Državnem zboru 3.12.2003; 2. obravnava 26.2.2004.
24. Sklepi vlade RS o uvedbi pokrajin. 54. seja vlade RS (23.12. 2003). Ministrstvo za notranje zadeve, Urad za lokalno samoupravo.
[URL://www.mnz.si/si/upl/urloksam/sklepivlade-pokrajine.doc], 9.3. 2004
25. Statistične regije in členitev Slovenije na statistične regije. Dodatek 2. Statistični urad Republike Slovenije.
[URL://www.stat.si/katalogrds/podstrani/dodatek2.html] 17. 10. 2003.
26. Zakon o ratifikaciji Pogodbe med državami članicami EU in pristopnimi članicami o pristopu Češke republike, Republike Estonije, Republike Ciper, Republike Latvije, Republike Litve, Republike Madžarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije in Slovaške republike k Evropski uniji s Sklepno listino (MPPEU). Uradni list Republike Slovenije št. 12/04 (3/I).
27. TSC 03.200 (osnutek, junij 2003). Temeljni pogoji za določanje cestnih elementov v odvisnosti od voznodinamičnih pogojev, ekonomike cest, prometne obremenitve in prometne varnosti ter preglednosti. Tehnična specifikacija za javne ceste. Ministrstvo za promet. Direkcija Republike Slovenije za ceste.
28. Seznam javnih cest za december 2002.
[http://www.drsc.si/DOCS/ Prom_delo2001_03.pdf]
29. Dolžine javnih cest po občinah za leto 2003. DRSC, december 2003.
30. Promet 2002. Podatki o številu prometa na državnih cestah v Republiki Sloveniji. Direkcija RS za ceste. Ljubljana, marec 2003.
31. Ocena stanja vozišča z MSI - kriterij DRSC: DRSC in Vinko Vodopivec.
32. Podatki o prometnih nezgodah v obdobju od leta 1995 do 2003. Ministrstvo za notranje zadeve. Ljubljana 2003.
33. Analiza stanja cest in Novelacija dolgoročnega razvojnega programa za državne ceste (DRP) za obdobje 2004-2008. OMEGAconsult, d.o.o., julij 2004.
34. Šet A., Bohanec M., Krisper M.: VREDANA: Program za vrednotenje in analizo variant v večparametrskem odločanju. Ljubljana: 2002.
35. Pristojnosti pokrajin v Sloveniji. Pravna fakulteta Univerze v Ljubljani. Inštitut za javno upravo Ljubljana. Študija. Februar 1999.
[URL://www.mnz.si/si/upl/urloksam/ijustudpok.htm]
36. Informacija o uvajanju pokrajin v Sloveniji. Ministrstvo za notranje zadeve. Urad za lokalno samoupravo. [URL://www.mnz.si/si/1633.php], 17. 10. 2003.
37. Poročevalec Državnega zbora Republike Slovenije. Letnik XXX, št. 8. Ljubljana, 4. februar 2004.
38. Pirnat R. et al.: Študija o nalogah pokrajin; objavljeno v zborniku Dokumenti in študije o pokrajinah v Sloveniji 2000-2004. Ljubljana: MNZ, 2004.
39. Statistik Strasse & Verkehr. Januar 2004. Ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo.
[URL:// www.bmvit.gv.at/sixcms_upload/media/157/statistik_stra_e___verkehr_2004.pdf]
40. Verkehr in Zahlen. Osterreich. Ausgabe 2002. Bundesministerium fur Verkehr,

Innovation und Technologie.

[URL://www.bmvit.gv.at/sixcms_upload/media/144/viz02_vorwort_kap1.pdf]

41. Avstrijske avtoceste. [URL://www.asfinag.at]
42. Zasnova integracije informacijskega sistema obveščanja javnosti o stanju državnih cest in prometa na njih. OMEGAconsult, d.o.o., september 2003.
43. Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland. Bundesverkehrswegeplan 2003. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Berlin, Juli 2003. [URL://www.bmvbw.de]
44. Ureditev prometne politike v deželi Hessen. [URL://www.verkehr.hessen.de/hsvv/Portal_hsvv/index_ms.htm]
45. Osnutek strokovnih podlag za program posodobitve državne cestne mreže nacionalnega pomena. OMEGAconsult, d.o.o., april 2004.
46. Predstavitev Regionalnega razvoja in kohezije (strukturni in kohezijski skladi). Agencija RS za regionalni razvoj. [URL://www.gov.si/arr/6viri/1v.html#3b]
47. Slovenia private roads maintenance project. Finnish National Road Administration (Finra). Avgust 2003.
48. Analiza vlaganj v vrste vzdrževalnih del na državnih cestah od 1997 do 1999. OMEGAconsult, d.o.o. December 2000.

12.3 DRUGA UPORABLJENA LITERATURA

Regije. Slovenija. Doma v Evropi. Urad vlade za informiranje.

[URL://www.evropa.gov.si/evropomocnik/question/395-94/], 17. 10. 2003

Regionalna politika in EU. Tematske informativne zgibanke. Urad vlade za informiranje.

Prostor Slovenije 2020 - Zbirka raziskav s področja prostorskega načrtovanja. Urad za prostorsko planiranje.

[URL://www.sigov.si/upp/Assets/SzaDPP/Prostor2020ZbirkaRaziskav.htm] 21.10.2003

Vrišer I., 1990: Ekonomskogeografska regionalizacija Republike Slovenije. Na podlagi vplivnih območij centralnih naselij in dejavnostne sestave prebivalstva. Geografski zbornik, 30. Ljubljana.

Vrišer I., 1998: O regionalizaciji Slovenije. Zbornik – Regionalizem v Sloveniji, Časopisni zavod Uradni list Republike Slovenije.

Trpin G., 1998: Upravna teritorializacija. Zbornik – Regionalizem v Sloveniji, Časopisni zavod Uradni list Republike Slovenije.

12.4 PROGRAMSKA ORODJA

MS Office 2000 Premium. Microsoft Corporation, 2000.

MapInfo 5.0. MapInfo Corporation, 1992-1995.

13 SEZNAM TABEL

Tabela 3.1: Pomen posameznih mest in drugih urbanih naselij.....	12
Tabela 5.1: Uradne kategorije in podkategorije cest ^[27]	26
Tabela 6.1: Značilnosti posameznih kategorij državnih cest v Sloveniji (stanje na dan 31. december 2003) ^[28]	30
Tabela 6.2: Dolžine občinskih cest po posameznih kategorijah (12. 2003) ^[29]	30
Tabela 6.3: Prostorski pomen glavnih cest I. reda.....	31
Tabela 6.4: Prostorski pomen glavnih cest II. reda.....	33
Tabela 6.5: Prostorski pomen nekaterih regionalnih cest I. reda.....	34
Tabela 6.6: Regionalne ceste II. reda, ki so bile v to kategorijo prekategoriizirane zaradi izgradnje vzporedne avtoceste.....	36
Tabela 6.7: Povprečne vrednosti radijev (v metrih) na državnih cestah.....	50
Tabela 6.8: Povprečni vzdolžni nagib nivelete.....	51
Tabela 6.9: Povprečne vrednosti zasnovalne (računske) hitrosti na državnih cestah.....	51
Tabela 6.10: Povprečne širine (v m) vozišča po kategorijah.....	52
Tabela 6.11: Povprečna preglednost vozišča po kategorijah na državnih cestah.....	53
Tabela 6.12: Povprečni PLDP po kategorijah na državnih cestah.....	53
Tabela 6.13: Povprečni deleži tovornih vozil (osnovna enota je odsek) po kategorijah na državnih cestah.....	54
Tabela 6.14: Skupne dolžine občinskih in državnih cest in gostota cestnega omrežja v Sloveniji.....	55
Tabela 6.15: Dolžina (v kilometrih) posameznih kategorij državnih cest.....	55
Tabela 6.16: Stanje državnih cest.....	55
Tabela 6.17: Število črnih točk na državnih cestah v pristojnosti DRSC (2000-2002) ^[32]	56
Tabela 6.18: Delež državnih cest pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja.....	56
Tabela 6.19: Deleži državnih cest, občin, prebivalcev in gostota cestnega omrežja v členitvi Slovenije na tri pokrajine.....	56
Tabela 6.20: Skupne dolžine občinskih in državnih cest.....	57
Tabela 6.21: Dolžina cest (v kilometrih) posamezne kategorije v pokrajinah.....	57
Tabela 6.22: Delež posamezne kategorije cest (IVRC) v pokrajinah.....	57
Tabela 6.23: Delež posamezne kategorije ceste (IVRC) v posamezni pokrajini.....	57
Tabela 6.24: Stanje državnih cest v posamezni pokrajini.....	58
Tabela 6.25: Število črnih točk na državnih cestah v pristojnosti DRSC (2000-2002) ^[32]	58
Tabela 6.26: Delež prostora pogodbenega izvajalca rednega vzdrževanja, ki upravlja z državnimi cestami določene pokrajine.....	58
Tabela 6.27: Deleži državnih cest, občin, prebivalcev in gostota cestnega omrežja v členitvi Slovenije na osem pokrajin.....	60
Tabela 6.28: Skupne dolžine občinskih in državnih cest.....	60
Tabela 6.29: Dolžina cest (v kilometrih) posamezne kategorije v pokrajinah.....	60
Tabela 6.30: Delež posamezne kategorije cest (IVRC) v pokrajinah.....	61
Tabela 6.31: Delež posamezne kategorije ceste (IVRC) v posamezni pokrajini.....	61
Tabela 6.32: Stanje državnih cest v posamezni pokrajini.....	62
Tabela 6.33: Število črnih točk na državnih cestah v pristojnosti DRSC (2000-2002) ^[32]	62
Tabela 6.34: Delež prostora pogodbenega izvajalca rednega vzdrževanja, ki upravlja z državnimi cestami določene pokrajine.....	62
Tabela 6.35: Deleži državnih cest, občin, prebivalcev in gostota cestnega omrežja v členitvi Slovenije na dvanajst pokrajin.....	63
Tabela 6.36: Skupne dolžine občinskih in državnih cest.....	64
Tabela 6.37: Dolžina cest (v kilometrih) posamezne kategorije v pokrajinah.....	64
Tabela 6.38: Delež posamezne kategorije cest (IVRC) v pokrajinah.....	65
Tabela 6.39: Delež posamezne kategorije ceste (IVRC) v posamezni pokrajini.....	65
Tabela 6.40: Stanje državnih cest v posamezni pokrajini.....	66
Tabela 6.41: Število črnih točk na državnih cestah v pristojnosti DRSC (2000-2002) ^[32]	66
Tabela 6.42: Delež pogodbenega izvajalca rednega vzdrževanja, ki upravlja z državnimi cestami določene pokrajine.....	67

Tabela 6.43: Deleži državnih cest, občin, prebivalcev in gostota cestnega omrežja v členitvi Slovenije na štirinajst pokrajin.....	68
Tabela 6.44: Dolžina vseh občinskih in državnih cest v vsaki od 14 pokrajin	68
Tabela 6.45: Dolžina cest (v kilometrih) posamezne kategorije cest po IVRC v pokrajinah	69
Tabela 6.46: Delež posamezne kategorije cest (IVRC) v pokrajinah	69
Tabela 6.47: Delež posamezne kategorije ceste (IVRC) v posamezni pokrajini.....	70
Tabela 6.48: Stanje državnih cest v posamezni pokrajini	70
Tabela 6.49: Število črnih točk na državnih cestah v pristojnosti DRSC (2000-2002) ^[32]	71
Tabela 6.50: Delež pogodbenega izvajalca rednega vzdrževanja, ki upravlja z državnimi cestami določene pokrajine.....	71
Tabela 7.1: Pomen posameznih cest v skladu s SPRS	76
Tabela 7.2: Deleži cest posameznih upravljavcev v scenariju 3 pokrajine.....	82
Tabela 7.3: Deleži cest posameznih upravljavcev v scenariju 8 pokrajin.....	82
Tabela 7.4: Deleži cest posameznih upravljavcev v scenariju 12 pokrajin.....	83
Tabela 7.5: Deleži cest posameznih upravljalcev v scenariju 14 pokrajin.....	83
Tabela 8.1: Primeri lokalne samouprave v nekaterih državah članicah EU ^[35]	85
Tabela 8.2: Povprečno število prebivalcev in povprečna površina v km ² na upravno enoto v nekaterih evropskih državah ^[35]	86
Tabela 8.3: Shematski prikaz nalog, ki naj bi jih izvajale pokrajine ^[5]	87
Tabela 8.4: Površina in število prebivalcev v posamezni deželi (Land) v Avstriji.....	88
Tabela 8.5: Dolžina cest (v kilometrih) posameznih kategorij v posamezni deželi.....	89
Tabela 8.6: Naloge, ki jih izvaja DRSC v zvezi s cestami	92
Tabela 10.1: Možni finančni viri pokrajin v Sloveniji glede na sedanje stanje in predlogi ^[1]	103
Tabela 10.2: Pobrana letna povračila za uporabo cest [v mio SIT, tekoče cene] ^[33]	107
Tabela 10.3: Proračun DRSC in BDP – tekoče cene [mio SIT] ^[33]	107
Tabela 10.4: Sprejet proračun DRSC [mio SIT] ^[45]	108
Tabela 10.5: Stroški upravljanja (SIT / km / leto) – 3 pokrajine.....	112
Tabela 10.6: Stroški upravljanja (SIT / km / leto) – 8 pokrajin.....	112
Tabela 10.7: Stroški upravljanja (SIT / km / leto) – 12 pokrajin.....	113
Tabela 10.8: Stroški upravljanja (SIT / km / leto) – 14 pokrajin.....	113

14 SEZNAM SLIK

Slika 3.1: Opredelitev policentričnega omrežja naselij ^[3]	13
Slika 3.2: Karta, ki prikazuje slovenske interese v mednarodnem povezovanju ^[3]	14
Slika 3.3: Usmeritve za razvoj prometnega sistema ^[3]	15
Slika 4.1: Členitev Slovenije na tri pokrajine	19
Slika 4.2: Členitev Slovenije na osem pokrajin	21
Slika 4.3: Delitev Slovenije na 12 pokrajin	22
Slika 4.4: Delitev Slovenije na 14 razvojnih regij	25
Slika 6.1: Lega glavnih cest I. reda (rdeče) na državnem omrežju (vijolično so AC in HC) in glavna središča po pomenu	32
Slika 6.2: Lega glavnih cest II. reda (rdeče) na državnem omrežju (vijolično so AC in HC) in glavna središča po pomenu	33
Slika 6.3: Lega regionalnih cest I. reda (zeleno) na državnem omrežju (vijolično so AC in HC) in glavna središča po pomenu	35
Slika 6.4: Lega regionalnih cest II. reda (zeleno) na državnem omrežju (vijolično so AC in HC) in glavna središča po pomenu	36
Slika 6.5: Lega regionalnih cest III. reda na državnem omrežju in glavna središča po pomenu	37
Slika 6.6: Lega turističnih cest na državnem omrežju in glavna središča po pomenu	38
Slika 6.7: Pomen cest, utežen s številom prebivalcev	40
Slika 6.8: Pomen cest, utežen s številom zaposlenih v poslovnih subjektih	41
Slika 6.9: Pomen cest, utežen z dodano vrednostjo, ustvarjeno v podjetjih	42
Slika 6.10: Pomen posameznih cest med središči medobčinskega pomena	44
Slika 6.11: Pomen posameznih cest med središči regionalnega pomena	46
Slika 6.12: Pomen posameznih cest med središči nacionalnega pomena	47
Slika 6.13: PLDP na državnih cestah v Sloveniji ^[30]	49
Slika 6.14: Področja upravljanja z državnimi cestami posameznih pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja – označeno z rumeno črto	59
Slika 6.15: Področja pokrajin in področja upravljanja z državnimi cestami posameznih pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja - označeno z rumeno črto	63
Slika 6.16: Področja upravljanja z državnimi cestami posameznih pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja - označeno z rumeno črto	67
Slika 6.17: Področja upravljanja z državnimi cestami posameznih pogodbenih izvajalcev rednega vzdrževanja ("cestnih podjetij") - označeno z rumeno črto	72
Slika 7.1: Pomen cest glede na SPRS	75
Slika 7.2: Lega notranjega obodnega cestnega obroča ter sedanje AC in HC	75
Slika 7.3: Večparametrski odločitveni model	78
Slika 7.4: Lega ceste R1-215 Trebnje-Sevnica; scenarij 8 pokrajin (sivo)	79
Slika 7.5: Lega ceste R1-215 Trebnje-Sevnica; scenarij 14 pokrajin (sivo)	80
Slika 7.6: Večparametrsko odločanje v obliki odločitvenega drevesa	81

15 PRILOGE

Priloga 1: Projektna naloga

Priloga 2: Merila za določanje kategorij javnih cest

Priloga 3: Dodatna merila za določanje cestne povezave najvišje kategorije

Priloga 4: Ujemanje trenutne kategorizacije cest z merili za določanje kategorije cest

Priloga 5: Delež vozil s tujimi registrskimi tablicami