

Mestna občina Celje
Komisija Mladi za Celje

ALI BOMO KROMPIR SADILI NA ASFALTU?

Avtor: Nace Esih, 8. a

Mentor: Maja Sirše, mag. prof. geo. in zgo.

Področje: geografija

Celje, marec 2019



ALI BOMO KROMPIR SADILI NA ASFALTU?

Raziskovalna naloga s področja geografije

Avtor:

Nace Esih, 8. a razred

Mentorica:

Maja Sirše, mag. prof. geo. in zgo.

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2019

ZAHVALA

Zahvaljujem se vsem intervjuvancem, ki so z veseljem odgovorili na vprašanja ki so mi pomagali pri raziskovalni nalogi. Hvala tudi učencem 9. razredov Osnovne šole Frana Kranjca v Celju.

Zahvalil se bi še rad moji mentorici Maji Sirše za vso pomoč in delo, ki ga je vložila v to raziskovalno nalogo.

KAZALO

POVZETEK.....	1
1. UVOD.....	2
1.1. Uporabljene metode	3
2. TEORETIČNI DEL	4
2.1. Tretja razvojna os	4
2.2. Kmetijska zemljišča in njihov pomen	8
3. PREDSTAVITEV OBČINE BRASLOVČE	10
4. EKSPERIMENTALNI DEL	11
4.1. Učinki gradnje 3. razvojne osi na občino Braslovče	11
4.1.1. Vpliv hitre ceste na kmetijstvo v občini Braslovče.....	12
4.1.2. Vplivi hitre ceste z vidika Civilne iniciative Braslovče	13
4.1.3. Vpliv hitre ceste na gospodarski razvoj v Savinjsko–Šaleški regiji.....	14
4.2. Poznavanje učencev Osnovne šole Frana Kranjca o tretji razvojni osi	15
5. ZAKLJUČEK.....	20
6. VIRI IN LITERATURA.....	22
7. PRILOGE	24

POVZETEK

V raziskavi sem se ukvarjal s severnim delom tretje razvojne osi in njenimi učinki na gospodarstvo in prebivalstvo. Raziskal sem prednosti te cestne povezave in zaznal nekaj slabosti.

Uporabil sem različne vire, predvsem v spletni obliki. Preučil sem možne trase in jih med seboj primerjal. Opravi sem tri intervjuje, s katerimi sem proučeval učinke hitre ceste. Pri prvem sem obiskal kmeta iz Braslovč z namenom, da ga vprašam, kakšno je njegovo mnenje o trasi F2–2. Izvedel sem, da ne podpira gradnje hitre ceste po predvideni trasi. O mnenju sem še vprašal gospodarstvenika, in sicer vodjo logistike podjetja Gorenje, ki gradnjo podpira. Tretji intervju sem opravil s predstavnikom Civilne iniciative Braslovče, ki nasprotuje gradnji hitre ceste po tej trasi. Ugotovil sem, da iniciativa podpira gradnjo tretje razvojne osi kot celote, vendar predlaga, da se odsek med Velenjem in avtocesto A1 zgradi po drugi trasi.

Naredil sem tudi spletno anketo, v kateri sem ugotavljal ali devetošolci Osnovne šole Frana Kranjca poznajo tretjo razvojno os. Ugotovil sem, da je ne poznajo, zato sem navedel nekaj predlogov, s katerimi bi se dalo izboljšati znanje devetošolcev.

Pri izdelavi naloge sem se naučil veliko novega o tretji razvojni osi in spoznal nove metode raziskovalnega dela.

Ključne besede: geografija, tretja razvojna os, Spodnja Savinjska dolina, gospodarstvo

1. UVOD

Slovenija ima zelo ugodno geografsko lego, saj leži na stičišču štirih velikih evropskih reliefnih enot: Dinarskega gorstva, Alp, Panonske nižine in sredozemskega sveta. Prednost takšne lege se kaže v tem, da preko njenega ozemlja potekajo najkrajše prometne poti v tem delu Evrope. Republika Slovenija v prihodnosti načrtuje izvedbo različnih infrastrukturnih projektov, kot so gradnja drugega železniškega tira in modernizacija cestnega omrežja, s katerimi želi še bolj okrepiti svojo prometno vlogo.

Eden izmed načrtovanih infrastrukturnih projektov je modernizacija državnega cestnega omrežja na prioritetnih razvojnih oseh. V raziskovalni nalogi nameravam obravnavati del tretje razvojne osi, ki bo predvidoma potekala od severa proti jugovzhodu Slovenije, torej od meje z Avstrijo do meje s Hrvaško. V Spodnji Savinjski dolini, katere del je tudi občina Braslovče, je predvidena gradnja hitre ceste od priključka Šentrupert na avtocesti A1 do priključka Slovenj Gradec-jug. Številni prebivalci občin Braslovče, Šmartno ob Paki in Polzele, katerim bi predvidena trasa prinesla različne negativne učinke (izguba kmetijskih zemljišč in posledično izgubo pridelka, onesnaženost zraka, uničenje domov in preselitev družin), gradnji nasprotujejo. Nasprotno pa mnoge gospodarske družbe, ki imajo sedež v Zgornji Savinjski in Šaleški dolini, to prometno povezavo pozdravljajo zaradi številnih pozitivnih učinkov, ki bi jih imela nanje.

V raziskovalni nalogi sem želel:

- predstaviti traso odseka severnega dela tretje razvojne osi;
- predstaviti razloge, ki so vplivali k odločitvi za traso F2–2;
- predstaviti pomen kmetijskih zemljišč;
- s pomočjo intervjujev ugotoviti, kakšni bi bili učinki izgradnje hitre ceste na razvoj kmetijstva in življenje v občini Braslovče ter izbrano gospodarsko družbo v širši regiji;
- ugotoviti, koliko učenci na Osnovni šoli Frana Kranjca poznajo tematiko tretje razvojne osi.

Na podlagi zastavljenih ciljev sem si postavil naslednje hipoteze:

- Hitra cesta bo imela pozitiven vpliv na gospodarstvo, transport in dostopnost šaleškega in koroškega dela Slovenije;
- Gradnja hitre ceste bo prizadela kmete v občini Braslovče, saj bo vplivala na izgubo kmetijskih zemljišč in onesnaženost kmetijskih pridelkov.
- Učenci na Osnovni šoli Frana Kranjca zelo malo poznajo tretjo razvojno os.

Raziskovalna naloga je sestavljena iz več delov. V poglavju »Teoretični del« sem predstavil vsebinsko-teoretična izhodišča, in sicer sem predstavil tretjo razvojno os ter kmetijska zemljišča in njihov pomen. V poglavju »Eksperimentalni del« so predstavljeni rezultati treh intervjujev in anketnega vprašalnika. V poglavju »Zaključek« pa sem povzel končne ugotovitve.

1.1. Uporabljene metode

Pri izdelavi raziskovalne naloge sem uporabil različne metode, s katerimi sem ugotovil, ali postavljene hipoteze držijo ali ne.

Najprej sem uporabil metodo **pregleda in analize literature ter virov**, ki je bila ena izmed najpomembnejših metod raziskovalne naloge pri pisanju teoretičnega dela. Večino literature sem našel na različnih spletnih straneh, nekaj pa tudi v knjižnicah. Pregledani so bili nekateri državni dokumenti s področja prostorskega načrtovanja (npr. Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih 2007–2023; Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030; itd.), članki, ki so bili objavljeni v različnih strokovnih monografijah ali spletnih straneh, ter tiskane publikacije. Ta metoda mi je omogočila, da sem se seznanil s tematiko, ki jo proučujem v raziskovalni nalogi, hkrati pa sem ugotovil, da je ta tematika zelo aktualna. S proučevanjem tretje razvojne osi se ukvarjajo številni strokovnjaki s področja prostorskega načrtovanja, gradbeništva, ekologije, geografije, itd.

V eksperimentalnem delu sem uporabil različne metode **zbiranja in obdelave podatkov**. Pri izdelavi geografskega orisa občine Braslovče in predstavitvi stanja kmetijstva so bili uporabljeni različni **statistični podatki**, pridobljeni v publikaciji Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Braslovče.

Pomemben del informacij sem dobil s pomočjo intervjuvanja treh oseb: predstavnika Civilne iniciative Braslovče, predstavnika podjetja Gorenje in lokalnega kmeta. Z njimi sem izvedel **delno strukturirane intervjuje**. Vse kandidate za intervju sem predhodno kontaktiral preko telefona in se z njimi dogovoril za termin. Že pred pogovorom sem izdelal seznam ključnih vprašanj odprtega tipa, ki sem jih med intervjujem smiselno dopolnjeval glede na odgovore intervjuvanca. Vsi trije intervjuji so bili zvočno zapisani, prepisani v elektronsko obliko in nato analizirani. S to metodo sem dobil hiter in globlji vpogled v mnenja intervjuvancev.

Nazadnje sem med učenci Osnovne šole Frana Kranjca izvedel še **anketo**, in sicer v 9. razredu. Anketni vprašalnik je vseboval 6 vprašanj (anketirani učenci niso odgovarjali na vsa vprašanja), ki so bila združena v dva tematska sklopa:

- v prvem sklopu sem preverjal, ali so že slišali za tretjo razvojno os;
- v drugem sklopu pa sem med tistimi, ki jo poznajo, preverjal od kod jo poznajo, kaj pomeni, kje bo potekala ter kakšno je njihovo mnenje o tej prometni povezavi.

2. TEORETIČNI DEL

Za gospodarski razvoj Slovenije je zelo pomembno, da ima dobro razvit prometni sistem, ki povezuje mesta in oddaljena območja ter zagotavlja dostop do delovnih mest in storitev za prebivalstvo in gospodarstvo (Jeršin Tomassini, Janžekovič, 2019). Avtocestno omrežje v Sloveniji se je začelo graditi leta 1972. Osnovni avtocestni križ je bil dograjen leta 2011 in trenutno obsega pet avtocest in šest hitrih cest (di Batista, 2016), ki potekajo v dveh smereh:

- od jugozahoda proti severovzhodu Slovenije poteka avtocestni krak, ki povezuje severno Italijo in Avstrijo, ter je del V. evropskega prometnega koridorja (Trst–Koper–Postojna – Ljubljana–Budimpešta) in
- od severozahoda proti jugovzhodu poteka avtocestni krak, ki povezuje Karavanški predor in Hrvaško, ter je del X. evropskega prometnega koridorja (Salzburg–Ljubljana–Zagreb; Zgodovina gradnje avtocest, 2019).

Za usklajen in povezan razvoj cestnega omrežja je zadolženo Ministrstvo za infrastrukturo. Leta 2004 je Vlada Republike Slovenije izdala Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, v katerem je zapisan okvir za usklajen prostorski razvoj na celotnem ozemlju Republike Slovenije (Odlok o Strategiji ..., 2004). Nekoliko kasneje, leta 2006 je izdala še Resolucijo o nacionalnih razvojnih projektih 2007–2023, ki predvideva modernizacijo državnega cestnega omrežja na razvojnih oseh. Glavni namen te resolucije je, da se prebivalstvu in gospodarstvu zagotovijo ustrezne razmere na področju mobilnosti in dostopnosti, učinkovitejšo oskrbo gospodarstva, večjo prometno varnost, manjšo porabo energije in manjše okoljske obremenitve (Resolucija o nacionalnih ..., 2006).

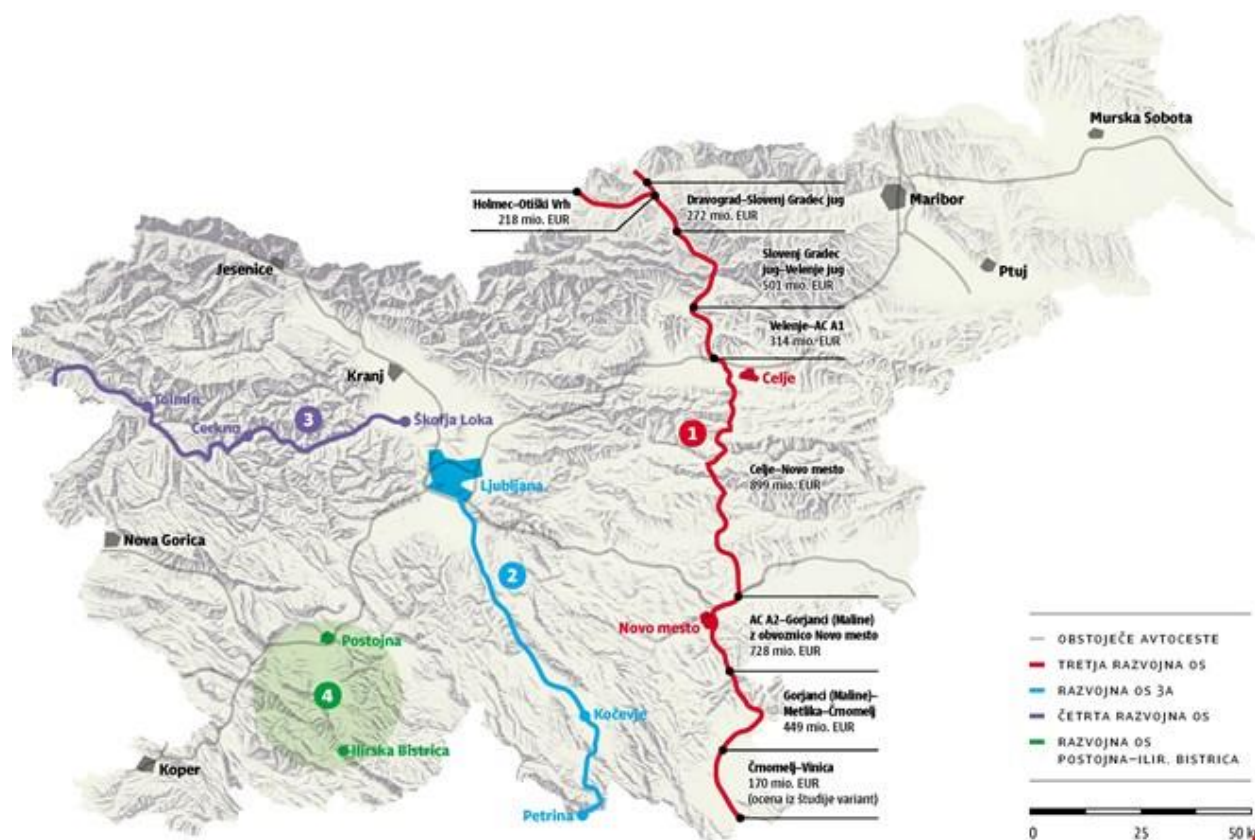
2.1. Tretja razvojna os

Mnoga regionalna središča v Sloveniji, kot so Slovenj Gradec, Idrija, Črnomelj itd. ne ležijo v bližini glavnih prometnih koridorjev, zato so manj konkurenčna v primerjavi s tistimi, ki ležijo ob njih. Zaradi tega se je leta 2004 izoblikovala ideja, da bi se gradile razvojne osi: z njimi bi se skrajšala pot do obmejnih in težje dostopnih območij, hkrati bi država zagotovila ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Slovenije (Odlok o Strategiji ..., 2004).

Predvidene razvojne osi v Sloveniji so **štiri**:

- tretja razvojna os, ki bo predstavljena v nadaljevanju,
- razvojna os 3a: Ljubljana–Kočevje–Petrina, ki naj bi povezovala ribniško-kočevsko regijo z osrednjo Slovenijo,
- četrta razvojna os, ki naj bi povezovala Posočje čez Poljansko dolino preko Cerkljanskega z gorenjsko regijo,
- ter razvojna os Postojna–Ilirska Bistrica (Alič, 2015).

Slika 1: Prikaz obstoječega avtocestnega omrežja in predvidene razvojne osi (vir: Alič, 2015).



Tretja razvojna os pomeni prometno povezavo, ki naj bi potekala od severne proti jugovzhodni Sloveniji skozi pet statističnih regij (Koroška, Savinjska, Zasavska, Spodnjeposavska in Jugovzhodna Slovenija). V severnem delu bi se navezovala na cestno omrežje avstrijske Koroške in se preko Slovenj Gradca in Velenja navezala na V. avtocestni koridor pri Celju. V južnem delu bi sekala Posavsko hribovje in se pri Novem mestu priključila X. avtocestnemu koridorju ter nadaljevala proti Karlovcu do avtoceste Zagreb–Reka.

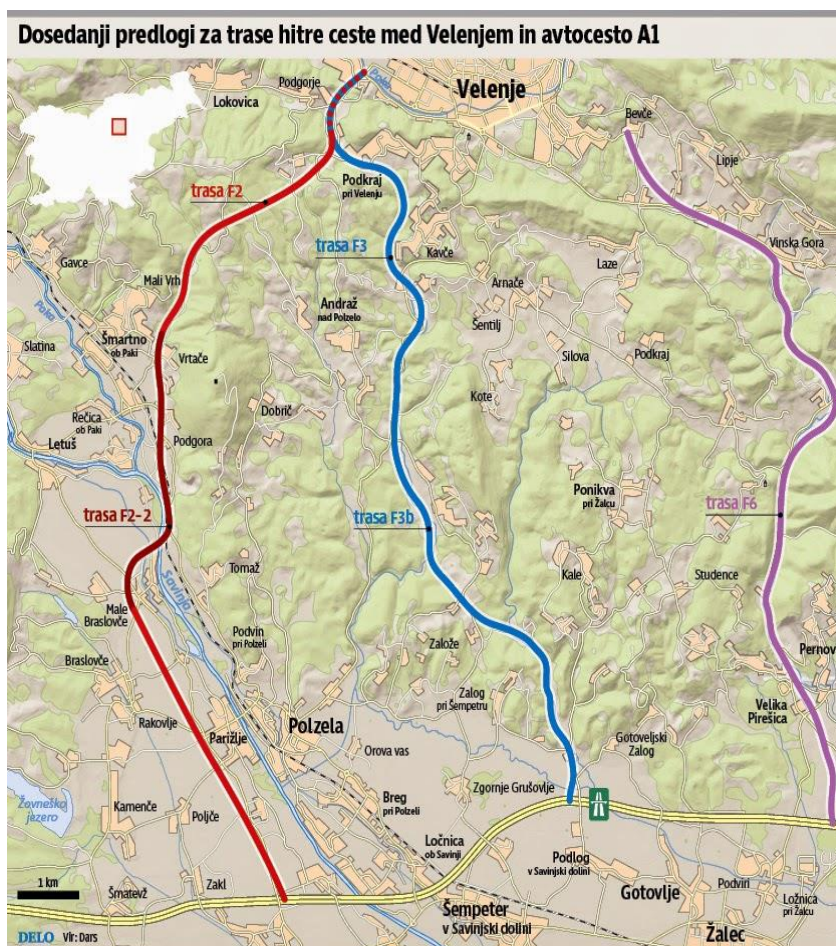
Osnovo za pripravo državnega prostorskega načrta je predstavljala študija razvoja prometne infrastrukture na območju tretje razvojne osi. V njem je predstavljenih več različnih scenarijev, kjer naj bi potekala cestna povezava. Vsak je bil ovrednoten z vidika prometa, varovanja okolja, razvojnega potenciala in ekonomske učinkovitosti. Kot najustreznejši se je izkazal scenarij, ki predvideva delitev na tri dele:

- severni del, ki bo povezoval štajersko avtocesto in mejo z Avstrijo in se deli na odseka Velenje–Slovenj Gradec in Velenje–priključek na avtocesto A1,
- srednji del, ki bo povezoval Celje in Novo mesto
- in južni del, ki bo povezoval Novo mesto s hrvaško mejo (Projekt celovitega razvoja ..., 2006).

Nace Esih: Ali bomo krompir sadili na asfaltu?

Severni odsek tretje razvojne osi pripravljajo že od leta 2006. Pri načrtovanju slednjega se je izoblikovalo več predlogov, med katerimi so se kot najbolj ustrezne pokazale trase F2, F3 in F6. Trasa F6 je predvidevala izgradnjo hitre ceste po obstoječi cesti do Arje vasi, medtem ko je bila trasa F2 (ki je bila po dodatnih prilagoditvah kasneje označena kot F2–2) načrtovana skozi Velenje, mimo Šmartnega ob Paki do avtocestnega priključka Šentrupert. Vmes bi bila v Podgori pri Šmarnem ob Paki zgrajena navezovalna cesta proti Letušu in Zgornji Savinjski dolini (Piano, 2015a). Tako je severni del razdeljen na dva odseka: prvi odsek bo povezoval priključek hitre ceste Velenje-jug do priključka Slovenj Gradec-jug, drugi odsek pa priključek Šentrupert na avtocesti A1 (Šentilj–Koper) do priključka Velenje-jug (Tretja razvojna os, 2019).

Slika 2: Slika opcij tras avtoceste na relaciji A1 med Šentrupertom in Velenjem (vir: Avtocesta po ..., 2015).



Strokovnjaki so kot najbolj ustrezen predlog izbrali odsek trase F2–2. Razlogov za takšno odločitev je bilo več: trasa poteka mimo velikega industrijskega območja med Šoštanjem in Velenjem, kjer so podjetja Gorenje, Premogovnik Velenje in Termoelektrarna Šoštanj ter omogoča direktni priključek nanjo. Trasa predvideva obvoz okoli Velenja, zato bi se mesto izognilo večini tovornega

Nace Esih: Ali bomo krompir sadili na asfaltu?

prometa, ki vpliva na onesnaženost zraka. Hkrati bi se z izbiro te povezave preprečili zastoji, do katerih bi prišlo ob morebitni gradnji hitre ceste na sedanji povezavi Velenje–Arja vas. Ko je bil predlog predstavljen javnosti, je prišlo do številnih polemik (Ficko, Verhovnik, 2018). Temu predlogu sta nasprotovala tako Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano kot prebivalci, ki so se združili v Civilno iniciativo Braslovče. Po njihovem mnenju predvidena trasa preveč posega v najboljša kmetijstva zemljišča, saj naj bi bilo uničenih kar 116 ha zelo kakovostne zemlje. Civilna iniciativa Braslovče predlogu nasprotuje tudi zaradi predvidene preselitve okoli 40 družin in (pre)visoke cene (Alič, 2015).

Slika 3: Kmetje v občini Braslovče nasprotujejo gradnji hitre ceste, saj bi ta uničila veliko najboljših kmetijskih zemljišč (vir: Piano, 2015b).



Kljub polemikam je Vlada Republike Slovenije severni del tretje razvojne osi umestila v prostor z Uredbo o Državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje-jug do priključka Slovenj Gradec-jug (Uredba o državnem prostorskem ..., 2017b) in z Uredbo o Državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje-jug (Uredba o državnem prostorskem ..., 2017a). Ministrstvo za infrastrukturo in DARS sta že začela z aktivnostmi umeščanja trase v prostor. Hkrati poteka tudi presoja ustavnosti državnega prostorskega načrta za hitro cesto med Šentrupertom in Velenjem, ki so jo leta 2017 vložile občine Braslovče, Polzela in Šmartno ob Paki na Ustavno sodišče Republike

Slovenije. Odločitev Ustavnega sodišča bo predvidoma znana spomladi 2019 (Ficko, Verhovnik, 2018).

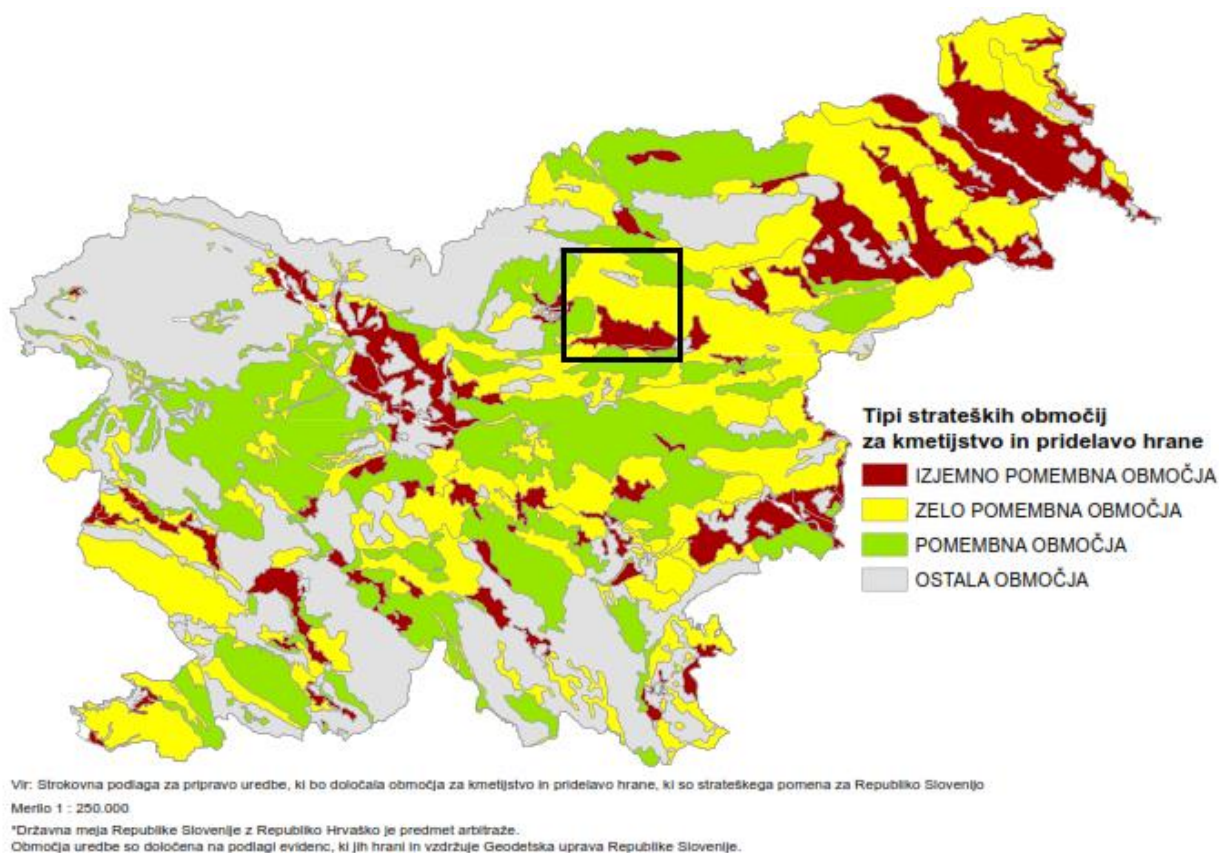
2.2. Kmetijska zemljišča in njihov pomen

Ob gradnji katerekoli prometne povezave se pogosto zgodi, da povezave vodijo čez različne kmetijske površine. Kmetijska zemljišča se oblikujejo na prsteh, ki so primerna za kmetijsko pridelavo. Prst je preperel del Zemljine skorje, ki se je zaradi delovanja živih organizmov in drugih dejavnikov močno spremenil in pri tem pridobil svojo najpomembnejšo lastnost – rodovitnost. Nastajanje prsti je proces, ki traja več tisoč let. Odvisen je od različnih dejavnikov, kot so matična podlaga, podnebja, reliefa, prisotnosti organizmov, časa in delovanja človeka (Kralj Serša, Jeršin Tomassini, Nemec, 2019).

Kmetijska zemljišča so naravna dobrina, ki imajo ključno pomembno vlogo pri pridelovanju hrane, zagotavljanju biodiverzitete in prehranske varnosti, varovanju okolja, ohranjanju kulturne krajine in poseljenosti podeželja ter opravljanja raznih ekoloških funkcij (Kmetijska zemljišča, 2019). Strokovnjaki že dolgo časa opozarjajo na slabost, da Slovenija večino hrane uvozi iz tujih držav. To se zaenkrat še splača, saj so cene hrane nizke, toda kaj se bo zgodilo v prihodnosti ne ve nihče. Dejstvo je tudi, da stroški transporta zaradi dvigovanja cene goriv počasi, a zanesljivo naraščajo. To sta opomnika, da bomo morali Slovenci v prihodnosti hrano pridelovati na domačih tleh. Vendar kje, če gradimo stanovanjska in industrijska poslopja ter načrtujemo gradnjo prometnic na najboljših kmetijskih površinah? Z gradnjo prometnic in širjenjem naselij in industrijskih con namreč prihaja do nepovratnega uničenja kmetijskih zemljišč. Bomo v prihodnosti hrano pridelovali kar na teh objektih oziroma na avtocestah?

Ohranjanje kakovostnih kmetijskih zemljišč, ki so osnovni pogoj za povečanje samooskrbe, bi moralo biti prednostna naloga naše države. Vlada Republike Slovenije je leta 2016 sprejela Uredbo o območjih za kmetijstvo in pridelave hrane, ki so strateškega pomena za Slovenijo (2016). V njej so določena območja, ki so strateškega pomena zaradi pridelovalnega potenciala kmetijskih zemljišč, njihovega obsega, zaokroženosti, zagotavljanja pridelave hrane ter ohranjanja in razvoja podeželja. Uredba območja deli na štiri dele: izjemno pomembna območja, zelo pomembna območja, pomembna območja in ostala območja.

Slika 4: Lega izbranega območja na karti, ki prikazuje tipe strateških območij za kmetijstvo in pridelavo hrane (vir: Tipi strateških ..., 2019).



Kot je razvidno s slike 4 se območje Spodnje Savinjske doline, uvršča med izjemno pomembna oziroma zelo pomembna območja za kmetijstvo in pridelavo hrane. V občini Braslovče najboljša kmetijska zemljišča obsegajo kar 83 % odstotkov (oziroma 2204 ha) vseh kmetijskih zemljišč, druga kmetijska zemljišča pa le 17 % (Odlok o občinskem ..., 2018). Ga. Tanja Strniša, državna sekretarka na Ministrstvu za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano je leta 2015 povedala, da bi z izgradnjo hitre ceste po trasi F2–2 posegli v 195,7 ha zemljišč, od tega 116,4 ha kmetijskih, pri čemer gre za 50,2 ha njiv, 44,5 ha namakalnih sistemov, 9,7 ha hmeljišč, znotraj vsega pa bi izgubili 15,8 ha kmetijskih zemljišč z najvišjo boniteto (Piano, 2015b).

3. PREDSTAVITEV OBČINE BRASLOVČE

Občina Braslovče leži v zahodnem in severozahodnem delu Spodnje Savinjske doline. Razprostira se na površini 54,9 km². Občina ima zelo pomembno lego s prometnega vidika, saj skozi južni del občine potekata avtocestna in regionalna povezava do Ljubljane oziroma Celja, hkrati je skozi občino predvidena tudi trasa tretje razvojne osi (Odlok o občinskem ..., 2018).

Slika 5: Lega občine Braslovče (vir: Občina Braslovče, 2019).



Na vzhodnem delu občina leži na ravnem dnu Celjske kotline, na zahodnem pa na Dobroveljski planoti, ki se nad Braslovčami dviga do 860 m nadmorske višine in je bogata z gozdovi in lepo vidnimi kraškimi pojavi: brezni, vrtačami in uvalami. Za vzhodni del je značilna panoga (intenzivno) poljedelstvo, medtem ko sta za zahodni del značilna gozdarstvo in živinoreja. Posebnost občine so tri akumulacijska jezera, od katerih je največje Žovneško jezero, in reka Savinja, ki teče po celotni vzhodni občinski meji.

Za ravninsko dno občine je značilna vse bolj intenzivna poselitev, ki je v zadnjih desetletjih močno preoblikovala podobo tipičnih vasi, saj se število prebivalcev občine vseskozi povečuje. Tako je leta 2015 v njej živelo 5.409 prebivalcev. Precejšen delež prebivalstva se ukvarja s kmetijstvom, ostali so zaposleni v industriji in storitvenih dejavnostih. Večina nekmečkega prebivalstva se dnevno vozi na delo v zaposlitvene centre: predvsem v Žalec, Polzelo, Velenje in Celje. Občina izkorišča potencialne za razvoj turizma, kot so vodne aktivnosti, ribogojstvo in ribolov na vodnih površinah, pohodništvo na Dobroveljski planoti, promocijo kulturne dediščine itd. Na območju občine deluje več kmetij z registriranimi dopolnilnimi dejavnostmi (Odlok o občinskem ..., 2018).

4. EKSPERIMENTALNI DEL

V eksperimentalnem delu raziskovalne naloge sem želel ugotoviti, kakšni so učinki izgradnje 3. razvojne osi na razvoj kmetijstva in življenje v občini Braslovče ter izbrane gospodarske družbe v Savinjsko–šaleški regiji. Prav tako me je zanimalo, koliko učenci 9. razredov na osnovni šoli Frana Kranjca poznajo tematiko tretje razvojne osi.

Podatke o tem sem pridobil s pomočjo treh intervjujev, ki so dodani v prilogi: lokalnega kmeta v občini Braslovče, gospoda Urbana Jeriha, predstavnika Civilne iniciative Braslovče, in gospoda Primoža Soviča, vodjo logistike v podjetju Gorenje. Mnenje učencev pa sem pridobil s pomočjo anketnega vprašalnika, ki so ga izpolnili v mesecu februarju 2019. Anketiral sem učence 9. razredov, saj se ti pri predmetu geografija učijo o slovenskih pokrajinah in o cestnih povezavah Slovenije.

4.1. Učinki gradnje 3. razvojne osi na občino Braslovče

V splošnem gradnja 3. razvojne osi (pa tudi ostalih prometnih povezav) prinaša številne pozitivne učinke za gospodarski in prostorski razvoj, prebivalstvo, prometno varnost in z geostrateškega vidika. Če naštejemo le nekatere:

- gospodarski in socialni razvoj gospodarsko manj razvitih območij,
- razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij v Sloveniji,
- spodbujanje decentralizacije,
- povečala bi se konkurenčnost gospodarstva ter nastanek novih delovnih mest na območju 3. razvojne osi,
- preprečevanje odseljevanja mladih z gospodarsko manj razvitih območij,
- zmanjšali bi se vplivi cestnega prometa na okolje,
- razbremenitev obstoječih prometnic proti Koroški (Ficko, Verhovnik, 2018),
- izboljšana prometna dostopnost na cestnem omrežju zaradi krajšega potovalnega časa,
- izboljšana prometna varnost in zmanjšanje števila smrtnih žrtev,
- sanacija vodotokov, poplavne varnosti in komunalne infrastrukture na območjih ob hitri cesti in
- zmanjšana poraba energije za pogon vozil (di Batista, 2016),

Prav tako pa bi imela gradnja nekatere negativne učinke, kot so:

- izguba precejšnjega dela najboljših kmetijskih zemljišč in namakalnih sistemov na tem območju, zlasti v Spodnji Savinjski dolini,
- razdrobijo se kmetijska zemljišča oziroma se oteži dostop do njih,
- večja onesnaženost okolja zaradi povečanja prometa,
- gradnja severnega dela bi stala okoli 300 milijonov EUR (Civilna iniciativa Braslovče, 2012).

4.1.1. Vpliv hitre ceste na kmetijstvo v občini Braslovče

Zanimalo me je tudi, kakšni bi bili učinki 3. razvojne osi na prebivalstvo in gospodarstvo občine Braslovče. Mnenje o tem, kakšen vpliv bi imela hitra cesta na razvoj kmetijstva, sem dobil z intervjujem okoliškega kmeta¹. Njegova poljedelska kmetija leži na jugu občine, v kraju Poljče, in obsega 35 ha obdelovalnih površin. Ukvarjajo se s hmeljarstvom in s pridelavo zelenjadnic, koruze ter žit.

Intervjuvanega kmeta sem najprej povprašal, kakšno je njegovo **mnenje o gradnji tretje razvojne osi po predvideni trasi F2–2**. Ta se z gradnjo hitre ceste po tej trasi ne strinja, saj meni, da bi se prometno povezavo dalo zgraditi po kateri drugi z manj okoljske škode in za manj denarja. S stališča kmetovalca bi izbral katerokoli drugo traso, ki ne bi uničila najboljših kmetijskih zemljišč. Najustreznejša se mu zdi trasa F6, saj bi šla po gozdnatem oziroma manj rodovitnem območju in bi z gradnjo izgubili najmanj kmetijskih zemljišč.

Z intervjuvancem sva govorila tudi o **prednostih izgradnje** tretje razvojne osi po predvideni trasi F2–2 **z vidika kmetijstva**. Kot navaja, hitra cesta zanj ne bi prinesla kakšnih bistvenih prednosti. Ukvarja se s kmetovanjem – pridelovanjem hmelja, koruze in žitaric, zato se mu prihodek zaradi bližine hitre ceste ne bi bistveno povečal. Se pa strinja, da je predvidena trasa F2–2 najkrajša povezava do Koroške, kar bi pomenilo, da se bi s preusmeritvijo transporta na novozgrajeno prometnico, sprostile regionalne ceste. Prav tako trdi, da bo, ko bo hitra cesta dograjena, veliko pridobilo gospodarstvo.

V nadaljevanju je intervjuvani kmet odgovarjal na vprašanje, ki je bilo povezano z **negativnimi učinki, ki bi jih imela gradnja prometnice na kmetijstvo**. Poleg povečanja hrupa zaradi večjega števila prevoznih sredstev v okolici kmetije, kot največjo slabost vidi uničenju kmetijskih zemljišč. Z gradnjo prometnice bo prišlo do trajne izgube kmetijskih zemljišč, kar pomeni, da na tem območju ne bomo več mogli pridelovati hrane oziroma bo zaradi tega prst bistveno slabše kakovosti. Kot pravi:

»Kmetje se sploh ne zavedajo, kakšna škoda jih čaka z izgradnjo hitre ceste po predvideni trasi. Poleg tega, da bo sama cesta v neposrednem delu segala 20 metrov v širino, pa se, skladno z zakonodajo, 10 metrov od avtoceste ne sme nič graditi in dejansko bodo kmetje oškodovani bistveno bolj, kot izgleda na prvi pogled.« (intervjuvani kmet, Poljče).

Sogovornik opozarja tudi na negativne učinke, kot so povečanje onesnaženosti zraka, prsti in poslabšanje kakovosti njegovega pridelka. Onesnaženost zraka je zaradi velike gostote prometa že sedaj visoka, z izgradnjo pa bi se še povečala. Z naraščanjem gostote prometa bi se povečala

¹ Prepis intervjuja se nahaja v prilogi.

tudi onesnaženost prsti v okolici hitre ceste zaradi avtomobilskih izpustov, saj danes večina avtomobilov kot gorivo uporablja bencin in diesel. Avtomobilski izpusti bodo vplivali tudi na kakovost njegovih pridelkov, zaradi česar bo imel gospodarsko škodo.

4.1.2. Vplivi hitre ceste z vidika Civilne iniciative Braslovče

Mnenje o tem, kakšen vpliv bi imela 3. razvojna os na prebivalstvo občine Braslovče, sem dobil z intervjuvanjem gospoda Urbana Jerihe, predstavnika Civilne iniciative Braslovče². Iniciativa je nastala zaradi odpora prebivalstva občine Braslovč in Spodnje Savinjske doline do predvidene trase F2 med Velenjem in Šentrupertom. V vsem tem času je večkrat organizirala proteste proti gradnji.

V Civilni iniciativi sicer **podpirajo gradnjo in čimprejšnjo realizacijo** tretje razvojne osi, s katero bi bili Korošci in prebivalci Šaleške doline čim prej povezani z avtocestnim križem, vendar po takšni **trasi, ki je optimalna za vse**, ne samo za interese gospodarstva Velenja. Z izgradnjo bi celotna Slovenija pridobila boljšo prometno infrastrukturo. Med **prednosti** izgradnje hitre ceste navaja nižje stroške potovanja, večjo povezanost industrijskih središč oziroma države in večjo prometno varnost. Kratkoročno se bosta v času gradnje povečala BDP in število delovnih mest zaradi večjih potreb delavcev pri gradnji. Vendar pa bo imela gradnja tretje razvojne osi (pa tudi ostalih cest) **mnoge negativne učinke**, kot so favoriziranje avtomobilskega prometa, kar s povečanjem hrupa in prašnih delcev PM10 povzroča visoko okoljsko škodo. Poleg tega cestni promet predstavlja visoke stroške mobilnosti za posameznike, saj v današnjem času že skoraj vsak potrebuje svoj avtomobil, oziroma za družbo kot celoto, saj so stroški investicij in vzdrževanja visoki.

Vendar pa, kot navaja intervjuvanec, **ni vsaka trasa ustrezna**. Med prednostmi trase F2–2 izpostavlja dokaj ugodno lokacijo priključevanja hitre ceste na ostalo cestno omrežje v Velenju ter povezovanju občin v Savinjsko-Šaleški regiji, ki nasprotujejo gradnji. Na vprašanje, katere so **slabosti** predvidene trase F2–2, je sogovornik izpostavil pet razlogov, zaradi katerih ji nasprotujejo: trasa ne povezuje Velenja in Celja, je prometno neučinkovita, najdražja, uniči največ kmetijskih zemljišč in poruši največ stanovanjskih hiš.

»Pri gradnji infrastrukture takšnega merila, kot je 3. razvojna os, je najpomembnejše sledenje dolgoročnim usmeritvam države v korist vsem državljanom Slovenije. Pomembno je zagotoviti čim več koristi za čim več prebivalcev. Kratkoročni motivi ene ali druge lokalne skupnosti ne smejo biti izhodišče za oblikovanje tako dragega in pomembnega infrastrukturnega projekta« (Urban Jeriha, Braslovče).

² Prepis intervjuja se nahaja v prilogi.

Kot pripoveduje sogovornik, so v različnih razvojnih dokumentih (npr. Strategija prostorskega razvoja Slovenije in Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji), zapisane smernice prihodnjega razvoja Slovenije. Strategija prostorskega razvoja predvideva prihodnji razvoj v smeri policentričnega razvoja poselitve in gospodarstva. Hkrati opredeljuje 3. razvojno os kot povezavo med Koroško, Velenjem, Celjem, Novim mestom in Belo krajino, s čimer bi okrepili regijska središča. Predvidena trasa F2–2 pa namesto, da bi povezala regionalni središči Velenje in Celje, ustvarja novo povezavo. Ker je v Arnovskem gozdu velika industrijska cona, bi velik del prometa ostalo na sedanji povezave Arja vas–Velenje. Na podlagi tega upravičeno obstaja tveganje, da bo potrebno zgraditi še drugo štiripasovnico od Velenja do Arje vasi. S tem bi se cena še povečala.

Civilna iniciativa je proti gradnji skozi občini Braslovče in Šmartno ob Paki, saj je na tem odseku napovedana rušitev več hiš in domačij, s čimer bi bile kršene ustavne pravice prebivalcev. Zaradi tega so leta 2018 sprožili ustavno presojo na Ustavnem sodišču. Prav tako nasprotujejo tej trasi tudi zaradi tega, ker ima izmed vseh predvidenih, največji negativen vpliv na kmetijska zemljišča in vodne vire. Na tem območju je geološka sestava zelo pestra, zato bi bila gradnja zelo zahtevna. To pa se kaže v visoki investicijski ceni.

4.1.3. Vpliv hitre ceste na gospodarski razvoj v Savinjsko–Šaleški regiji

Nazadnje pa me je zanimalo, kakšni bi bili učinki trase F2–2 na gospodarski razvoj v **nekaterih večjih industrijskih podjetjih**. Informacije sem dobil s pomočjo intervjuja z gospodom Primožem Sovičem, vodjo logistike v podjetju Gorenje³.

Intervjuvani je kot predstavnik industrijskega sektorja zelo **zainteresiran za gradnjo hitre ceste po trasi F2–2**, saj ta trasa predstavlja najkrajšo povezavo avtocestnega odseka A1 s Koroško. Hkrati se trasa dotakne Velenja kot večjega gospodarskega centra na logistično najugodnejšem delu – to je v bližini najpomembnejših tovarn v tem delu (Termoelektrarne Šoštanj, Premogovnika Velenje in Gorenja). Kot tretji razlog pa navaja dejstvo, da smo zaradi prerekanja okoli trase tretje razvojne osi, izgubili že preveč časa, kar je konkurenca že znala izkoristila.

»Predvsem pa sem ZA tudi zato, ker smo enostavno že izgubili dovolj in preveč časa. Vsaka nova odločitev glede trase bi roke za izgradnjo te hitre ceste predstavila v neko nedoločeno prihodnost. To pa je najslabše, kar se lahko Sloveniji zgodi. Res si ne želim ponovitve drugega tira, kjer je v času našega omahovanja konkurenca (Italija in Avstrija) zgradila železniški obvoz mimo Slovenije... Mi še pa kar ne vemo, ali bi ali ne bi, in sami sebi pljuvamo v skledo. Od česa pa bomo živeli v prihodnosti?« (Primož Sovič, Gorenje).

³ Prepis intervjuja se nahaja v prilogi.

Na vprašanje, kaj bi **podjetju**, v katerem je intervjuvani zaposlen, prinesla zgrajena **hitra cesta** odgovarja, da bi podjetje veliko pridobilo. Kot pravi: »*Vsak infrastrukturni projekt je dolgoročno pogoj za razvoj podjetij v njegovi okolici.*« Transport bi bil hitrejši, saj se danes na Koroško vozijo kolone tovornjakov, ki upočasnjujejo promet. Hkrati bi podjetje imelo lažji in hitrejši dostop do glavnih prometnih koridorjev in poslovnih partnerjev v smeri Italija–Madžarska in Avstrija–Hrvaška. Precej bi pridobili tudi ostali zaposleni v podjetju, ki se vsak dan vozijo na delo v Velenje. Tako bi prihranili pri času in stroških vzdrževanja avtomobilov.

Prav tako vidi **prednosti** za **prebivalstvo teh območij**. Poleg krajše vožnje, se bo zmanjšalo število prometnih nesreč, saj bodo lokalne ceste bistveno manj obremenjene. Kot največjo prednost za lokalno prebivalstvo navaja preusmeritev prometa na obrobje mesta Velenje, s čimer se bo zmanjšala onesnaženost zraka. Zelo pomembna prednost je hitrejši dostop do ostalih slovenskih mest. Kot pripoveduje, se Korošci danes vozijo enako dolgo iz Prevalj do Velenja kot iz Prevalj do Celovca.

V nadaljevanju sem intervjuvanega predstavnika povprašal še o **negativnih učinkih izgradnje hitre ceste**. Poudaril je, da bo precejšnjo škodo utrpelo okolje, saj se bo na trasi spremenil videz kulturne pokrajine, vendar pa se bo to zgodilo tudi na kateri koli drugi trasi. Če že mora biti okoljska žrtev, se jo najmanj povzroči tam, kjer je trasa hitre ceste najkrajša. Hkrati je sogovornik izpostavil dejstvo, da bi po gradnji prišlo do prometnega onesnaževanja, vendar pa bo celotna okoljska obremenitev zaradi krajše vožnje manjša kot doslej. Na koncu je poudaril še dejstvo, da ni zgolj promet tisti, ki obremenjuje okolje:

Gledano samo z okoljskega vidika, je potrebno vprašati stroko, kaj je za okolje bolj obremenjujoče – promet ali kmetijstvo. Strupe in podobne pripravke s cisternami po njivah in travnikih zaenkrat polivajo le kmetje ... (Primož Sovič, Gorenje).

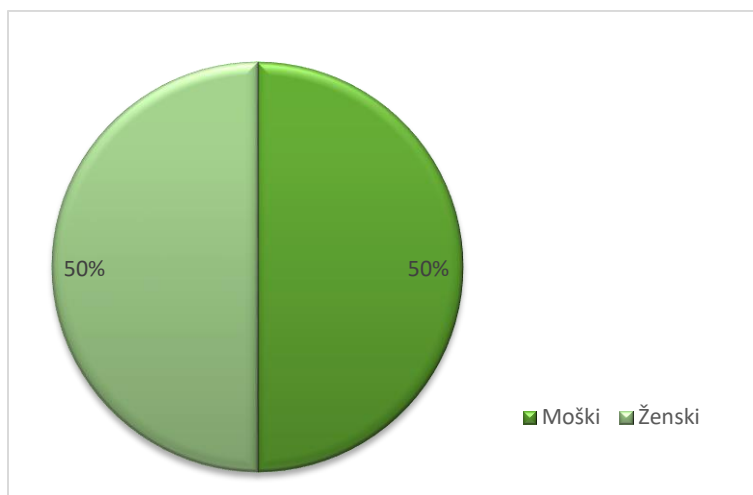
4.2. Poznavanje učencev Osnovne šole Frana Kranjca o tretji razvojni osi

V raziskovalni nalogi sem želel preveriti tudi, koliko učenci 9. razredov na Osnovni šoli Frana Kranjca poznajo tematiko tretje razvojne osi. Učence 9. razredov smo izbrali zato, ker pri pouku geografije **obravnavajo geografijo Slovenije**, znotraj tega pa različne slovenske pokrajine in družbenogeografske značilnosti, kamor sodi tudi cestni promet.

Skupno je v anketi sodelovalo 30 učencev, do tega 15 deklet in 15 fantov.

Nace Esih: Ali bomo krompir sadili na asfaltu?

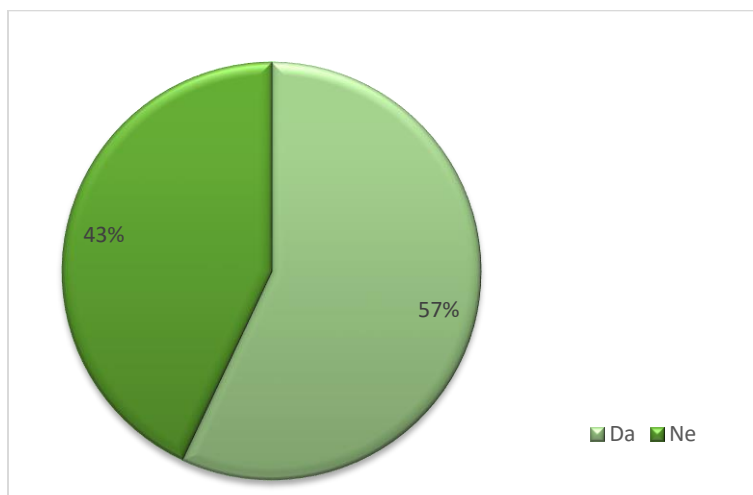
Slika 6: Spol učencev, ki so odgovarjali na anketo.



Vir: anketni vprašalnik, 2019.

Na prvo vprašanje, ki se je glasilo »Si že kdaj slišal za pojem tretja razvojna os?« je odgovarjalo vseh 30 anketiranih učencev. Ugotovil sem, da jih kar **43 % za ta pojem še ni slišalo**. Menim, da je takšen rezultat posledica tega, da te snovi niso obravnavali pri pouku geografije oziroma jim ta tematika ni zanimiva.

Slika 7: Odgovori učencev na vprašanje, ali so že kdaj slišali za pojem tretja razvojna os.

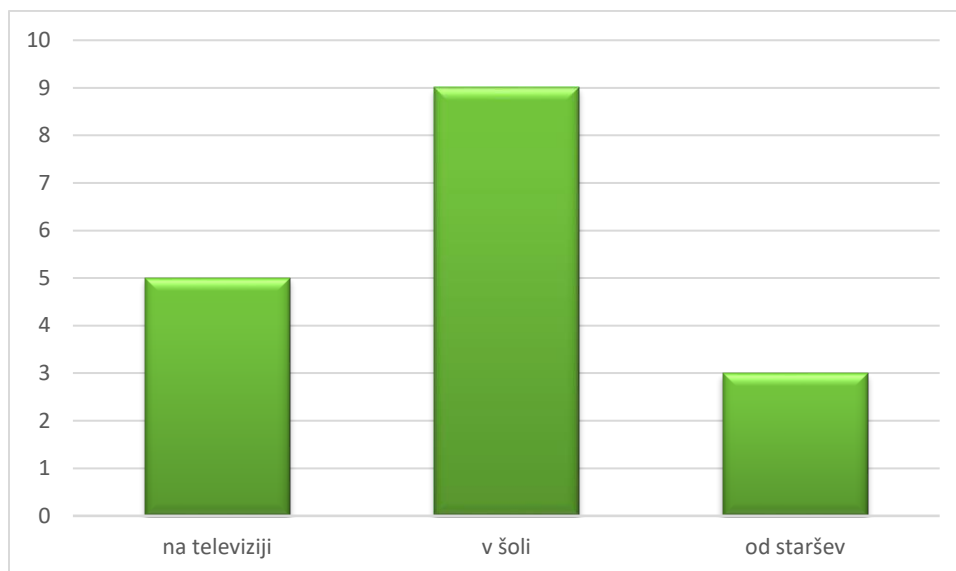


Vir: anketni vprašalnik, 2019.

Drugi del ankete so izpolnjevali samo učenci, ki so na **prvo vprašanje odgovorili pritrdilno**. Teh je bilo 17. Najprej me je zanimalo, **kje so slišali za tretjo razvojno os**. Vprašanje je bilo odprtega tipa, zato sem njihove razvrstil v tri skupine: na televiziji, v šoli in od staršev.

Nace Esih: Ali bomo krompir sadili na asfaltu?

Slika 8: Odgovori učencev na vprašanje, kje so slišali za tretjo razvojno os.



Vir: anketni vprašalnik, 2019.

Kot je prikazano na sliki 8, jih je največ, kar 9 učencev, o tretji razvojni osi slišalo v šoli, in sicer pri pouku geografije oziroma pri projektnem delu, ki so ga izvedli pri geografiji. Kar 5 učencev je o tej prometni povezavi izvedelo na televiziji, in sicer v poročilih in dokumentarnih oddajah, 3 učenci pa so zanjo slišali od staršev.

V nadaljevanju me je zanimalo, ali učenci 9. razreda vedo, kaj sploh **pomeni pojem tretja razvojna os**, zato sem jim zastavil vprašanje odprtega tipa na to temo. Njihove odgovore sem nato razvrstil v več skupin, ki so prikazani v preglednici 1.

Preglednica 1: Odgovori učencev na vprašanje, naj razložijo pojem tretja razvojna os.

Odgovori	Frekvenca
to je tir od Ljubljane do morja	1
prometna povezava od severa do jugovzhoda	2
avtocesta	2
avtocesta, ki bi vodila na Koroško	3
hitra cesta	1
ne vem	8
Skupaj	17

Vir: anketni vprašalnik, 2019.

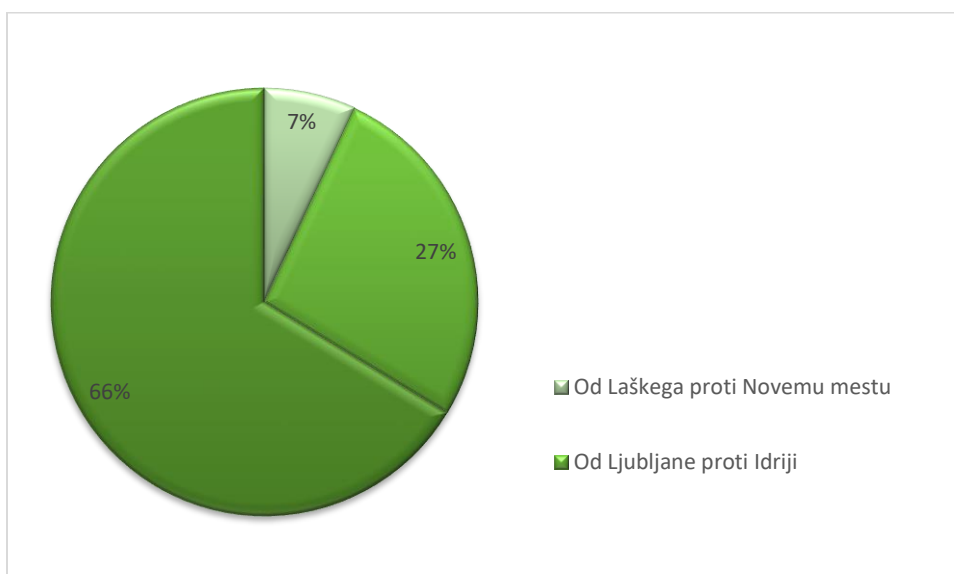
Iz odgovorov anketiranih učencev lahko sklepam, da **ne poznajo**, kaj je to tretja razvojna os, saj jih je skoraj polovica zapisala odgovor »ne vem«. En učenec je na vprašanje odgovoril, da gre za (železniški) tir od Ljubljane do morja – verjetno je pojem zamenjal z drugim tirom, železniško

Nace Esih: Ali bomo krompir sadili na asfaltu?

povezavo, o kateri se v zadnjem času tudi zelo veliko govori. Ostali pa vedo, da gre za neko cestno povezavo (avtocesta oziroma hitra cesta).

Z naslednjim vprašanjem sem želel izvedeti, ali anketiranci poznajo potek severnega dela tretje razvojne osi. Vprašanje je bilo zaprtega tipa; anketiranci so izbirali med odgovori »od Laškega proti Novemu mestu«, »od Ljubljane proti Idriji« in »od Slovenj Gradca do priključka Šentrupert«.

Slika 9: Ali poznaš predvideno traso severnega dela tretje razvojne osi?



Vir: anketni vprašalnik, 2019.

Kot je prikazano na sliki 9, kar dve tretjini (66 %) anketiranih učencev pozna predvideno traso severnega dela tretje razvojne osi, saj so na zastavljeno vprašanje pravilno odgovorili. Zanimivo je, da je kar 27 % anketirancev kot odgovor navedlo, da bo hitra cesta potekala od Ljubljane proti Idriji. 7 % anketiranih učencev pa je kot odgovor označilo, da bo potekala od Laškega proti Novemu mestu.

Nazadnje pa sem želel od anketirancev pridobiti še mnenje o izgradnji tretje razvojne osi, zato sem jim zastavil naslednje vprašanje: »V medijih smo lahko v zadnjem času zasledili več novic, ki so obravnavale tematiko tretje razvojne osi. Predvsem na območju Braslovč, Šmartnega ob Paki in Polzele, kjer se ljudje upirajo gradnji hitre ceste. Kakšno je tvoje mnenje o izgradnji tretje razvojne osi skozi to območje?« Vprašanje je bilo odprtega tipa, njihove odgovore sem razvrstil v različne kategorije, ki so prikazane v preglednici 2.

Preglednica 2: Mnenje anketiranih učencev o izgradnji tretje razvojne osi.

Odgovori	Frekvenca
Hitrejši transport	2
Lažji dostop	4
Dobra za razvoj Koroške	4
Pozitivno za gospodarstvo	3
Nimam ga	4
Skupaj	17

Vir: anketni vprašalnik, 2019.

Glede na to, da nihče od anketiranih učencev ni zapisal ničesar negativnega, sklepam, da večina učencev 9. razreda to prometnico dojema kot nekaj pozitivnega. Da bo izgradnja te hitre ceste **pozitivno vplivala na dostopnost Koroške** do ostale Slovenije meni dobra tretjina anketirancev (6 učencev), in sicer bo po njihovem mnenju omogočila hitrejši transport in lažji dostop. Štirje učenci so navedli, da bo prometna povezava **vplivala na razvoj Koroške**, vendar niso navedli, katero področje bo to (npr. gospodarsko, prometno itd.). Trije učenci so navedli, da bo imela hitra cesta pozitivne učinke na gospodarski razvoj regij. Štirje anketirani učenci pa o tej tematiki **nimajo mnenja**. Zanimivo je, da nihče izmed anketiranih učencev ne omenja negativnih učinkov, predvsem onesnaževanja okolja in uničevanja kmetijskih zemljišč.

5. ZAKLJUČEK

V raziskovalni nalogi sem želel predstaviti del *tretje razvojne osi*, ki bo predvidoma potekala od severa proti jugovzhodu Slovenije, torej od meje z Avstrijo do meje s Hrvaško. Pri načrtovanju je nastalo več različic tras, ena izmed njih bo predvidoma potekala po ozemlju občine Braslovče. Tretja razvojna os bo imela za prebivalstvo in gospodarstvo različne učinke, ki sem jih ugotavljal v eksperimentalnem delu.

Na začetku sem si zastavil več hipotez, ki jih bom v tem poglavju potrdil oziroma zavrnil.

Prvo hipotezo, ki se glasi »*Hitra cesta bo imela pozitivne vplive na gospodarstvo, transport in dostopnost šaleškega in koroškega dela Slovenije*« sem raziskoval v eksperimentalnem delu. Intervjuval sem lokalnega kmeta, predstavnika industrijskega sektorja in predstavnika civilne iniciative Braslovče. Z intervjuji se je izkazalo, da vsi trije podpirajo gradnjo tretje razvojne osi, a se razlikujejo v tem, po kateri trasi naj bi le-ta potekala. V razvojni osi vidijo številne pozitivne učinke, kot so gospodarski razvoj Koroške in Šaleške doline, izboljšanje konkurenčnosti podjetij, boljša prometna povezanost z ostalim delom Slovenije in izboljšanje prometne varnosti. Eden izmed intervjuvancev je navedel tudi več pozitivnih učinkov za prebivalstvo teh območij: ljudje bodo imeli hitrejši dostop do mest, zmanjšalo se bo odseljevanje ter izboljšala se bo kakovost zraka v mestih, po katerih sedaj poteka večina prometa. O navedenih pozitivnih učinkih piše tudi literatura, ki sem jo predelal za teoretični del raziskovalne naloge. Na podlagi teh odgovorov lahko **potrdimo hipotezo 1**.

Druga hipoteza se je glasila »*Gradnja hitre ceste bo prizadela kmete v občini Braslovče, saj bo vplivala na izgubo kmetijskih zemljišč in onesnaženost kmetijskih pridelkov*.« Ugotovil sem, da bi z gradnjo po predvideni trasi F2–2 posegli v okoli 200 ha zemljišč, od katerih je kar 115 ha kmetijskih. Kot je povedal intervjuvani kmet, bodo kmetje prizadeti tudi zaradi poslabšanja kakovosti kmetijskih pridelkov zaradi prometnega onesnaževanja zraka. Na podlagi tega lahko **potrdimo hipotezo 2**.

V raziskovalni nalogi sem želel preveriti tudi, koliko učenci 9. razredov na Osnovni šoli Frana Kranjca poznajo tematiko tretje razvojne osi. Postavil sem si še **tretjo hipotezo**, ki se je glasila »*Učenci na Osnovni šoli Frana Kranjca zelo malo poznajo tretjo razvojno os*«. V anketnem vprašalniku je sodelovalo 30 učencev 9. razredov. Ugotovil sem, da kar 43 % anketiranih za ta pojem še ni slišalo. Z anketiranjem sem spoznal tudi, da tudi tisti učenci, ki so za ta pojem že slišali, ne vedo veliko o tretji razvojni osi. To se je pokazalo pri vprašanjih, kjer so morali razložiti, kaj pojem tretja razvojna os pomeni oziroma kje bo potekala. Na podlagi teh rezultatov **lahko tudi to hipotezo potrdim**. Po mojem mnenju bi se dalo poznavanje tretje razvojne osi med učenci izboljšati tako, da bi pri pouku geografije kdo od učencev predstavil to tematiko ostalim, saj gre za zelo aktualno področje, ki bo pomembno vplivalo na prihodnji razvoj naše države.

Naj na koncu dodam še **svoje mnenje o tretji razvojni osi**. Ta je potrebna iz več vidikov. Slovenija bi s to hitro cesto pridobila na gospodarskem napredku, prometni povezanosti, hitrejšem transportu, preprečevanju odseljevanja z manj razvitih območij ter zmanjšanju prometa na regionalnih cestah, zaradi česar bi bile te ceste bolj uporabne za prebivalce.

Če se osredotočim na severni del tretje razvojne osi, pa se moram strinjati s kmeti in Civilno iniciativo Braslovče. Menim, da bi bil s gradnjo skozi občino Braslovče uničen prevelik del kmetijskih zemljišč. V šoli smo se večkrat pogovarjali o tem, da moramo jesti čim več lokalno pridelane hrane, saj je takšna hrana boljša z več vidikov: jemo zdravo in sezonsko hrano, podpiramo domače kmetovalce in s tem razvoj kmetijstva, hrana ne potuje na daljše razdalje itd. Kot sem ugotovil med pisanjem raziskovalne naloge, večina gospodarstvenikov podpira tretjo razvojno os kot celoto, manj pa gledajo na učinke po posameznih trasah. Trasa F2–2 po mojem mnenju ni najboljša. Dejstvo je, da je najkrajša in da bi povezovala največ manjših središč, ampak bi bilo preveč trajne izgube kmetijskih zemljišč, spremenjen bi bil izgled tega dela Savinjske doline, hkrati pa bi bili stroški gradnje med vsem predvidenimi trasami najvišji.

6. VIRI IN LITERATURA

1. Alič, V., 2015. Tretja os postaja resničnost, druge še naprej v oblakih. URL: <https://www.dnevnik.si/1042716883> (Citirano 15. 2. 2019).
2. Avtocesta po hmeljiščih je neumna. 2015. Civilna iniciativa Braslovče. URL: <http://cibraslovce.blogspot.com/2015/04/avtocesta-po-hmeljiscih-je-neumna.html> (Citirano 19. 2. 2019).
3. Civilna iniciativa Braslovče. 2012. URL: <http://cibraslovce.blogspot.com/2009/03/velenje-avtocesta-a1-f2-f6-ali-kje-vmes.html> (Citirano 20. 2. 2019).
4. di Batista M., 2016. Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji – zgodba o uspehu. V: Urbani izziv. Posebna izdaja. 6, str. 84–94. URL: <http://www.dlib.si/details/URN:NBN:SI:doc-8AZYUV4C> (Citirano 12. 2. 2019).
5. Ficko, G., Verhovnik, A., 2018. Vpliv politike na izvajanje projekta 3. razvojne osi. 21 str. URL: [http://www.hitronakorosko.si/images/dokumenti/23-04-2018 Strokovni clanek o 3RO.pdf](http://www.hitronakorosko.si/images/dokumenti/23-04-2018%20Strokovni%20clanek%20o%203RO.pdf) (Citirano 16. 2. 2019).
6. Jeršin Tomassini, K., Janžekovič, M., 2019. Geografija. 1. i-učbenik za geografijo v 9. razredu osnovne šole. URL: <http://eucbeniki.sio.si/geo9/index.html> (Citirano 18. 2. 2019).
7. Kmetijska zemljišča. 2019. Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano. URL: http://www.mkgp.gov.si/delovna_podrocja/kmetijstvo/kmetijska_zemljisca/ (Citirano 18. 2. 2019).
8. Kralj Serša, M., Jeršin Tomassini, K., Nemec L., 2019. Geografija 1. i-učbenik za geografijo v 1. letniku gimnazij. URL: <http://eucbeniki.sio.si/geo1/index.html> (Citirano 24. 2. 2019).
9. Občina Braslovče. 2019. URL: <http://www.braslovce.si/SplosniPodatki/SplosniPodatki> (Citirano 20. 2. 2019).
10. Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Braslovče. 2018. URL: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2018-01-2972/odlok-o-obcinskem-prostorskem-nacrtu-obcine-braslovce> (Citirano 19. 2. 2019).
11. Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. 2004. URL: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=STRA12> (Citirano 18. 2. 2019).
12. Piano, B., 2015a. Sedanja trasa tretje osi je vstala od mrtvih. Delo. 9. junij 2015. URL: <https://www.delo.si/novice/slovenija/sedanja-trasa-je-vstala-od-mrtvih.html> (Citirano 18. 2. 2019).
13. Piano, B., 2015b. Vlada vztraja pri cesti čez polja. Delo. 15. junij 2015. URL: <https://www.delo.si/novice/slovenija/vlada-vztraja-pri-cesti-cez-polja.html> (Citirano 18. 2. 2019).
14. Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi. 2006. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor. Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. 18 str. URL: http://hrastnik.si/uploads/tx_hrastnikrazpisi/projekt_tretje_raz_osi.pdf (Citirano 20. 2. 2019).

15. Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih 2007-2023. 2006. Modernizacija državnega cestnega omrežja na prioritetnih razvojnih oseh (3. razvojna os, 3a. razvojna os in 4. razvojna os). Ljubljana, Ministrstvo za promet, 3 str. URL: http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/06resolucija_nacprog0723_1910.pdf (Citirano 5. 2. 2019).
16. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030. 2017. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije, 265 str. URL: http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_razvoja_prometa_v_RS/Strategije_razvoja_prometa_v_RS_doleta_2030_1.pdf (Citirano 5. 2. 2019).
17. Tipi strateških območij za kmetijstvo in pridelavo hrane v merilu 1 : 250.000. 2019. Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano. URL: http://www.mkgp.gov.si/fileadmin/mkgp.gov.si/pageuploads/podrocja/Kmetijstvo/Kmetijska_zemljisca/2016_08_30_Uredba_Priloga_1_-_4_Tipi_A0_300dpi.pdf (Citirano 20. 2. 2019).
18. Tretja razvojna os. Sever. 2019. Ljubljana, DARS. 2 str. URL: https://www.dars.si/Content/doc/investicije-in-obnove/tretja-razvojna-os/3RO_S_J-web.pdf (Citirano 10. 2. 2019).
19. Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug. 2013. URL: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED6454> (Citirano 18. 2. 2019).
20. Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug. 2017. URL: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED7351> (Citirano 18. 2. 2019).
21. Uredba o območjih za kmetijstvo in pridelavo hrane, ki so strateškega pomena za Republiko Slovenijo. 2016. URL: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/128222#!/Uredba-o-obmocjih-za-kmetijstvo-in-pridelavo-hrane-ki-so-strateskega-pomena-za-Republiko-Slovenijo> (Citirano 18. 2. 2019).
22. Zgodovina gradnje avtocest. 2019. URL: https://www.dars.si/Zgodovina_gradnje/Zgrajene_avtoceste (Citirano 12. 2. 2019).

Kazalo slik

Slika 1: Prikaz obstoječega avtocestnega omrežja in predvidene razvojne osi (vir: Alič, 2015). ...	5
Slika 2: Slika opcij tras avtoceste na relaciji A1 med Šentrupertom in Velenjem (vir: Avtocesta po ..., 2015).....	6
Slika 3: Kmetje v občini Braslovče nasprotujejo gradnji hitre ceste, saj bi ta uničila veliko najboljših kmetijskih zemljišč (vir: Piano, 2015b).	7
Slika 4: Lega izbranega območja na karti, ki prikazuje tipe strateških območij za kmetijstvo in pridelave hrane (vir: Tipi strateških ..., 2019).	9
Slika 5: Lega občine Braslovče (vir: Občina Braslovče, 2019).	10
Slika 6: Spol učencev, ki so odgovarjali na anketo.....	16
Slika 7: Odgovori učencev na vprašanje, ali so že kdaj slišali za pojem tretja razvojna os.....	16
Slika 8: Odgovori učencev na vprašanje, kje so slišali za tretjo razvojno os.....	17
Slika 9: Ali poznaš predvideno traso severnega dela tretje razvojne osi?.....	18

Kazalo preglednic

Preglednica 1: Odgovori učencev na vprašanje, naj razložijo pojem tretja razvojna os.	17
Preglednica 2: Mnenje anketiranih učencev o izgradnji tretje razvojne osi.....	19

7. PRILOGE

Priloga 1: Intervju s kmetom

1. Ste za gradnjo hitre ceste po trasi F2? Zakaj ste za oziroma proti?

Že iz vidika, da sem kmet, se z gradnjo hitre ceste ne strinjam. Mislim, da se cesto lahko zgradi drugje z veliko manj škode in manj denarja, saj bi morali zgraditi veliko več viaduktov in predorov kot na drugih možnih trasah. Če pa pogledamo na dolgi rok, je pa ta trasa najkrajša pot, ampak ne najcenejša.

2. Ali bi vam hitra cesta po trasi F2 prinesla kakšne prednosti (npr. hitrejši transport, prihodek)?

Iz mojega vidika, prihodka ne bi bilo večjega, hitrejšega transporta tudi ne, saj imamo že zdaj zelo blizu priključek na relaciji Ljubljana- Celje in ta hitra ceste nam ne bi omogočila hitrejšega dostopa do mest, ki bi jih ta cesta povezovala. Trdim pa, da se bi z izgradnjo te hitre avtoceste sprostile regionalne ceste, na njih bi bilo manj prometa in bi bile za lokalne prebivalcev bistveno uporabnejše. Edino prednost hitre ceste po trasi F2 vidim v sprostitvi regionalnih cest.

3. Katere so po vašem mnenju negativne strani gradnje hitre ceste po trasi F2 (npr. hrup, uničenje kmetijskih zemljišč, onesnaženost zraka in pridelka itd.)?

Nace Esih: Ali bomo krompir sadili na asfaltu?

To vprašanje je zelo naravnano na to, kar so negativne posledice izgradnje hitre ceste. Hrup se z izgradnjo ceste gotovo poveča. Uničenje kmetijskih zemljišč je trajna izguba, kar pomeni, da če se izgubi kmetijsko zemljišče (npr. gradnja ceste, izgradnja trgovinskih centrov...), zemljišče ne bo nikoli več kmetijsko oz. bo prst bistveno slabše kakovosti. Onesnaženosti zraka je zaradi velike gostote prometa po regionalni cesti že zdaj visoka, bi se pa še povečala z izgradnjo hitre ceste. Ko bo izgradnja tretje razvojne osi končana, bo na tej cesti promet zelo gost, ker se bo pot do določenih večjih mest bistveno skrajšala.

Pri onesnaženosti pridelka je enako kot pri onesnaženosti zraka, do uvedbe električnih avtomobilov in drugih vozil, bo onesnaženost ostala. Kljub uvedbi električnih vozil, ki so manjši onesnaževalci, pa bodo še vedno ostali drugi onesnaževalci, kot npr. gume, trenje, vode, ki spirajo površino.površino...). V času, ko je še velika večina cestnih prevozov na bencin, diesel in gorivo, pa lahko govorimo o veliki okoljski škodi zaradi hitre ceste, pod pogojem, da ne bi vsi preklopili iz nafte na elektriko.

4. Bi avtocesta škodila oziroma vplivala na kakovost vašega pridelka?

Avtocesta bi škodila kakovosti mojega pridelka, po mojem mnenju bo v prihodnosti v zakonodaji obstajal onesnaževalni pas v dolžini 1 500 metrov od ceste in s tem bi bila 500 metrov od avtoceste kontaminirana hrana. Zato bi to gotovo povzročilo trajno škodo.

5. Kakšno je vaše mnenje o ostalih trasah? Ali se vam zdita trasi F3b oziroma F6 boljše izbira? Zakaj? Kakšno je vaše mnenje o njih?

Meni se na vsak način zdi vsaka trasa, ki ni F2, bolj spremenljiva, s stroškovnega vidika. Trasi F3b in F6 se mi zdita boljše, zato ker ne bi uničili kmetijskih zemljišč. Če bi 1 izbralil med trasama F3b in F6, bi izbral F6, ker gre po gozdnatem področju, bi z gradnjo najmanj izgubili.

6. Postavite se v vlogo gospodarstvenika. Mislite, da bi imela gradnja hitre ceste po trasi F2 toliko pozitivnih učinkov za prebivalstvo, da bi jo bilo smotrno zgraditi?

Po mojem mnenju, prebivalstvo ob tej cesti kar se tiče F2 zelo malo pridobi. Edino to, da se bi sprostil promet na regionalnih cestah in bi bil transport krajši. Ko pa bo tretja razvojna os dokončana, pa bo gospodarstvo pridobilo.

7. Bi nam želeli še kaj sporočiti?

Da. Želim sporočiti, da se kmetje sploh ne zavedajo, kakšna škoda jih čaka z izgradnjo hitre ceste po predvideni trasi. Poleg tega, da bi avtocesta v fizičnem delu obsegala okrog 20 metrov v širini, se skladno z zakonodajo, 10 metrov od avtoceste ne sme nič graditi in dejansko bodo kmetje oškodovani bistveno bolj, kot izgleda na prvi pogled.

Priloga 2: Intervju z vodjo logistike v podjetju Gorenje

1. Ste za gradnjo hitre ceste po trasi F2? Zakaj ste za oziroma proti?

Da, sem za. Trasa hitre ceste F2 je logična in najkrajša povezava avtoceste Ljubljana-Maribor s Koroško. Le ta se dotakne Velenja kot večjega gospodarskega centra na logistično najugodnejšem delu. Seveda predstavlja »žrtev« okolje, ki se bo na tej trasi seveda spremenilo. Sicer bi se pa spremenilo na kateri koli drugi trasi. Okoljska žrtev na žalost mora biti in najmanj okoljske škode se povzroči tam, kjer je trasa ceste najkrajša.

Gledano samo z okoljskega vidika, je potrebno vprašati stroko, kaj je za okolje bolj obremenjujoče – promet ali kmetijstvo. Strupe in podobne pripravke s cisternami po njivah in travnikih zaenkrat polivajo le kmetje ...

Predvsem pa sem ZA tudi zato, ker smo enostavno že izgubili dovolj in preveč časa. Vsaka nova odločitev glede trase bi roke za izgradnjo te ceste prestavila v neko nedoločeno prihodnost, kar pa je najslabše, kar se lahko Sloveniji zgodi. Res si ne želim ponovitve drugega tira, kjer je v času našega omahovanja konkurenca (Italija in Avstrija) zgradila železniški obvoz mimo Slovenije... mi še pa kar ne vemo ali bi ali ne bi in sami sebi pljuvamo v skledo. Od česa pa bomo živeli v prihodnosti?

2. Ali bi vam hitra cesta po trasi F2 prinesla kakšne prednosti (npr. hitrejši transport, prihodek, lažji dostop delovne sile)?

Hitra cesta po trasi F2 predstavlja hitrejši transport in lažjo dosegljivost določenih destinacij. Za zaposlene, ki v podjetje prihajajo iz koroške ali ljubljanske smeri pa seveda lažji dostop do delovnega mesta v Gorenju.

Največja prednost pa bo seveda za lokalno skupnost, saj se s traso F2 ves promet proti Koroški izogne mestu Velenje. Če seveda ne omenjam pomena ceste za Koroško regijo...

3. Kateri so po vašem mnenju negativne strani gradnje hitre ceste po trasi F2 (npr. hrup, več prometnih nesreč, onesnaženost zraka itd.)?

Na traso je, kot sem že povedal, potrebno gledati iz širšega vidika in ne le iz vidika neposrednega okolja, v katerega se umešča trasa. Celotna okoljska obremenitev bo zaradi krajše (torej hitrejša) vožnje manjša kot doslej, manj bo tudi prometnih nesreč, saj bodo lokalne ceste bistveno manj obremenjene.

4. Kaj bi vaše podjetje pridobilo z izgradnjo hitre ceste po trasi F2?

Hitrejši dostop do glavnih prometnih koridorjev v smeri Italija – Avstrija in Hrvaška.

5. Bi lahko rekli, da bo gradnja hitre ceste po trasi F2 pomembna odskočna deska za razvoj vašega podjetja? Prosimo, če vaš odgovor utemeljite.

Nace Esih: Ali bomo krompir sadili na asfaltu?

Vsak infrastrukturni projekt je dolgoročno pogoj za razvoj podjetij v njegovi okolici. Spomnimo se predpredprejšnje skupne države (Avstro-Ogrske), ki je pred več kot 100 leti izgradila železniško progo med Zeltwegom in Celjem z namenom povezati ti dve regiji in povečati gospodarsko sodelovanje med njima. Te povezave ni več in na Koroško se vozimo za kolonami kamionov in se sprašujemo, zakaj neki jo je bilo potrebno ukiniti. Pameten gospodar investira v infrastrukturo in zagotavlja dolgoročno možnost za prometne in s tem tudi gospodarske povezave.

Kadri, ki se danes vozijo na delo v Avstrijo bi lažje našli delo v Sloveniji. Npr. vožnja iz Prevalj do Velenja danes vzame enako časa, kot vožnja do Celovca, pa je kar nekaj kilometrov manj. In potem naši ljudje »steigen das Bruttosozialprodukt v Avstriji, namesto v Sloveniji, ker jim je pač tja bližje.

Morda je težko odgovoriti, kakšen bi bil neposredni učinek nove cestne povezave na podjetje, kot je Gorenje. Definitivno pa lahko povemo, da pozitiven.

6. Katere so nevarnosti, ki bi jih lahko prinesla gradnja hitre ceste po trasi F2 (npr. večja konkurenca itd.)? Prosim, če vaš odgovor razložite.

Ne vidim posebnih nevarnosti, vidim pa veliko (poslovnih) priložnosti.

7. Bi nam želeli še kaj sporočiti?

Kitajski pregovor pravi: kadar zapiha veter, nekateri ljudje začnejo zidati zavetja, drugi pa mline na veter. Kaj bomo zidali mi?

Priloga 3: Intervju s predstavnikom civilne iniciative Braslovče

1. Ali na splošno podpirate gradnjo hitre ceste do Koroške (če ne upoštevamo po kateri trasi bo potekala)? Prosim, če utemeljite zakaj.

Celotna Slovenija in tudi Koroška, Dolenjska in Bela krajina si zaslužijo boljšo prometno infrastrukturo. Podpiramo takšno, ki bo omogočala razvoj cestnega, železniškega in javnega potniškega prometa.

2. Ste za gradnjo hitre ceste po trasi F2? Zakaj ste za oziroma proti?

Poteku tretje razvojne osi po trasi F2 nasprotujemo iz petih razlogov. Ta trasa ne povezuje Velenja in Celja, je prometno neučinkovita, najdražja, porabi največ kmetijske zemlje in poruši največ stanovanjskih hiš, kar celo naselje. To traso primerjamo s TEŠ 6, kjer je postalo jasno, da je dražja rešitev - slabša.

3. Ali bi vam hitra cesta po trasi F2 prinesla kakšne prednosti (npr. boljšo dostopnost, manj prometnih nesreč, razvoj gospodarstva, priseljevanje ljudi)?

Nace Esih: Ali bomo krompir sadili na asfaltu?

Vsaka izmed tras hitre ceste bi nekaj prinesla in nekaj odnesla. Med koristi avtocest na splošno sodijo: nižji stroški potovanja, večja povezanost, oz. kohezivnost države in višja prometna varnost. Kratkoročno v času gradnje pozitivno vpliva na rast BDP in več začasno več delovnih mest. Sicer pa med trasami pa so razlike velike: nekatere trase prinašajo več koristi, druge pa manj.

Med splošne slabosti avtocest spadajo favoriziranje avtomobilskega prometa, kar povzroča visoko okoljsko škoda (hrup, prašni delci PM10 ipd.), visoke stroške mobilnosti za posameznike (potrebno imeti svoj avtomobil) in za družbo kot celoto (visoki stroški investicije in vzdrževanje). Tudi tukaj velja, da so lahko ceste umeščene bolj ali manj premišljeno, kar ima za posledico različne višine investicije, povečanje prometa ipd.

Konkretno so prednosti trase F2 v lokalno zmerno ugodni točki priključevanja v Velenju in v politično oportunem položaju za Savinjsko-Šaleško povezavo občin.

4. Kateri so po vašem mnenju negativne strani gradnje hitre ceste po trasi F2 (npr. hrup, uničenje kmetijskih zemljišč, onesnaženost zraka, uničenje kulturne pokrajine itd.)?

Slabosti trase F2 so:

- med vsemi možnimi trasami ima največji vplivu na kmetijsko zemljo, vodne vire in gradnja bi bila zelo zahtevna, kar se kaže v visoki investicijski ceni,*
- ne povezuje mest, zato bi veliko prometa ostalo na trasi Velenje-Arja vas. Upravičeno obstaja tveganje, da bi morali zgraditi še drugo štiripasovnico (do Arje vasi), ker bi tam zastoji ostali, med Šentrupertom in Arjo vasjo pa avtocesto A4 še razširiti, ker je v Arnovskem gozdu velika industrijska cona.*

Povedano enostavno: ta trasa je dražja, zahtevnejša in z večjimi okoljskimi vplivi, a še vedno ne povezuje Velenja in Celja, kar je bil izhodiščni namen.

5. Bi nam želeli še kaj sporočiti?

Pri gradnji infrastrukture takšnega merila, kot je 3. razvojna os, je najpomembnejše sledenje dolgoročnim usmeritvam države v korist vseh državljanov Slovenije. Pomembno je zagotoviti čim več koristi za čim več prebivalcev. Kratkoročni motivi ene ali druge lokalne skupnosti ne smejo biti izhodišče za oblikovanje tako dragega in pomembnega infrastrukturnega projekta.

V ta namen imamo dolgoročne razvojne dokumente kot so Strategija prostorskega razvoja Slovenije, Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji in druge. Strategija prostorskega razvoja usmerja razvoj v policentrično poselitev (namesto centralizacije) in opredeljuje 3. razvojno os kot povezavo med Koroško, Velenjem, Celjem, Novim mestom in Belo krajino, s čimer bi okrepili regijska središča (namesto bližnjice v Ljubljano). Prometna strategija pa predpisuje primarno upravljanje prometa, nato obnovo, nato rekonstrukcijo obstoječih tras in

Nace Esih: Ali bomo krompir sadili na asfaltu?

šele če to ne zadošča - novogradnjo cest v obstoječih prometnih koridorjih. Ne pa ustvarjanje novih koridorjev, kjer jih sedaj ni.

V civilni iniciativi že od leta 2007 opozarjamo, da predlagan potek po trasi F2 ni v skladu s prostorsko in prometno strategijo, zaradi česar je dražja in manj učinkovita, kot bi morala biti in bi lahko bila.

Nace Esih: Ali bomo krompir sadili na asfaltu?

IZJAVA

Mentorica, Maja Sirše, v skladu z 2. in s 17. členom Pravilnika raziskovalne dejavnosti »Mladi za Celje« Mestne občine Celje, zagotavljam, da je v raziskovalni nalogi z naslovom Ali bomo krompir sadili na asfaltu?, katere avtor je Nace Esih (8.a):

- besedilo v tiskani in elektronski obliki istovetno,
- pri raziskovanju uporabljeno gradivo navedeno v seznamu uporabljene literature,
- da je za objavo fotografij v nalogi pridobljeno avtorjevo (-ičino) dovoljenje in je hranjeno v šolskem arhivu;
- da sme Osrednja knjižnica Celje objaviti raziskovalno nalogo v polnem besedilu na spletnih portalih z navedbo, da je nastala v okviru projekta Mladi za Celje,
- da je raziskovalno nalogo dovoljeno uporabiti za izobraževalne in raziskovalne namene s povzemanjem misli, idej, konceptov oziroma besedil iz naloge ob upoštevanju avtorstva in korektnem citiranju,
- da smo seznanjeni z razpisnimi pogoji projekta Mladi za Celje.

Celje, 26. 2. 2019

Šola: OŠ Frana Kranjca Celje

Podpis mentorja(-ice)

Maja Sirše

Podpis odgovorne osebe

Danica Šalej