

Zbirka medijskih objav

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE, za obdobje 1. 3. 2019

Število objav: 6

Internet: 2

Tisk: 4

Spremljane teme:

Inženirska dejavnost, ...: 1

Inženirska zbornica ...: 1

Barbara Škraba Flis: 0

Zbor za oživitev ... ZORG: 0

Gradbeni zakon: 2

Zakon o ... načrtovanju: 1

Zakon o ... arhitektih: 0

Inženir geodezije: 0

Odgovorni geodet: 0

Gradbena parcela: 1

Evidenca stavbnih zemljišč: 0

200 let ... Slovenskem: 0

Tisk	Naslov	NAJPERSPEKTIVNEJŠA POSLOVNA CONA V SLOVENIJI?		
Zaporedna št. 1	Medij; Doseg	Svet24; 118.000, Slovenija	Stran: 32	Površina: 515 cm ²
	Rubrika, Datum	Ostalo; 28. 2. 2019		
Stran v zbirki: 5	Avtor	Unknown		
	Teme	Gradbena parcela		
Povzetek	...pridobiti okoljsko soglasje. To so že gradbena zemljišča v naši lasti in po izpeljavi vseh postopkov, računam, bomo lahko zainteresiranim kupcem ponudili še 8 gradbenih parcel . Verjetno je ena izmed prednosti poslovne cone tudi ta, da ponuja delovna mesta za domačine in hkrati v občine dnevno pripelje prebivalce iz preostalih...			

Internet	Naslov	V podvoz na Ledini po letu 2021 tudi tovornjaki		
Zaporedna št. 2	Medij; Doseg	Maribor24.si; 100.379, Slovenija		
	Rubrika, Datum	ostalo; 1. 3. 2019		
Stran v zbirki: 7	Avtor	Unknown		
	Teme	Gradbeni zakon		
Povzetek	...dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja (PDG) za cestno povezavo s komunalno infrastrukturo in za podvoz. »PGD bo potrebno dopolniti zaradi spremembe gradbene zakonodaje in nato še pridobiti projekte za izvedbo gradnje in morebiti odkupiti določene nepremičnine, v skladu z dopolnjeno PGD,« pojasnjujejo. V sporazumu določena..			

Internet	Naslov	Jure Leben za Mladino: Odgovoren sem, da se je projekt drugega tira premaknil z mrtve točke		
Zaporedna št. 3	Medij; Doseg	Mladina.si; 58.845, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 1. 3. 2019		
Stran v zbirki: 17	Avtor	Staš Zgonik		
	Teme	Gradbeni zakon		
Povzetek	...vtikam, dokler zadeve na kakšni točki ne zastanejo in se je treba odločiti, kako naprej. V kratkem bomo denimo koaliciji predstavili sveženj prenovljene gradbene zakonodaje . To nalogo je državni sekretar z ekipo opravil čisto sam. Zaupam mu in stvari lepo tečejo. Moja prisotnost je pomembna predvsem pri oblikovanju politik,...			

Tisk	Naslov	Listina občine Slovenska Bistrica Viktorju Marklju in Marjanu Pipenbaherju		
Zaporedna št. 4	Medij; Doseg	Panorama; , Slovenija	Stran: 6	Površina: 354 cm ²
	Rubrika, Datum	Ostalo; 28. 2. 2019		
Stran v zbirki: 19	Avtor	Unknown		
	Teme	Inženirska zbornica Slovenije		
Povzetek	...o. o., Maribor, v katerem kot projektant in direktor deluje še danes. Je član več strokovnih združenj v Sloveniji in tujini ter ima pridobljeno licenco inženirske zbornice Slovenije , Hrvaške in Srbije. Osem let je bil predsednik Slovenskega društva gradbenih konstruktorjev, kjer trenutno opravlja funkcijo predsednika. Strokovno deluje...			

Tisk	Naslov	Prišel, potkal, se zaposlil. V enem dnevu.		
Zaporedna št. 5	Medij; Doseg	Delo - Svet kapitala; , Slovenija	Stran: 14	Površina: 841 cm ²
	Rubrika, Datum	Ostalo; 1. 3. 2019		
Stran v zbirki: 22	Avtor	Milka Bizovičar		
	Teme	Inženirska dejavnost, inženirji		
Povzetek	...pristaneš lahko tudi v zaporu, če sprejmeš napačno odločitev. Po službi s sodelavci na desko »Tu imam ustrezno razmerje med zasebnim in poklicnim življenjem, inženirstvo je cenjeno. Za delo dobiš primerno plačilo. Vsaj v manjših podjetjih, kjer potrebujejo kader, da sploh lahko poslujejo, so pripravljene ponuditi nekoliko...			

Tisk	Naslov	Pot do OPN je bila dolga in naporna		
Zaporedna št. 6	Medij; Doseg	Domžalski slamnik; , Slovenija	Stran: 9	Površina: 879 cm ²
	Rubrika, Datum	Ostalo; 28. 2. 2019		
Stran v zbirki: 25	Avtor	Miha Ulčar		
	Teme	Zakon o prostorskem načrtovanju		
Povzetek	<p>...Košutnik, vodja oddelka za urejanje prostora na Občini Domžale, je v zvezi s pripravo OPN povedal, da temeljno pravno podlago za pripravo OPN predstavlja Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt) iz leta 2007. V novembru 2017 je stopil v veljavo nov Zakon o urejanju prostora, ki se je začel uporabljati 1. 6. 2018, vendar se je postopek...</p>			



NAJPERSPEKTIVNEJŠA POSLOVNA CONA V SLOVENIJI?

O DELOVANJU POSLOVNE CONE KOMENDA, ki v občino dnevno privablja številne delavce in poslovne partnerje iz vseh koncev Slovenije, smo govorili z njenim direktorjem Maticem Romšakom in ta nam je orisal delovanje podjetja ter načrte za naslednja leta.

Kaj je namen Poslovne cone Komenda?

Poslovna cona je nastala pred skoraj 15 leti, ko se je tedanja občinska uprava pod vodstvom Tomaža Drolca odločila, da na številna povpraševanja podjetnikov zagotovijo zemljišča, na katerih bi lahko domači podjetniki in tudi podjetniki iz drugih koncev Slovenije uresničevali svoje poslovne ambicije. Prvi del cone so začeli razvijati že leta 2004 in meri 18 hektarjev, prvi kupci so začeli graditi že leta 2005. Zaradi vse večjega povpraševanja in pomanjkanja prostora je občina drugi del začela razvijati leta 2008, ko je bil sprejet tudi lokacijski načrt. Ta del cone pa meri več kot 70 hektarjev, v njem so svoje mesto našla številna dobra domača in tuja podjetja, ki ustvarjajo veliko dodano vrednost, tako da smo s samim razvojem cone kar zadovoljni. Po

gospodarskih kazalnikih so tukaj v coni kar tri od najboljših slovenskih podjetij. Zemljišča so bila od začetka vsa opremljena s komunalno infrastrukturo.

Kakšni so cilji za prihodnost?

Ugotovili smo, da je postala Poslovna cona glede na interes podjetnikov kar malo premajhna, ker so praktično vsa zemljišča prodana. Zato smo pred časom s pristojnimi inštitucijami določili še 2,5–2,7 hektarja veliko območje, za katerega zdaj preko pravno upravnih postopkov poskušamo pridobiti okoljsko soglasje. To so že gradbena zemljišča v naši lasti in po izpeljavi vseh postopkov, računam, bomo lahko zainteresiranim kupcem ponudili še 8 **gradbenih parcel.**

Verjetno je ena izmed prednosti poslovne cone tudi ta, da ponuja delovna mesta za domačine in hkrati v občini dnevno pripelje prebivalce iz preostalih delov Slovenije.

Poslovna cona Komenda je po raziskavah najperspektivnejša poslovna cona v Sloveniji. Leži v osrednji slovenski regiji, je dobro dostopna z vseh smeri, leži blizu Ljubljane, blizu meje, blizu letališča, tudi prometna povezava je dokaj dobra in upamo, da bo v naslednjih letih še boljša, tako da je cona vabljiva tudi za zaposlene. Končno smo se dogovorili tudi z avtobusnim prevoznikom, da zdaj poteka redna linija iz Komende preko cone v Ljubljano, s tem pa smo rešili problem dostopnosti.

Bi izpostavili kakšen pro-

blem, s katerim se srečujete?

Drugih problemov, razen povezovalne ceste, ne vidim. Ko vzpostavimo še to, da se bo promet težjih vozil lahko izognil Vodcam, bomo coni lahko pripisali še eno zvezdico več. Številni pa so opazili, da manjkajo pošta banka in trgovina, kar je po svoje zanimivo. Imeli smo odlično lokacijo, ki smo jo ponudili vsem slovenskim trgovcem, a se noben za zdaj ni odločil, čeprav že v tem trenutku v coni dnevno dela več kot 2500 delavcev.

Kako pa vi usklajujete mesto direktorja, športno aktivnost v triatlonu, zasebno življenje?

S svojim prvim mandatom sem nastopil leta 2010 in takrat je bilo zelo težko. Podjetje je bilo v zaostrenih odnosih z upniki, bankami, nekaj podjetij se je tudi umaknilo in želelo kupnino nazaj, takrat je bilo potrebnih veliko pogajanj, morali smo spet vzpostaviti zaupanje v podjetje, vse kredite smo reprogramirali in jih začeli redno vračati, takrat za triatlon, s katerim se ukvarjam dobrih dvajset let, ni bilo. Danes je podjetje stabilno, poslujemo brez večjih pretresov, sam pa, dokler bom še dosegal rezultate v športu, bom to še počel, ker je to zame kot neki del kompenzacije poslovnega stresa. V športu si največkrat sam s sabo in lahko resnično daš »možgane na pašo.« Če so misli izčrpane, jih potem po treningu izčrpano telo pozdravi. Telo je utrujeno, glava pa je spet sveža.

Matic Romšak,
direktor Poslovne
cone Komenda



SODELOVANJE Z OBČINO

»Sodelovanje je zelo dobro. Tudi z nadzornim svetom odlično sodelujemo. Poslovanje je transparentno, občina dobiva redna poročila in vsako leto pooblasti nadzorni svet občine, da še sam preveri poslovanje. Od leta 2010 smo povrnili komercialnim bankam tudi večji del kreditov, ki so bili namenjeni za postavitev komunalne infrastrukture. Trem od štirih bank smo povrnili že vse, upam, da bomo zadnji banki sredstva dokončno povrnili v naslednjem letu,« nam je povedal direktor Poslovne cone Matic Romšak.



V podvoz na Ledini po letu 2021 tudi tovornjaki

GABRIJEL TOPLAK • 1 ura

Ocenjena vrednost skupne investicije je 6,5 milijonov evro; DRSI bo financirala 4 milijone, MOM pa 2,5 mio evrov.



Podvozu pod železniško progo na Ledini, ki povezuje Bohovo in Tezno ter je bil še pred leti znan predvsem po tem, da je bil skorajda po vsakem nalivu poplavljen in neprevozen, se vendarle obetajo boljši časi.

Bližje in hitreje od vzhodnega dela mesta proti zahodu

Iz službe za odnose z javnostmi na Mestni občini Maribor so sporočili, da z Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) nadaljujejo projekt, kot sta se obe strani obvezali s podpisom sporazuma. »Ko bo celoten projekt realiziran, rok je konec leta 2021, bo vzpostavljena bližja in hitrejša cestna povezava za vsa vozila med vzhodnim in zahodnim delom Maribora oziroma med Teznom in Razvanjem. Tudi za tovorni promet, za katerega sedaj vožnja skozi ni možna,« so zapisali. Podpis sporazuma za izvedbo podvoza Ledina in gradnjo navezovalne ceste s komunalno infrastrukturo na glavni železniški progi Zidani most-Maribor je bil z državo, ministrstvom za infrastrukturo in DRSI podpisan jeseni 2018.

Dolžina novega cestnega odseka s podvozom približno 400 metrov

»Izgradnja celotne ceste Ledina je razdeljena na 3 faze, dolžina novega cestnega odseka s podvozom pa je približno 400 metrov. Na območju obstoječega podvoza, ki je neustrezen, bo zgrajen novi, ki bo opremljen z vsemi tehničnimi lastnostmi za normalno odvijanje prometa za vsa motorna vozila, kolesarje in pešce,« pišejo

občinski piarovci.

V postopku pridobivanja gradbenega dovoljenja

Za omenjeni odsek sta izdelani projektna dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja (PDG) za cestno povezavo s komunalno infrastrukturo in za podvoz. »PGD bo potrebno dopolniti zaradi spremembe **gradbene zakonodaje** in nato še pridobiti projekte za izvedbo gradnje in morebiti odkupiti določene nepremičnine, v skladu z dopolnjeno PGD,« pojasnjujejo.

V sporazumu določena razmejitev stroškov

Po podpisnem sporazumu o sofinanciranju skupne investicije za izvedbo manjkajočega odseka ceste, kjer bo določena razmejitev stroškov, bo DRSI v celoti financirala stroške odkupa nepremičnin, ki bodo po gradnji ostale v njeni lasti in izgradnjo podvoza s pripadajočo komunalno infrastrukturo. »MOM bo v celoti financirala stroške odkupa nepremičnin, ki bodo po gradnji ostale v njeni lasti in gradnjo cestne Ledina oziroma Perhavčevo cesto s komunalno infrastrukturo. Ostali stroški sofinanciranja so v sporazumu določeni v razmerju 60 odstotkov DRSI in 40 MOM. Ocenjena vrednost skupne investicije znaša 6,5 milijonov evro, od tega se ocenjuje, da bo DRSI financirala 4 milijone, MOM pa 2,5 mio evrov,« pravijo na občini.

Obstoječi podvoz brez ustreznih tehničnih elementov za promet

Poudarjajo še, da obstoječi podvoz pod glavno železniško progo Zidani most – Šentilj tudi nima ustreznih tehničnih elementov za promet z motornimi vozili, vključno z intervencijskimi vozili. Prav tako je brez urejene infrastrukture za peš in kolesarski promet, zadostno niti ni urejeno odvodnjavanje padavinskih oziroma meteornih voda obstoječega podvoza.

STAŠ ZGONIK |
FOTO: UROŠ ABRAM1. 3. 2019 | MLADINA
9 | POLITIKA | INTERVJU

Jure Leben za Mladino: Odgovoren sem, da se je projekt drugega tira premaknil z mrtve točke

»Odgovoren sem, da se je projekt drugega tira premaknil z mrtve točke«



Priprave na intervju z ministrom Juretom Lebnom so potekale kot po scenariju slabe nadaljevanke. Po večmesečnem dogovarjanju smo za pogovor določili prejšnji petek, dan po oddaji Tarča na TV Slovenija o maketi drugega tira, po kateri so ministru zaradi nezadovoljivih pojasnil o njegovi vpletenosti mnogi napovedali skorajšnji konec ministrovstva. Na intervjuju o tem še ni želel veliko povedati. Zatrjeval je, da je osredotočen na trenutno ministrsko funkcijo. Še v nedeljo je kazalo, da bi se lahko izvlekel, saj se mu premier Marjan Šarec, ki njegovo delo zelo ceni, še ni bil pripravil odreči. A pritisk je naraščal in po novici, da je proti njemu vložena kazenska ovadba in da je policija preiskavo razširila tudi nanj, je v sredo zjutraj premieru vendarle ponudil svoj odstop. Za nameček je to storil kar iz bolnišnice, kjer okreva po operaciji zaradi zloma noge. Še isti dan popoldne je premier s težkim srcem odstop sprejel, hkrati pa napovedal, da je v primeru, da bi Lebna policijska preiskava oprala krivde, z njim spet pripravljen

sodelovati in da bo na ministrstvu za okolje zahteval nadaljevanje načina dela, ki ga je vpeljal Leben.

Kdo plača 130 tisoč evrov za maketo? Se niste niti malo zdrznili, ko ste videli številko?

Skrbel sem za projekt, vreden dobro milijardo evrov, in za tako velik projekt je ključno tudi, da se jasno predstavi javnosti. Ocenjevati, ali je cena glede na predvideno tehnologijo primerna, je zame zelo težko, saj nisem strokovnjak na tem področju. Zaupal sem ljudem nad in pod sabo.

Pa ste bili seznanjeni s konkurenčno ponudbo?

Ne. Vključen sem bil pri oblikovanju vsebine, kar je tudi vidno iz vse do zdaj objavljene korespondence. Predvsem pa sem se vključil, ko se je zadeva znašla na mrtvi točki. Takrat sem, kot je vidno, sporočil, da bom sam sprejel odločitev in odgovornost, če se zadeva ne premakne. Iz nadaljnje komunikacije pa je vidno, da so rešitev našli tudi brez mene. Naredil sem kljukico in šli smo naprej.

Delujete kot nekdo, ki ima rad vse pod nadzorom, ki je seznanjen z vsemi informacijami, ki se rad osebno prepriča o pomembnih stvareh. Zato vaši izgovori, da o vsem skupaj niste bili obveščeni, delujejo neprepičljivo.

Morda za zunanjega opazovalca. Če pa podrobneje pogledate dnevne aktivnosti na ministrstvu, hitro ugotovite, da naše službe delujejo zelo samostojno. Načeloma se v aktivnosti ne vtikam, dokler zadeve na kakšni točki ne zastanejo in se je treba odločiti, kako naprej. V kratkem bomo denimo koaliciji predstavili sveženj prenovljene **gradbene zakonodaje**. To nalogo je državni sekretar z ekipo opravil čisto sam. Zaupam mu in stvari lepo tečejo. Moja prisotnost je pomembna predvsem pri oblikovanju politik, pri akutnih problemih in takrat, ko je treba znova vzpostaviti porušeno zaupanje javnosti.

Se strinjate, da je bil razpis za maketo izveden vse prej kot korektno?

Lahko se strinjam, da je prišlo, kot je pokazala notranja revizija v prejšnjem mandatu, do napake v izračunu, kar vsekakor ni v redu. In seveda je to slabo vplivalo na celoten projekt drugega tira. Menim, da se je treba iz teh dogodkov nekaj naučiti in iti naprej. Prejšnji teden smo dobili dobro novico, da nam je tudi Evropska investicijska banka prižgala zeleno luč, in na nas vseh je, da se gradnja čim prej začne. Mislim, da smo na dobri poti.

Če osebno odgovornost zavračate, kakšna je vaša objektivna odgovornost?

Odgovoren sem, da se je projekt drugega tira premaknil z mrtve točke. Ko je treba sprejeti odločitev, ne bežim od odgovornosti. Kot družba se moramo odločiti, kaj pričakujemo od politikov. Ali naj pridem v službo, podpišem papirje, preberem časopise, grem na stranko, vlado in domov, ali pa je politik tisti, ki mora zagotoviti napredek na svojem področju. Mislim, da smo v minulih petih mesecih pokazali, da je napredek mogoč tudi v primeru ministrstva za okolje in prostor.

Vlada je zavrnila dopolnitev zakona o Magni, ki bi obravnavala prepoved gradnje tovrstnih objektov na vodovarstvenih območjih, ki jo vsebuje 69. člen zakona o vodah. Hkrati pa je

vendarle dosegla, da bo lakirnica lahko začela obratovati. Kako razumete najnovejši boj Gorazda Marinčka in okoljske organizacije ROVO v primeru Magna?

Na sestanku, ki ga je organiziral minister Počivalšek in na katerem sem bil tudi sam, se je potrdil problem, da zakon o vodah ni optimalno napisan. Vsi se osredotočajo na famozni 69. člen, premalo ljudi pa bere cel zakon, recimo 74. člen, ki ponuja nekatere izjeme glede gradnje na vodovarstvenih območjih. Ne gre za izjemo, ki bi veljala zgolj za Magno. Enako je bilo omogočenih že več kot 20 projektov velikih podjetij, denimo tudi Pivovarne Union. Zakon o vodah je treba prenoviti in jasno napisati, kakšni posegi so dovoljeni na kakšnem območju. Kot okoljski minister se moram zavedati, da je edini pravi pristop sistemski pristop, zato sem v vladi glasoval proti spremembi zakona o Magni. Zakaj je neka okoljevarstvena organizacija tako dolgo vztrajala pri tem scenariju, težko komentiram. Na mizi sem imel tudi pobudo investitorja, da se ROVU odvzame status organizacije, ki deluje v javnem interesu na področju okolja, a v kaj takega kot okoljski minister nisem moral privoliti.

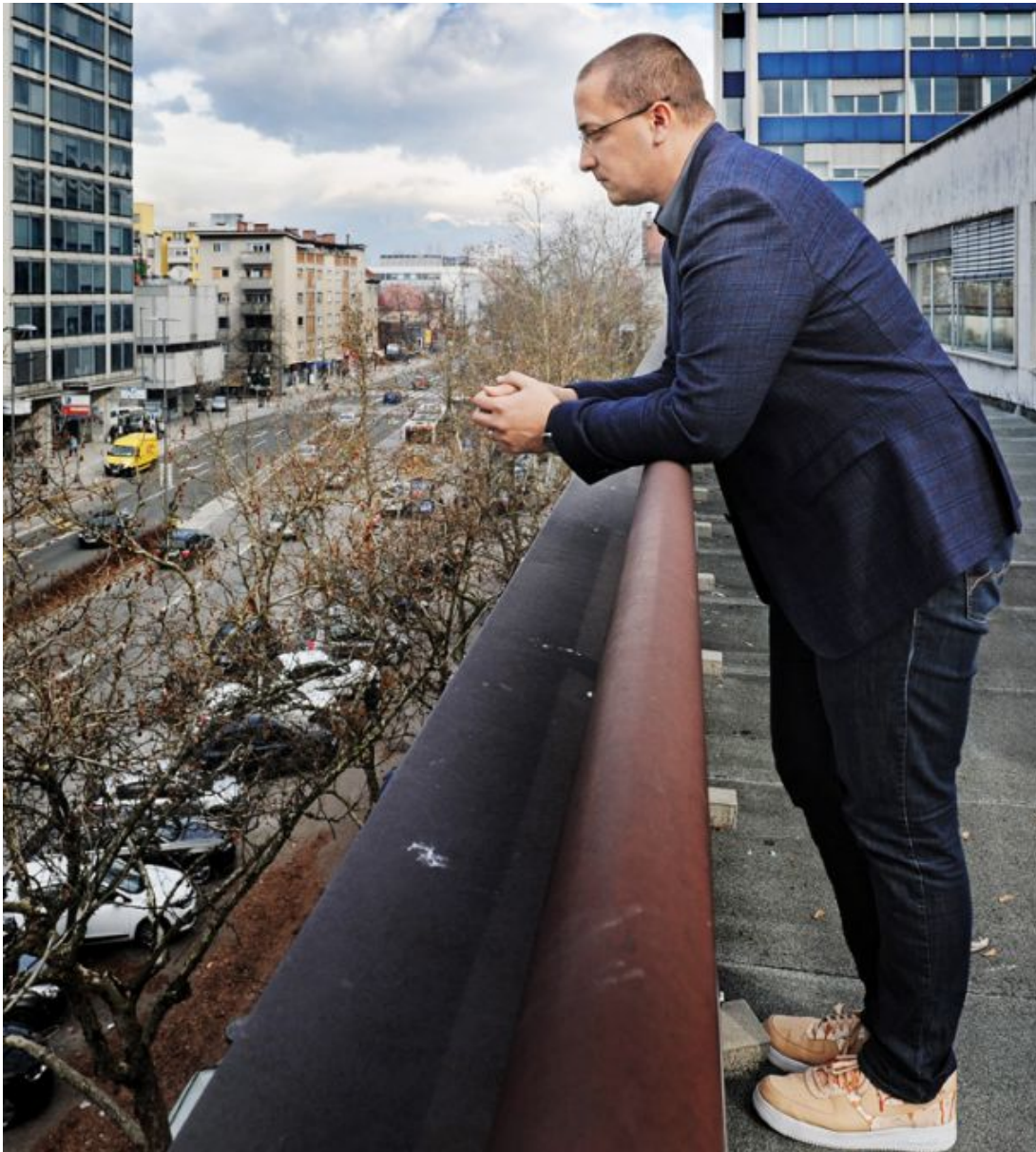
Marinček trdi, da so s tem dosegli, da je država priznala veljavnost 69. člena zakona o vodah in s tem raven zaščite vodovarstvenih območij, ki je danes v številnih primerih kljub zakonskemu predpisu ne spoštuje.

Na področju okoljske zakonodaje imamo veliko anomalij. To se je zgodilo predvsem zato, ker je bilo okoljsko ministrstvo v zadnjem desetletju predvsem ministrstvo za kupčkanje pri sestavljanju koalicije. Ministri se niso ukvarjali z zaposlenimi in ti so bili velikokrat prepuščeni sami sebi. Ne bi želel komentirati, kako si kdo razlaga odločitve vlade v primeru Magna, ne nazadnje tudi nisem bil zraven pri celotnem postopku. Moja naloga je, še enkrat poudarjam, da zagotovim celotno sistemsko rešitev za vse nadaljnje primere oziroma investitorje, in sicer s poglobitnim izhodiščem: najprej okolje in zdravje ter enaka obravnava vseh investitorjev, potem pa vse ostalo.

Ko si del vlade, ki mora voditi državo, je treba znati zagotavljati ravnotežje med zdravjem ljudi in okolja na eni ter razvojem države na drugi strani. Naj nam je vseč ali ne – vlada in ministri so tukaj zato, da vladajo.

Ampak prav v primeru Magne ste izjavili, da državni interes prevlada nad interesi okolja.

Ko pa si del vlade, ki mora voditi državo, je treba znati zagotavljati ravnotežje med zdravjem ljudi in okolja na eni ter razvojem države na drugi strani. Naj nam je vseč ali ne – vlada in ministri so tukaj zato, da vladajo. V primeru Magne je bilo veliko teženj, da bi se vzpostavila nekakšna fronta med ministrstvom za okolje in ministrstvom za gospodarstvo. A prepričan sem, da lahko ta dva resorja dobro sodelujeta in skupaj s potencialnim investitorjem poiščeta optimalno rešitev. Projekt Magna se je začel pred mojim mandatom, moja naloga v tem primeru je predvsem zagotavljanje spoštovanja vseh ukrepov, zapisanih v okoljevarstvenem dovoljenju.



Zelo jasno ste se opredelili proti hidroelektrarnam na Muri. Zakaj? Ali v tem primeru državni interes po zanesljivi energetski oskrbi ne prevlada nad interesom varovanja okolja?

Tudi v tem primeru gre za vzdrževanje ravnovesja. Slovenija mora vsekakor več vlagati v razvoj obnovljivih virov energije. A v primeru izkoriščanja vodne energije se moramo po mojem mnenju najprej osredotočiti na gradnjo hidroelektrarne Mokrice, ki je zadnja predvidena v spodnjesavski verigi, in pa izkoristek potenciala na srednji Savi. V primeru Mure pa lahko zagotovimo ohranjanje naravnega okolja. Vemo, da ima območje Unescov certifikat in da je tam biosferni rezervat. Tako ohranimo delček narave, kamor gredo ljudje lahko na izlet, v naravo, in s tem omogočimo razvoj turizma. Se pa zavedam, da je nasprotovanje vsaki ideji problem. Ljudje ne bi gledali vetrnic, ne bi imeli hidroelektrarn. Edini dve alternativni rešitvi razvoju lastnih obnovljivih virov pa sta višja položnica in uvoz elektrike iz tujine ali pa nova jedrska elektrarna.

Električna energija naj bi bila temelj prihodnje energetske oskrbe prebivalstva. Pri ogrevanju se povečuje delež toplotnih črpalk, tudi cestni promet naj bi se elektrificiral. Električne bomo potrebovali vse več, hkrati pa nočemo TEŠ 6, se bojimo jedrske energije, nasprotujemo degradaciji rek s hidroelektrarnami ... Sončna in vetrna energija še vedno pomenita praktično zanemarljiv delež energetske oskrbe. Kako si sploh predstavljate slovensko energetsko prihodnost?

Zame kot okoljskega ministra je to zelo velik izziv. H katerikoli predlagani alternativni se pojavi kup pripomb. Na neki točki se bomo morali odločiti. Vsega ne moremo imeti. Nihče si v bližini ne želi energetskega objekta, vsi pa želijo imeti na voljo dovolj poceni elektrike za svoje mobilne telefone, Facebook itd. Moj odgovor na to je, da moramo v vsakem dokumentu, v vsakem okoljskem programu, iti ambiciozno s koraki naprej. V letošnjem podnebnem programu, denimo, ne nudimo več subvencij za nakup avtobusov na zemeljski plin. Do podpore bodo upravičeni le še avtobusi na vodik in elektriko. Tehnologija mora iti naprej.

Pri uvajanju obnovljivih virov bova morala s kolegico Bratuškovo zelo aktivno sodelovati, da bomo tudi na področju energetske politike kar najbolje izkoristili delovanje Eko sklada in pa 150 milijonov evrov, ki se bodo letos predvidoma natekli v podnebni sklad.

Ob tem pa moramo končno enkrat narediti družbeni preskok, reči bobu bob in si priznati, da bomo elektriko bodisi proizvajali sami bodisi jo bomo uvažali in plačevali ustrezno višje položnice. Sam menim, da to ni neizogibno. Z razvojem hidroelektrarn na primernih območjih in vlaganjem v energetsko učinkovitost s pomočjo sanacije stavb, razvojem fotovoltaike in tudi izkoriščanjem vetrne energije nam lahko uspe.

Kot ste že omenili, je edina resna nizkoogljična energetska alternativa gradnja drugega bloka nuklearke. Bi se bili pripravljene zavzeti zanjo?

Glede na vprašljivo sprejemljivost jedrske energije v naši družbi menim, da bi bila najboljša rešitev izvedba referendumu o tem vprašanju. Sočasno pa se seveda zavedam, da odločitve o tako strokovnem vprašanju ni primerno prelagati na ramena širše javnosti in da bi se morala o takih vprašanih odločati vlada. A še vedno vidim referendum kot najboljši korak naprej.

Kljub temu da bo razprava posledično temeljila na čustvih, ne pa na strokovnih argumentih?

Tega se zavedam, a še vedno kot okoljski minister trdim, da je referendum najboljša možna odločitev.

Kako gledate na dejstvo, da je proteste rumenih jopičev v Franciji sprožil napovedani dvig okoljskih dajatev na gorivo?

Težko bi rekel, da je bil to glavni razlog.

**Kot družba se moramo odločiti, kaj pričakujemo od politikov.
Ali naj pridem v službo, podpišem papirje, preberem**

časopise, grem na stranko, vlado in domov, ali pa je politik tisti, ki mora zagotoviti napredek na svojem področju.

Bil pa je sprožilec.

Če je tako zbrani denar porabljen namensko, z okoljskimi dajatvami nimam težav. Ob prenovi zakona o varstvu okolja bomo denimo del sredstev, zbranih z okoljskimi dajatvami, namenili za sanacijo degradiranih območij. Fosilna goriva je smiselno malenkost bolj obremeniti, hkrati pa omogočiti dodatne ugodnosti za čistejše alternative. Boniteta za službena vozila na električni pogon bi morala biti denimo po mojem mnenju nič. S spodbudami je treba omogočiti novim tehnologijam, da se razvijejo. Tudi za razvoj javnega prometa bi morali nameniti dodatna sredstva, ki bi jih pridobili z namenskimi okoljskimi dajatvami. Ljubljana bi denimo lahko uvedla simbolično takso za vstop z avtomobilom v mesto, zbrani denar pa namenila modernizaciji LPP in prometne infrastrukture.

Pa se vam zdi, da primer rumenih jopičev ne nakazuje na to, da bodo ljudje ambiciozno okoljsko politiko podpirali, le dokler jih ne bo osebno preveč udarila po žepih?

Tega se dobro zavedam. Taki smo kot družba. Dober primer je kurjenje lesa v gospodinjstvih. Vsi bi radi dihali čist zrak, hkrati pa bi za ogrevanje plačevali čim manj, kar velikokrat pomeni vreči v peč vse, kar pač gori. Vsi si želijo čistega okolja, a ko tečem po Barju, vidim odvržene pločevinke. Treba je narediti miselni preskok. A pri mladi državi, kot je Slovenija, je tak daljši proces normalen.

Osnovni problem okoljskih dajatev je v tem, da so regresivne, da torej najbolj prizadenejo ljudi z najnižjimi dohodki. Tudi denimo investicijo v samooskrbi s sončno energijo si lahko privoščijo zgolj tisti, ki ima dovolj razpoložljivih sredstev. Kako zagotoviti, da okoljska politika ne bo povzročala dodatnega razslojevanja v družbi?

Treba je razumeti, da prehod na čistejše energetske vire zahteva prehodno obdobje. Takega projekta ni mogoče izvesti v enem mandatu. Žal pa je v Sloveniji tako, da se takrat, ko se zamenja vlada, zamenjajo tudi prioritete. Ne zagotavljamo kontinuitete dela, hkrati pa imamo tudi velik izvedbeni primanjkljaj. Akcijski načrt za uvajanje obnovljivih virov energije izpred desetih let je bil denimo super ambiciozen dokument, nato pa v proračunu ni bilo nikoli na voljo dovolj denarja za izvajanje predvidenih ukrepov.

Mislím, da mi niste odgovorili na vprašanje, kako rešiti problem regresivnosti okoljskih dajatev.

Ravno s tem, da začnemo striktno izvajati sprejete strategije in da poskrbimo za dovolj denarja za njihovo izvajanje. Večji prodor novih tehnologij, spodbujen z javnimi sredstvi, bo zaradi ekonomije obsega zagotovil tudi njihovo cenovno dostopnost. Z vlaganjem v javni promet pa bomo poskrbeli tudi za alternativne oblike mobilnosti, ki bodo na voljo vsem. Uspešnost ukrepov pa je, kot sem že dejal, odvisna od njihove kontinuitete.

Nedavno ste se jasno opredelili tudi proti frackingu v Prekmurju. Do takrat ste zgolj zahtevali pravilno izvajanje vseh postopkov na ARSO, zdaj pa ste agenciji na neki način poslali jasno sporočilo, kako naj se opredeli. Zakaj?

Agencija za okolje je pri svojih odločitvah neodvisna. Razmere so se po pritiskih in odstopu direktorja normalizirale. Se mi je pa ob nadaljevanju pritiskov in žalitev na moj račun, češ da investitorjem onemogočam pridobitev potrebnih dovoljenj, zdelo primerno povedati, kaj si dejansko mislim o frackingu. Del Petišovskega polja je znotraj biosfernega rezervata, ki ga priznava Unesco, in menim, da to ni združljivo z izkoriščanjem nahajališč plina.

Je to vaše stališče že dalj časa ali so vas pritiski dodatno spodbudili k nasprotovanju?

Vse dogajanje me je spodbudilo predvsem k temu, da sem svoje stališče povedal na glas.

Pa se vam, če se vrneva k zagotavljanju preskrbe z energijo, ne zdi smiselno, da bi imeli na voljo domač vir najčistejšega fosilnega goriva?

Zagotovo. A če si v tem delu Slovenije želimo termalnega turizma, če želimo s pomočjo Prekmurja zagotoviti samooskrbo z zelenjavo, potem tam ni prostora za tehnologijo, ki temelji na vbrizgavanju kemikalij v tla. Mislim, da taki projekti ne sodijo v Slovenijo.

Moravškemu županu Milanu Balažicu ste nedavno zagrozili s kaznijo zaradi morebitne krive prijave. Verjetno tega ne bi storili, če ne bi močno dvomili o njegovih trditvah o zakopavanju strupenih odpadkov iz Kemisa na območju občine?

Ne bi rekel, da sem zagrozil. Sem pa povedal, da bo morala občina v primeru krive prijave odgovarjati. S kar nekaj primeri s terena sem že imel opravka, kjer so posamezniki, tudi župani, trdili, da se na njihovem območju dogaja nekaj strašnega. Ko sem jih pozval, naj zadevo prijavijo in podkrepijo s kakršnikoli indici ali dokazi, pa se ni zgodilo nič. V primeru Moravč me je zmotil predvsem alarmistični pristop. Govorili so o tovornjakih z lobanjami, o ljudeh v skafandrih. To je med ljudmi povzročilo veliko paniko. In moral sem se odzvati. Za vnovično vzpostavitev zaupanja je bilo nujno naročiti dodatne preiskave. A vsak tak ukrep stane, v tem primeru je znesek višji od 60.000 evrov, in država jih ne more zagotavljati v neomejeni količini.

Ne glede na to, kaj si mislimo o Kemisu in njegovem spoštovanju okoljskih standardov – ali menite, da je ravnanje z nevarnimi odpadki smiselno zaupati podjetjem v zasebni lasti?

Primeri iz tujine kažejo, da je to sistem, ki lahko deluje. Je pa izključno od podjetja odvisno, kako ga lokalna skupnost sprejema v svojem okolju. Če bi bil jaz direktor podjetja, bi naredil vse za vključitev predstavnikov lokalne skupnosti v proces sanacije in nadaljnega obratovanja. Še vedno mislim, da je s pravim pristopom mogoče najti simbiozo.

Na področju ravnanja z odpadno embalažo, ki je bil prvi problem, s katerim ste se morali spopasti, ste denimo prepričani, da bi bilo namesto zdajšnjih šestih zasebnih dovolj eno podjetje v državni oziroma javni lasti.

Želim biti jasen, da je to zgolj predlog rešitve, ki ga je treba uskladiti z vsemi deležniki. Konkurenca na področju ravnanja z odpadno embalažo je pripeljala do tega, da so vsi gledali le še na končne letne bilance, ne pa na to, koliko zbrane embalaže je še na dvoriščih komunalnih podjetij. Povedal vam bom primer, ki me je prepričal, da razmišljam v pravo smer. Ko smo lani jeseni zbirali informativne ponudbe za interventni odvoz nakopičene odpadne embalaže, so se ponudbe gibale med 100 in 120 evri za tono. Takoj ko smo javno naznanili državno intervencijo, je v desetih dneh cena poskočila na 200 evrov za tono.

Trenutno gre v reciklažo zgolj približno tretjina zbrane embalaže. Večina roma v sežigalnice. Problem so predvsem sestavljeni materiali, ki jih ni mogoče zlahka ločiti na frakcije. Kako podjetja, ki dajejo embalažo na trg, spodbuditi k oblikovanju embalaže, ki bi jo bilo mogoče v večji meri reciklirati?

Že ukrep, ki predvideva, da bodo morala o količini embalaže poročati vsa podjetja, ki dajo letno na trg več kot 500 kilogramov embalaže, bo podjetja spodbudil k bolj racionalnemu načrtovanju embalaže. V enem izmed svojih člankov ste opozorili na ogromno škatlo, v katero je zaviti mali USB, to ne bo več stroškovno učinkovito, zato se bo trg odzval. Sem privrženec postopnega zaostrovanja politike. Počakati moramo, kaj bo prinesel ta ukrep, šele nato bi bil eventualno pripravljen razmisliti o dodatnih omejitvah.

Če si v tem delu Slovenije želimo termalnega turizma, če želimo s pomočjo Prekmurja zagotoviti samooskrbo z zelenjavo, potem tam ni prostora za tehnologijo, ki temelji na vbrizgavanju kemikalij v tla.

Vaša stališča se praviloma zelo dobro ujemajo z večinskim javnim mnenjem. Ko veste, da imate javno mnenje na svoji strani, ste zelo odločni. Ste bili zato, ko ste načeli temo gradnje sežigalnice, mnogo previdnejši, češ da je o tem treba zgolj opraviti razpravo?

Ravno v tem primeru se je pokazalo, da sem skušal delovati strokovno, ne pa populistično. Zavedam se, da je v Sloveniji družbena sprejemljivost termične obdelave odpadkov na zelo nizki ravni. Sem pa prepričan, da se moramo končno dogovoriti, kaj želimo, in temu primerno ukrepati. Ne zdi se mi prav, da zgolj cincamo na mestu. Kakšen drugi okoljski minister bi verjetno naročil novo študijo in si opral roke. Vemo, da drago plačujemo odvoz odpadkov na sežig v tujino, vemo, da se trg z odpadno embalažo zapira. Moramo se odločiti, kako naprej.



Strokovnjaki že dalj časa opozarjajo, da tovrsten objekt potrebujemo. Se boste upali zavzeti za sežigalnico, tudi če javno mnenje ne bo na vaši strani?

Morate vedeti, da ima veliko teh strokovnjakov pri gradnji sežigalnice tudi osebni interes. Zato so tudi vsi zastrigli z ušesi, ko sem dejal, da bi morala biti morebitna sežigalnica neprofitna. Menim, da je to edina prava pot. Samo tako bi lahko morebiten dobiček vlagali izključno v zagotavljanje največje možne okoljske sprejemljivosti. Računam, da se bom o stališču do sežigalnice sam dokončno odločil nekje do poletja. A to ni odvisno samo od mene. Če ne bo širše politične podpore in podpore okolja, kjer bi tak objekt stal, potem v Sloveniji sežigalnice ne bomo imeli in sam pri tem ne morem veliko pomagati. V bitki z odklonilnim javnim mnenjem ni mogoče zmagati. Problem je izguba zaupanja. Nihče nikomur več ne verjame.

Moji redni sestanki s svetom predstavnikov nevladnih okoljevarstvenih organizacij so namenjeni prav vnovični vzpostavitvi zaupanja.

Nemška mesta se množično odločajo za omejevanje vožnje starejših dizelskih vozil. Ali tudi sami razmišljate v tej smeri?

Osebno bi takoj sledil njihovem zgledu, politično pa bi naletel na velikanski odpor. V Sloveniji je avto še vedno statusni simbol. Že ko smo pozvali k zmanjšanju uporabe nagrobnih sveč, smo malodane doživeli pogrom. Skratka, pri omejevanju dizelskih vozil gre sicer za po mojem mnenju smiseln ukrep, ki si ga v tem trenutku ne bi upal predlagati.

Ali podpirate širitev ljubljanske obvoznice in gradnjo tretjega pasu na najbolj obremenjenih odsekih slovenskih avtocest?

Menim, da to ni primerna rešitev. Denar, ki bi ga za to porabili, je po mojem mnenju bolj smiselno preusmeriti v razvoj železnic. Za obvladovanje prometnih konic bi bilo smiselno uporabiti odstavne pasove. Literatura s tega področja je jasna – dodatna cesta pripelje dodaten promet. In seveda veliko posla tistim, ki se ukvarjajo z gradnjo cest. Treba je narediti preskok v glavi s cest na železnice. Vsaka sprememba prinese tudi odpor do njih. Vedno nekdo pridobi, nekdo pa izgubi moč. In to je v Sloveniji največji problem. Zanimivo se je denimo spomniti medijskega poročanja ob začetku uvajanja križišč, češ da ljudje ne bodo znali voziti in da se bo povečalo število prometnih nesreč. Danes semaforiziranih križišč praktično ne gradimo več.

Kaj je po vašem mnenju trenutno največji okoljski problem Slovenije?

Trenutno so največji akutni problem odpadki, sicer pa neustrezno in neučinkovito izvajanje obstoječe okoljske zakonodaje. Na vseh področjih, od izdajanja okoljevarstvenih dovoljenj do inšpekcijskih nadzorov, je prostor za izboljšave.

Pa sicer menite, da je Slovenija med okoljsko bolj zglednimi državami? Ste načeloma vendarle zadovoljni s stanjem?

Ne. Po eni strani se gremo zgodbo zelenega turizma, po drugi strani smo okoljsko zavedni zgolj do trenutka, ko nam za to ni treba nič plačati, ko se nam ni treba ničemur odreči. A če nam v tem mandatu uspe zagotoviti učinkovito izvajanje zakonodaje in strategij ter vzpostaviti učinkovit program financiranja iz podnebnega sklada, bomo že storili velik korak naprej.



OBČINSKI NAGRAJENCI OBČINE SLOVENSKA BISTRICA

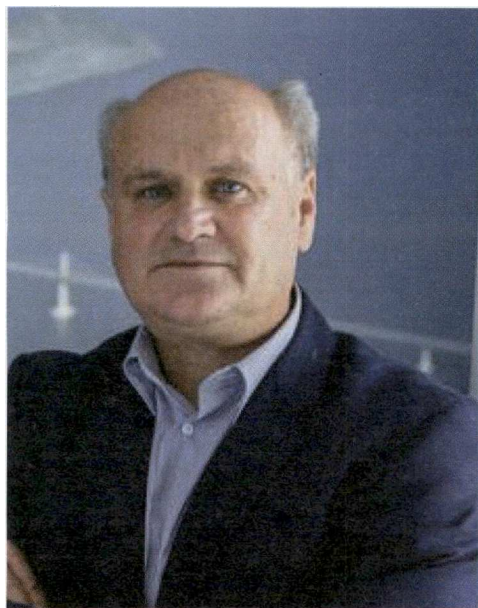
Listina občine Slovenska Bistrica Viktorju Marklju in Marjanu Pipenbaherju

Znani so prejemniki občinskih priznanj za leto 2018. Listino občine bosta prejela Viktor Markelj in Marjan Pipenbaher za izjemne dosežke pri projektiranju mostov in drugih zahtevnih inženjerskih objektov v Sloveniji in tujini.



Viktor Markelj je leta 1982 diplomiral na Fakulteti za gradbeništvo Univerze v Mariboru. Že pred tem se je zaposlil v projektivnem biroju Gradis v Mariboru, kjer je sodeloval pri projektiranju inženjerskih konstrukcij. Leta 1990 je kot partner ustanovil Inženjerski biro Ponting, d. o. o., Maribor, v katerem kot projektant in direktor deluje še danes. Je član več strokovnih združenj v Sloveniji in tujini ter ima pridobljeno licenco inženjerske zbornice Slovenije, Hrvaške in Srbije. Osem let je bil predsednik Slovenskega društva gradbenih konstruktorjev, kjer trenutno opravlja funkcijo predsednika. Strokovno deluje predvsem na področju projektiranja mostov in drugih zahtevnih inženjerskih objektov. Med največje reference lahko štejemo inovacije pri tehnologijah gradnje mostov, izvedene objekte na avtocestah ter mostove čez Dravo, Savo in Muro. Omeniti je treba tudi mednarodne nagrajene mostove za pešce in mostove, ki so našli pot tudi na filmska platna, most preko Soče (Walt Disney: Zgodbe

iz Narnije) ter rekordni most Ada v Beogradu (Discovery Chanel: Extreme Engineering). Za strokovne dosežke je Viktor Markelj prejel številna priznanja in nagrade.



Marjan Pipenbaher je diplomiral leta 1981 na Fakulteti za gradbeništvo v Mariboru, kjer je tudi nadaljeval s podiplomskim študijem. Leta 1980 se je zaposlil v Gradisovem projektivnem biroju, kjer je sodeloval pri projektiranju velikih mostov in viaduktov, ki jih je izvedlo podjetje Gradis v Sloveniji in tujini. V letih od 1984 do 1990 je deloval tudi na Fakulteti za gradbeništvo kot asistent. Leta 1990 je skupaj s partnerjem ustanovil Inženjerski biro Ponting, kjer je zaposlen kot vodilni projektant in direktor družbe. Leta 2002 je ustanovil še specializirano inženjersko konzultansko podjetje Pipenbaher inženjirji. Je avtor projektnih zasnov, odgovorni projektant več kot 200 večjih mostov in viaduktov doma in v tujini, med njimi tudi največjega slovenskega viadukta Črni kal, viadukta Peračica, dveh mostov čez reko Dravo, najvišjega in

več kot 1000 metrov dolgega železniškega mostu v Izraelu Bridge No. 10, viadukta Oued Menar v Alžiriji. Je tudi avtor projektnih zasnov, odgovorni projektant ali neodvisni revident več mostov z velikimi razponi in s poševnimi zategami, med drugimi tudi mosta Millennium čez reko Moračo v Podgorici z razponom 150 metrov, dveh mostov čez reko Evfrat v Turčiji

z glavnim razponom 380 in 400 metrov, mosta Izmir Bay Bridge dolžine več kot 4000 metrov čez morski zaliv v Turčiji ter avtor in odgovorni projektant mosta Pelješac dolžine več kot 2400 metrov z glavnimi razponi 5 krat 285 metrov, ki bo po izgradnji eden izmed petih največjih in izvedbeno najzahtevnejših mostov. Za svoje delo je prejel več domačih in tujih priznanj.



Prišel, potrkal, se zaposlil. V enem dnevu.

TEDEN DNI PO OPRAVLJENI DIPLOMI JE GRADBENI INŽENIR JANEZ MIKEC SEDEL NA LETALO ZA MESTO AUCKLAND NA NOVI ZELANDIJI. V LETU DNI JE HOTEL NADGRADITI ZNANJE IZ POTRESNEGA INŽENIRSTVA IN SE NATO VRNITI V SLOVENIJO. ŠTIRI LETA KASNEJE IMA ŠE VEDNO NAMEN, DA TO NEKOČ URESNIČI.

MILKA BIZOVIČAR

To je bil moj resen namen, zato se pred odhodom tudi nisem pretirano ukvarjal s pakiranjem. Stvari sem

zlagal v kovček okrog polnoči, ob sedmih zjutraj sem že letel,« je opisal šentjernejčan. Na cilj je prispel v soboto in v ponedeljek z življenjepisom v roki potrkal na prva vrata. »Še isti dan so mi ponudili zaposlitev za nedoločen čas. Tako sem v torek že začel delati,« je Mikec opisal izkušnjo in dodal, da je imel precejšnjo srečo. Kljub temu da je tuje delovne sile v državi res veliko (v podjetju, kjer dela, sta od približno 20 zaposlenih samo dva domačina), tujcem navadno ne zaupajo kar takoj. A ko prideš v sistem, ugotoviš, da je slovensko znanje cenjeno, z njim se brez težav postavimo ob bok domačinom. Delo pa je stresno in odgovorno, pristaneš lahko tudi v zaporu, če sprejmeš napačno odločitev.

Po službi s sodelavci na desko

»Tu imam ustrezno razmerje med zasebnim in poklicnim življenjem, inženirstvo je cenjeno. Za delo dobiš primerno plačilo. Vsaj v manjših

podjetjih, kjer potrebujejo kader, da sploh lahko poslujejo, so pripravljene ponuditi nekoliko več kot v večjih,« je naštel nekaj razlogov za to, da trenutno še ne razmišlja o vrnitvi v Slovenijo.

Njegov zdajšnji cilj je, da se včlani v novozelandsko inženirsko zbornico, za kar potrebuje nekaj let delovnih izkušenj, v portfelju pa čim več različnih projektov, ki bodo potrjevali raznolikost njegovega znanja. Naslednja stopnička v karieri je, da postane vodja projektov, načrtuje diplomant ljubljanske Fakultete za gradbeništvo in geodezijo ter poudarja, da v resnici nikoli ne moreš biti najboljši v svojem poslu: »Bolj ko poznaš stvari, bolj se zavedaš, koliko vsega še ne veš. To te žene naprej.« Tako zdaj projektira šole, industrijske in druge manjše objekte, hkrati pa ugotavlja, da se pri večjih projektih na Novi Zelandiji pogosto pojavlja enaka težava kot v Sloveniji: podcenjeni so in navadno presežejo na začetku postavljeno ceno ter pri gradnji nastajajo zamude.

Cenjeni slovenski kadri

Gradbeništvo je na Novi Zelandiji še vedno v razcvetu, podžiga ga azijski kapital, je Mikec opisal razmere, v katerih je povpraševanje po gradbenih inženirjih veliko. »V podjetju, kjer sem delal najprej, so me spraševali, ali poznam koga iz Slovenije, ki bi se želel zaposliti pri njih. Ko sem zamenjal službo,

je res prišel kolega s fakultete,« je sogovornik še enkrat poudaril cenjenost znanj slovenskih inženirjev in spomnil na pravilo enoletne delovne počitniške vize za mlade do 30 let iz Slovenije, ki ne dovoljuje dela pri enem delodajalcu več kot tri mesece.

Čeprav mu ni koristila, saj je po podpisu pogodbe za nedoločen čas lahko takoj zaprosil za drugačno, je bila eden izmed razlogov, da je za nadgrajevanje znanja izbral Novo Zelandijo. Pa tudi ker je tam zbrano znanje o potresnem inženirstvu, hkrati pa država ponuja obilo možnosti za športne aktivnosti. »Toliko hobijev imam, da mi zmanjkuje časa za kuhanje in pranje perila. Pritegnili so me deskanje, gorsko kolesarstvo, kajtanje ...,« je naštel Mikec, ki se dobro znajde tudi pri pisanju bloga. To res ni tipično inženirsko, se strinja.

Sladkorčki v službi

Na vprašanje, kaj ga v službi preseneča, odgovarja, da si ni mislil, da bo enkrat na mesec s sodelavci pekel na žaru, da lahko po službi kadar koli s sodelavci spije steklenico piva, ki je vedno v službenem hladilniku. Skupaj gredo tudi na deskanje. Dve uri vožnje v eno smer po končanem delovniku ne predstavljata težave, marsikdo tudi za vožnjo v službo porabi toliko časa, poudarja Mikec, razdalje namreč razumejo drugače kot v Sloveniji. Seveda pa ni vse bleščeče, zagota-

vlja, saj marsikomu tu tudi ne uspe in se vrne domov, vsekakor pa ni smiselno obupati pred prvo oviro. Zagotovo je bila izbira poklica prava, trdi sogovornik in obžaluje razvrednotenje stroke v Sloveniji. V svetu je drugače, zavedajo se, da gradbeni inženirji potrebujejo veliko znanja, razumevanja osnovnih načel fizike, na primer kakšne sile nastajajo pri potresu,

vetru ... Ampak to je samo osnova. Stopnjo odgovornosti primerja z zdravniki: »Če zdravnik naredi napako, lahko pacient umre. Če jo naredi inženir, se lahko poruši bolnišnica, most, šola. Žrtev bo veliko več ...« Predvsem pa poklic prinaša zadovoljstvo, ko stojiš pred stavbo, ki služi svojemu namenu. Čutiš svoj doprinos, vidiš, da ima tvoje delo pomen.

V SLOVENIJI PREK ŠTUDENSKIH NAPOTNIC RAJE OPRAVLJAMO BOLJE PLAČANA DELA. SAM SE NISEM NIKOLI POVEZAL Z GRADBENIM PODJETJEM, RAJE SEM BIL GRAFIČNI OBLIKOVALEC. MED ŠTUDIJE BI MORALI NABRATI NEKAJ USTREZNIH IZKUŠENJ. NIČ NE PADE Z NEBA.

GONILNA SILA RAZVOJA GRADBENIŠTVA NA NOVI ZELANDIJI SO PRISELJENCI IZ EVROPE OZIROMA DOMAČINI, KI SE VRNEJO OD TAM. ZDAJ SPOZNAVAJO PASIVNE HIŠE, PRAVI HIT JE TALNO GRETJE, IZOLACIJI STAVB PA ŠE NE POSVEČAJO VELIKO POZORNOSTI.



Prosta in zasedena delovna mesta v gradbeništvu

v zadnjem četrtletju posameznega leta



Povprečne mesečne bruto plače v izbranih poklicnih skupinah

v evrih za leto 2017, začasni podatki



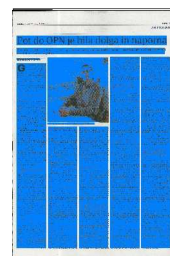
Najbolj iskani poklici v gradbeništvu

objavljena delovna mesta na zavodu za zaposlovanje, 2018

zidarji	6.409
delavci za preprosta gradbena dela	4.263
tesarji	2.951
suhomontažerji, štukaterji	1.458
monterji in serviserji vodovodnih, plinskih inštalacij	1.300
upravljalci strojev za zemeljska dela	1.113
gradbinci	1.102
betonerji	889
...	
inženirji gradbeništva	389
gradbeni nadzorniki	387
tehniki za gradbeništvo ipd.	202
...	
skupaj	24.930



Janez Mikec (desno) z nekdanjima sošolcema s fakultete na jadraniu v Aucklandu. FOTOGRAFIJI OSEBNI ARHIV



Pot do OPN je bila dolga in naporena

Občinski svet Občine Domžale je v drugi polovici lanskega leta sprejel nov temeljni prostorski akt, Občinski prostorski načrt občine Domžale (OPN).

Besedilo in foto: Miha Ulčar

Gre za najbolj obsežen občinski predpis in najpomembnejši ter hkrati tudi edini obvezen občinski prostorski akt, ki velja na celotnem območju občine Domžale. Ureja celotno območje občine Domžale, razen območij, ki se urejajo s sprejetimi občinskimi podrobnimi prostorskimi načrti in državnimi prostorskimi načrti. Ker je OPN neposredna podlaga za poseg v prostor – gradbeno dovoljenje, je bilo pričakovanje zainteresirane javnosti seveda veliko.

Postopek je bil dolg, v samo pripravo akta pa je bilo vloženo veliko dela

OPN je sestavljen iz strateškega in izvedbenega dela in je nadomestil dosedanja prej ločena krovna prostorska akta: prostorske sestavine dolgoročnega in družbenega plana občine Domžale ter prostorske izvedbene pogoje za območje občine Domžale. Postopek je bil dolg, v samo pripravo akta pa je bilo vloženo veliko dela, da so pripravili vso dokumentacijo, največ pa je bilo potrpežljivega čakanja na pridobitev soglasij s strani ministrstev in še nekaterih urejevalcev prostora.

Jure Košutnik, vodja oddelka za urejanje prostora na Občini Domžale, je v zvezi s pripravo OPN povedal, da temeljno pravno podlago za pripravo OPN predstavlja **Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt)** iz leta 2007. V novembru 2017 je stopil v veljavo nov Zakon o urejanju prostora, ki se je začel uporabljati 1. 6. 2018, vendar se je postopek priprave OPN zaključil v skladu z določili ZPNačrt. Intenzivni postopki za pripravo OPN so se začeli leta 2013. *»To pa ne pomeni, da se prej ni nič dogajalo. Že pred tem so se pripravile razne strokovne podlage iz različnih področij, ki so se pripravljale od leta 2005,«* pojasni Košutnik.

Za sprejem OPN je bilo treba pridobiti 27 soglasij urejevalcev prostora

Priprava takšnega akta poteka po fazah, saj tako predvideva **Zakon o prostorskem načrtovanju**, neke faze pa predvideva tudi Poslovnik Občinskega sveta Občine Domžale. Tu sta dve branji na občinskem svetu, seveda pa so poleg tudi faze sodelovanja javnosti. Poteka pa tudi postopek celovite presoje vplivov na okolje. Za sprejem takšnega akta, kot je OPN,

postopek teče po okoljski zakonodaji: *»Na koncu moraš pridobiti 27 soglasij ministrstev in javnih institucij. Od teh petih let priprave je šlo polovico časa za pridobitev soglasij, polovico časa pa je šlo za ukvarjanje z vsebinskimi vprašanji. Prav tako je bil ta akt trikrat javno obravnavan, dvakrat pa je bil na občinskem svetu, saj so se nekatere faze ponovile zaradi vsebinskih sprememb.«*

Dolgotrajno čakanje mnenjedajalcev

Čeprav je sam postopek priprave in sprejema OPN zakonodajno zelo natančno definiran, je le-ta zaradi neupoštevanja rokov s strani posameznih nosilcev urejanja prostora tj. pristojnih ministrstev in drugih javnih organizacij trajal bistveno dlje, kot to določa zakon. Zadnja faza postopka pred sprejemom – potrjevanje predloga OPN, v katerem je kot mnenjedajalec sodelovalo kar 27 nosilcev urejanja prostora, je trajala kar 18 mesecev, saj je bilo zadnje mnenje k predlogu akta po vrsti usklajevanj pridobljeno šele v začetku avgusta 2018. Košutnik pravi, da so večino soglasij prejeli v dobrih 10 mesecih, razen zadnjega od Ministrstva za kmetijstvo, ki so ga prejeli tik pred oddajo gradiva za sejo občinskega sveta. Ob tem pojasni, da je bilo s tem ministrstvom tudi veliko sestankov, ki niti niso bili vsebinski, ampak bolj vljudnostni, kar niti ni bilo prijetno, saj čas hitro beži, medtem pa se nikamor nič ne premakne.

Je pa bilo po besedah Košutnika veliko prijetneje sodelovati z drugimi nosilci urejanja prostora, ki so veliko bolj odzivni. Ob tem je treba dodati, da vsebinski sestanki na posameznih institucijah potekajo po več ur, saj je potrebno veliko usklajevanja. Takšni sestanki pa se večkrat ponovijo, da pride do končnega in usklajenega predloga. Na oddelku za prostor so bili skupaj s Košutnikom v pripravo OPN aktivno vključeni štirje zaposleni, ki se tudi drugače ukvarjajo s prostorskimi načrti. Pri pripravi pa je sodeloval tudi zunanji izvajalec, podjetje Locus, d. o. o.

OPN je sestavljen iz strateškega dela in izvedbenega dela

Strateški del OPN določa izhodišča, cilje in zasnovo prostorskega razvoja občine, usmeritve za razvoj poselitve in za celovito prenovo, usmeritve za razvoj v krajini ter za določitev namenske rabe zemljišč in prostorskih izvedbenih pogojev ter zasnovo go-

spodarske javne infrastrukture na območju občine Domžale. Izvedbeni del OPN je neposredna pravna podlaga za načrtovanje posegov v prostor in pridobitev gradbenega dovoljenja. Določa območja podrobnejše namenske rabe prostora, prostorske izvedbene pogoje, in območja, za katera bodo izdelani občinski podrobni prostorski načrti.

OPN sledi razvoju gospodarske dejavnosti in družbene infrastrukture ter k dvigu kvalitete bivanja

Košutnik pravi, da je bil OPN v osnutku naravnano tako, da je poleg razvoja gospodarskih dejavnosti in družbene infrastrukture skozi namensko rabo izkazoval kar nekaj širitev za potrebe stanovanjske gradnje na območjih, kjer je Občina Domžale ocenila, da je to skladno z usmeritvami občine in upošteva urbanistične kriterije (zapolnitve in zaokrožitve naselij; nerazpoložljivost nepozidanih stavbnih zemljišč znotraj naselja itd.). Poleg tega je bilo predlaganih tudi kar nekaj območij zelenih površin kot podlag za načrtovanje ureditev, ki bi prispevale k bolj kakovostni podobi posameznih naselij (oblikovanje parkov, igrišč ...) ter dvigu kvalitete bivanja nasploh. Skozi javne razgrnitve in mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora se je namenska raba od osnutka OPN na posameznih območjih bistveno spremenila in ne odraža usmeritev razvojno naravnane strateškega dela OPN.

Pritiski za pozidavo v občini Domžale so veliki

»Imamo pa veliko pritiskov po poselitvi našega območja. Gre za urbano območje, obenem pa so cene nižje kot v Ljubljani. Tako čutimo pritiske investitorjev kot tudi lastnikov zemljišč za pozidavo. Hkrati pa imamo v občini Domžale kar veliko neizkoriščenih stavbnih zemljišč, ki v preteklosti niso bila pozidana. Je problem, ker se bomo morali obračati navznoter k naseljem. To je tudi eden izmed razlogov, zakaj nam urejevalci prostora ne pustijo širiti naselja. Imamo en kup stavbnih zemljišč, ki že desetletja niso bila pozidana,« pravi Košutnik.

Občina Domžale večinoma leži na ravninskem delu, zemljišča v ravnini pa se uvrščajo med najboljše kmetijska zemljišča

Druga pomembna stvar, ki preprečuje širitev stavbnih zemljišč, pa je po

besedah Košutnika ta, da je pogoj Ministrstva za kmetijstvo, da če neke vzameš kmetijska zemljišča in jih prekvalificiraš v stavbna zemljišča ali za širitev potrebe gospodarske dejavnosti, jih moraš po drugi strani neke nadomestiti. Vsa zemljišča so v ravnini, občina Domžale pa leži večinoma v ravninskem delu, Ministrstvo za kmetijstvo uvršča med najboljša kmetijska zemljišča. »Občina Domžale je lahko zahtevano nadomeščanje kmetijskih zemljišč zagotovila le za širitve za potrebe gospodarske dejavnosti tako, da je izvzela del nerealizirane cone Želodnik. Stavbno je postalo večje območje, namenjeno proizvodnim dejavnostim za potrebe širitve podjetja Lek (5,6 ha; skupna širitev z delom, ki leži v občini Mengeš je 11,3 ha). Prav tako je za potrebe proizvodnih dejavnosti postalo stavbno zemljišče podjetja na območju Doba v velikosti 0,7 ha. Se pravi, da je največji delež k temu nosila cona Želodnik,« obrazloži Košutnik. Občina Domžale z OPN v območja stavbnih zemljišč na novo uvršča skoraj 47 ha kmetijskih zemljišč in 61 ha gozdnih zemljišč.

Največja širitev stavbnih zemljišč v OPN predstavlja območje predvidenega OPPN pri gradu Krumperk

Predlagano območje na Krumperku je približno polovico manjše, kot je bilo v predlogu OPN in večinoma predstavlja spremembo rabe gozdnih zemljišč v zelene površine in površine, namenjene turizmu, v dolinici južno od gradu. Na zahtevo Ministrstva za kulturo se je v stavbna zemljišča spremenilo okoli 13 ha zemljišč, ki ležijo v občini Domžale, znotraj ograje javnega zavoda Arboretum Volčji Potok. V območje zelenih površin se je prekvalificiralo območje ob skalalnicah. Ker je na območju občine Domžale velik delež nepozidanih stavbnih zemljišč namenjenih stanovanjski gradnji, je novih območij za stanovanjsko gradnjo malo; še ta so večinoma majhnega obsega in razdrobljena po celotni občini, praviloma kot zapolnitve vrzeli naselij ali ažuracije. Največja širitev leži ob Kamniški cesti v Srednjih Jaršah.

Z OPN narejen tudi nastavek za avtocestni priključek Študa

Izrednega pomena za Občino Domžale je preoblikovanje in umestitev v prostor avtocestnega priključka Študa z navezavo na Ihan. Košutnik pravi, da je s tem nastavek – želja Občine Domžale – za priključek narejen, ker pa je avtocesta državna, mora k izvedbi pristopiti država. Res je, da je bil omenjeni priključek že v planih ob gradnji avtoceste, nato pa ni bil izve-

den, ker takrat za to po pojasnilih države ni bilo potrebe: »Občina Domžale je dobila prometno študijo, iz katere je jasno razvidno, da bo ta priključek treba narediti. Seveda pa bo zdaj po novem OPN priključek drugačen, kot je bil mišljen pred dvajsetimi leti. Priključek bo podoben kot v Šentjakobu, in sicer bo uvoz in izvoz potekal prek rondoja. Z OPN smo naredili nastavek za oblikovanje tega priključka, obenem pa tudi tako, da je možen priključek na Breznikovo cesto v Ihanu. To pa je ključno za razvoj bivše farme Ihan, saj bo od tam peljala neposredna povezava na avtocesto.« Seveda je zdaj stvar dogovora z državo, kako bodo prišli do izvedbe. Kdaj bo to, je še vprašanje, saj so tudi za to potrebne faze, v katerih je treba pridobiti soglasja pristojnih institucij. V prvi vrsti pa mora država izkazati interes za gradnjo tega priključka: »Država trenutno pripravlja projekt širjenja avtocestnega obroča okrog Ljubljane in sicer iz štiripasovnice na šestpasovnico. Se pravi, da je to trenutno njihova prioriteta. Je pa res, da so za to trenutno šele v fazi projektiranja, medtem ko smo mi projekte za priključek Študa že naredili.«

In kako napreje?

Košutnik pravi, da je občinski svet med sprejemanjem OPN sprejel sklep, da se nemudoma pristopi k pripravi sprememb in dopolnitev: »To pa ni preprosto, saj je postopek veliko bolj zakompliciran in težji, kot je bil, saj se je leta 2018 začel uporabljati nov Zakon o urejanju prostora. Ta določa, da je treba že pred pristopom k spremembam OPN pripraviti več dodatnih

In kako napreje?

strokovnih podlag, obenem pa mora biti jasno razvidno ali gre za celotno območje občine ali za posamezni del. S tega vidika nov zakon postopkov ne bo olajšal, kvečjemu jih bo podaljšal.« Pravijo, da nov zakon prinese olajšave, jih pa dejansko v tem primeru še bolj zakomplicira. In sicer so zakomplicirali že predhodno fazo. Po staremu zakonu je župan sprejel sklep o začetku postopka, nato pa se je začelo vsebinsko delo. Zdaj pa je treba po besedah Košutnika že pred tem sklepom pripraviti en kup strokovnih podlag, da lahko župan sprejme sklep o začetku postopka. »Pojavile so se tudi nove zahteve. Ministrstvo za kmetijsko zahteva strokovno podlago določitev trajno varovanih kmetijskih zemljišč. Potem so tu krajinske, urbanistične zasnove ... Postopek se s tem podaljša, saj je že veliko predhodnega dela, preden začneš formalni postopek,« pravi Košutnik.

Na Občini Domžale so že novem-

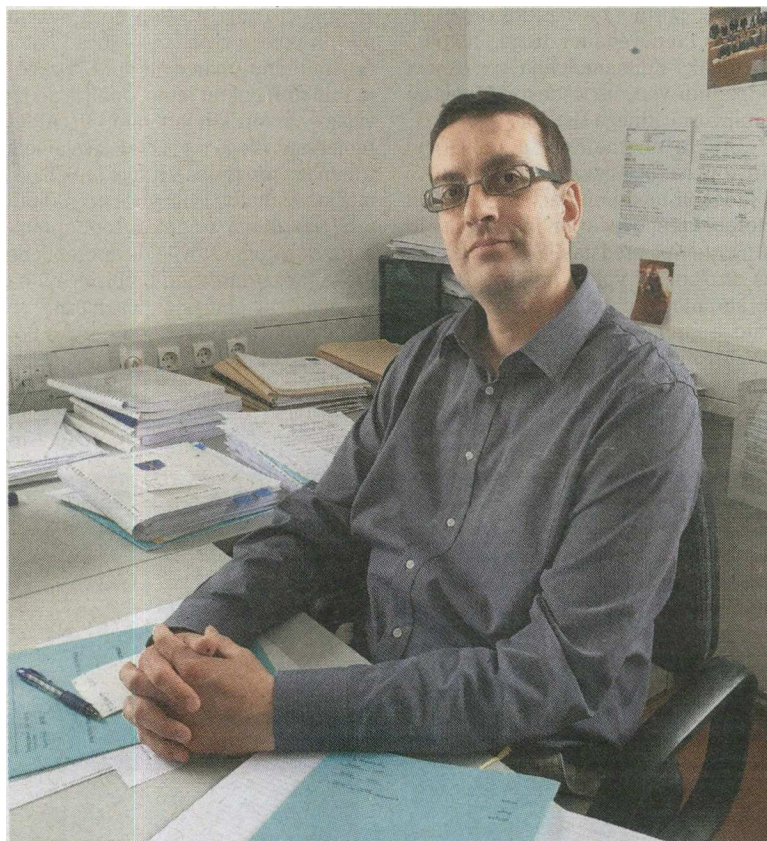
bra lani začeli zbirati pobude za spremembe in dopolnitve OPN. Do januarja so jih prejeli prek 300. Pri tem bodo upoštevali tudi pobude, ki so prišle izven javne razgrnitve, saj so jih na oddelku za urejanje prostora posebej zbrali in bodo pri spremembah in dopolnitvah avtomatsko vključene. Če kdo, ki je vložil takšno pobudo in tega ne ve, naj pokliče na oddelk za urejanje prostora, kjer bo dobil vsa pojasnila. Košutnik še pravi, da je v tej predhodni fazi, pred sklepom župana o začetku postopka, mišljen še en krog javne razgrnitve. Zaenkrat še ne vedo, kako bo potekal celotni postopek, saj še nobena občina do zdaj ni šla v spremembe OPN po novi zakonodaji.

V logičnih sklopih bodo po novem lahko spremembe in dopolnitve lažje in hitreje izpeljali, še pred tem pa bo treba pripraviti več strokovnih podlag

»Ker imamo OPN sprejet, gremo lahko v več sprememb hkrati. Lahko gremo ločeno v spremembe in dopolnitve za samo eno pomembno zadevo, kot je recimo priključek Študa, lahko gremo ločeno za neko gospodarsko pobudo ali pa ločeno z enim paketom pobud, ki se nanašajo na spremembo namembnosti iz kmetijskega v stavbno zemljišče,« o novih postopkih pove Košutnik. V logičnih sklopih bodo lahko vse lažje in hitreje speljali, ker ne bo treba pridobiti toliko soglasij, saj je to čista občinska pristojnost. Ampak še pred tem bo treba pripraviti en kup strokovnih podlag, da bodo lahko sploh začeli s postopki za spremembe in dopolnitve OPN. Letos po besedah Košutnika verjetno ne bo prišlo še do nobenega končnega sklepa o spremembi in dopolnitvi.

Da občine same urejajo prostor, ni res

Kot ste lahko razbrali iz prispevka, so postopki zaradi predpisov zelo dolgotrajni, ljudje pa ne razumejo tega, zakaj vse skupaj traja toliko dolgo. Vsako ministrstvo, vsak zavod ima svoj pravni režim (natura, poplavna območja, kmetijska zemljišča, kulturna dediščina ...). Vse to je po besedah Košutnika neka zavora v razvoju. Z vsakim se je treba uskladiti in prav za vsak poseg imajo urejevalci prostora pravico reči ne: »Da občine same urejajo prostor, ni res. Ministrstva in drugi urejevalci prostora imajo zadnjo besedo, ne občinski sveti. Ob tem pa smo odvisni še od nekaterih sektorjev in posameznikov, ki večinoma zavirajo razvoj občine. Ob tem postajajo vse bolj suvereni, zato je vse težje načrtovati urejanje prostora.« □



Jure Košutnik, vodja oddelka za urejanje prostora na Občini Domžale