

Univerza
v Ljubljani

Fakulteta
za gradbeništvo
in geodezijo



Jamova cesta 2
1000 Ljubljana, Slovenija
<http://www3.fgg.uni-lj.si/>

DRUGG – Digitalni repozitorij UL FGG
<http://drugg.fgg.uni-lj.si/>

To je izvirna različica zaključnega dela.

Prosimo, da se pri navajanju sklicujete na bibliografske podatke, kot je navedeno:

Sakelšek, M. 2013. Ocenjevanje vrednosti zemljišč v postopkih pridobivanja zemljišč za gradnjo avtocestnega omrežja. Diplomaska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo. (mentorica Šubic-Kovač, M.): 68 str.

University
of Ljubljana

Faculty of
Civil and Geodetic
Engineering



Jamova cesta 2
SI – 1000 Ljubljana, Slovenia
<http://www3.fgg.uni-lj.si/en/>

DRUGG – The Digital Repository
<http://drugg.fgg.uni-lj.si/>

This is original version of final thesis.

When citing, please refer to the publisher's bibliographic information as follows:

Sakelšek, M. 2013. Ocenjevanje vrednosti zemljišč v postopkih pridobivanja zemljišč za gradnjo avtocestnega omrežja. B.Sc. Thesis. Ljubljana, University of Ljubljana, Faculty of civil and geodetic engineering. (supervisor Šubic-Kovač, M.): 68 pp.

Univerza
v Ljubljani

Fakulteta za
*gradbeništvo in
geodezijo*



Jamova 2
1000 Ljubljana, Slovenija
telefon (01) 47 68 500
faks (01) 42 50 681
fgg@fgg.uni-lj.si

VISOKOŠOLSKI ŠTUDIJ
GEODEZIJE
SMER ZA PROSTORSKO
INFORMATIKO

Kandidat:

MARKO SAKELŠEK

**OCENJEVANJE VREDNOSTI ZEMLJIŠČ V
POSTOPKIH PRIDOBIVANJA ZEMLJIŠČ ZA
GRADNJO AVTOCESTNEGA OMREŽJA**

Diplomska naloga št.: 393/PI

**LAND VALUE ESTIMATION WITHIN THE LAND
ACQUISITION PROCEDURES FOR HIGHWAY
NETWORK CONSTRUCTION**

Graduation thesis No.: 393/PI

Mentorica:

izr. prof. dr. Maruška Šubic-Kovač

Predsednik komisije:

viš. pred. mag. Samo Drobne

Član komisije:

viš. pred. mag. Mojca Foški

Ljubljana, 03. 04. 2013

STRAN ZA POPRAVKE

Stran z napako

Vrstica z napako

Namesto

Naj bo

IZJAVE

Podpisani Marko Sakelšek izjavljam, da sem avtor diplomske naloge z naslovom:

»OCENJEVANJE VREDNOSTI ZEMLJIŠČ V POSTOPKIH PRIDOBIVANJA ZEMLJIŠČ ZA
GRADNJO AVTOCESTNEGA OMREŽJA«.

Izjavljam, da je elektronska različica v vsem enaka tiskani različici.

Izjavljam, da dovoljujem objavo elektronske različice v repozitoriju UL FGG.

Ljubljana, 15. marec 2013

Marko Sakelšek

BIBLIOGRAFSKO - DOKUMENTACIJSKA STRAN IN IZVLEČEK

- UDK:** 332.6.003:656.13(497.4Podlehnik)(043.2)
- Avtor:** Marko Sakelšek
- Mentor:** izr. prof. dr. Maruška Šubic Kovač
- Naslov:** Ocenjevanje vrednosti zemljišč v postopkih pridobivanja zemljišč za gradnjo avtocestnega omrežja
- Tip dokumenta:** diplomska naloga - visokošolski strokovni študij
- Obseg in oprema:** 68 str., 9 preg., 3 sl., 13 graf.
- Ključne besede:** ocenjevanje, vrednost, zemljišče, namenska raba, avtocestno omrežje, prodajna cena

Izvleček:

V diplomski nalogi je analiziran način pridobivanja in ocenjevanja zemljišč za gradnjo avtocestnega omrežja ter podana ocena vrednosti zemljišč v občini Podlehnik. Predstavljeni so postopki pred pričetkom gradnje, ki zakonsko opredeljujejo oziroma urejajo aktivnosti s področja prostorskega načrtovanja in pridobivanja zemljišč za gradnjo, vključno z njihovim vrednotenjem. Podrobneje so predstavljene metode ocenjevanja vrednosti nepremičnin. Natančno je analizirana in predstavljena trasa avtoceste glede na podatke zemljiškega katastra in katastra stavb. V zadnjem delu diplomske naloge je na osnovi opravljenih prodaj zemljišč oziroma njihovih prodajnih cen izvedena pavšalna ocena vrednosti zemljišč v trasi po posameznih namenskih rabah in za celotno traso avtoceste.

BIBLIOGRAPHIC - DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT

UDC: 332.6.003:656.13(497.4Podlehnik)(043.2)
Author: Marko Sakelšek
Supervisor: Assoc. Prof. Maruška Šubic Kovač, Ph.D.
Title: Land value estimation within the land acquisition procedures for highway network construction
Document type: Graduation Thesis - Higher professional studies
Notes: 68 p., 9 tab., 3 fig., 13 graph.
Key words: estimating, value, land, land use, highway network, sale price

Abstract:

In the thesis the way of extraction and evaluating land for construction of the highway network is analyzed and the value of land in the municipality Podlehnik is given. Procedures before the start of building the highway which give a legal definition and editing activities on spatial planning and acquisition of land for building, including their valuation, is presented. The thesis presents in detail all the methods of evaluating values of the land. The thesis also thoroughly analyses and presents the highway route by data from the land cadaster and buildings cadastre. In the last part of the thesis we evaluated the values for land, which based on the sale prices. Evaluation of values for land is given for individual land uses and for all highway route.

ZAHVALA

Zahvaljujem se družini za podporo in spodbudo skozi študijska leta.

Posebej se zahvaljujem izr. prof. dr. Maruški Šubic Kovač za strokovno pomoč ter svetovanje pri pisanju in oblikovanju diplomske naloge.

KAZALO VSEBINE

1	UVOD	1
1.1	NAMEN DIPLOMSKE NALOGE.....	2
1.2	OBRAVNAVANO OBMOČJE	2
1.2.1	OBČINA PODLEHNIK.....	2
1.2.2	TRASA AVTOCESTE.....	3
1.3	VIRI PODATKOV, ČAS OBRAVNAVE IN VALUTA	6
1.4	METODA DELA.....	6
2	GRADNJA SLOVENSKEGA AVTOCESTNEGA OMREŽJA	8
2.1	OBDOBJE DO LETA 1994.....	8
2.2	OBDOBJE MED LETOMA 1994 IN 2004	9
2.2.1	NACIONALNI PROGRAM IZGRADNJE AVTOCEST V REPUBLIKI SLOVENIJI (NPIA)	10
2.2.2	SPREMEMBE IN DOPOLNITVE NACIONALNEGA PROGRAMA IZGRADNJE AVTOCEST V REPUBLIKI SLOVENIJI (NPIA-A)	10
2.3	OBDOBJE PO LETU 2004	11
2.3.1	RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU IZGRADNJE AVTOCEST V REPUBLIKI SLOVENIJI (ReNPIA).....	12
2.4	PRIHODNOST	13
3	POSTOPEK PRIDOBIVANJA ZEMLJIŠČ ZA GRADNJO AVTOCESTNEGA OMREŽJA	15
3.1	IZHODIŠČA ZA PREDSTAVITEV POSTOPKA PRIDOBIVANJA ZEMLJIŠČ	15
3.1.1	DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT	15
3.2	PRIDOBIVANJE PRAVIC NA ZEMLJIŠČIH.....	17
3.2.1	SKLENITEV KUPOPRODAJNE POGODBE	18
3.2.2	RAZLASTITEV	19
3.2.2.1	Postopek razlastitve	20
4	OCENJEVANA VREDNOST ZEMLJIŠČ V POSTOPKIH PRIDOBIVANJA ZEMLJIŠČ ZA GRADNJO AVTOCESTNEGA OMREŽJA.....	22
4.1	ODŠKODNINA PO ZAKONU O UREJANJU PROSTORA	22

4.2	PROBLEMATIKA PRI OCENJEVANJU VREDNOSTI ZEMLJIŠČ V POSTOPKIH PRIDOBIVANJA ZEMLJIŠČ ZA GRADNJO AVTOCESTNEGA OMREŽJA	24
4.2.1	KATEGORIZACIJA ZEMLJIŠČ	25
4.2.2	STRANSKI STROŠKI.....	26
4.2.3	OPREDELITEV USTREZNE VREDNOSTI IN METODE OCENJEVANJA	27
4.3	METODE OCENJEVANJA VREDNOSTI NEPREMIČNIN	28
4.3.1	METODA NEPOSREDNE PRIMERJAVE CEN PODOBNIH NEPREMIČNIN	28
4.3.2	METODA DONOSA	29
4.3.2.1	Metoda multiplikatorja bruto donosa	30
4.3.2.2	Metoda celotne stopnje kapitalizacije	30
4.3.2.3	Metoda diskontiranja bodočih donosov	31
4.3.3	METODA STROŠKOV (NABAVNOVREDNOSTNI NAČIN)	32
5	ANALIZA STRUKTURE POVRŠIN V PREDVIDENI TRASI AVTOCESTE V OBČINI PODLEHNIK	34
5.1	POVRŠINA ZEMLJIŠČ	34
5.2	NAMENSKA RABA ZEMLJIŠČ.....	36
5.3	DEJANSKA RABA ZEMLJIŠČ.....	39
5.4	BONITETE ZEMLJIŠČ.....	41
5.5	VRSTA RABE ZEMLJIŠČ.....	43
6	OCENA TRŽNE VREDNOSTI ZEMLJIŠČ V TRASI AVTOCESTE.....	46
6.1	RAZMERE NA TRGU NEPREMIČNIN	46
6.2	IZBOR, ANALIZA IN PREDSTAVITEV PODATKOV O PRIMERLJIVIH NEPREMIČNINAH.....	49
6.2.1	ANALIZA PRODAJNIH CEN	50
6.2.1.1	Analiza prodajnih cen stavbnih zemljišč.....	50
6.2.1.2	Analiza prodajnih cen kmetijskih zemljišč	51
6.2.1.3	Analiza prodajnih cen gozdnih zemljišč	55
6.2.1.4	Analiza prodajnih cen drugih zemljišč.....	56
6.3	PAVŠALNA OCENA TRŽNE VREDNOSTI ZEMLJIŠČ V TRASI AVTOCESTE	57
6.3.1	OCENA TRŽNE VREDNOSTI ZEMLJIŠČ NA OSNOVI PRODAJNIH CEN	57
6.3.1.1	Ocena tržne vrednosti stavbnih zemljišč.....	58
6.3.1.2	Ocena tržne vrednosti kmetijskih zemljišč.....	59
6.3.1.3	Ocena tržne vrednosti gozdnih zemljišč.....	59

6.3.1.4	Ocena tržne vrednosti drugih zemljišč	59
6.3.1.5	Ocena tržne vrednosti celotne trase avtoceste	60
7	ZAKLJUČNE UGOTOVITVE	61
	LITERATURA IN VIRI	64

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Izračun odškodnine za potencialne spremembe namembnosti.....	43
Preglednica 2: Vrste rabe zemljišč po deležih leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.....	44
Preglednica 3: Povprečne letne cene zemljišč posameznih namenskih rab za območje občine Podlehnik (Vir: GURS).....	47
Preglednica 4: Izbrana primerljiva stavbna zemljišča (Vir: ETN).....	50
Preglednica 5: Izbrana primerljiva kmetijska zemljišča (Vir: ETN).....	52
Preglednica 6: Izbrana primerljiva gozdna zemljišča (Vir: ETN).....	55
Preglednica 7: Izbrana primerljiva druga zemljišča (Vir: ETN).....	56
Preglednica 8: Pavšalna ocena tržnih vrednosti zemljišč.....	60
Preglednica 9: Primerjava med povprečnimi prodajnimi cenami zemljišč in njihovimi medianami za posamezne namenske rabe.....	62

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1:	Površina zajetih zemljišč v posameznih katastrskih občinah leta 2012 na predvideni trasi avtoceste leta 2014.	35
Grafikon 2:	Delež posamezne namenske rabe zemljišč leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.	36
Grafikon 3:	Primerjava deležev namenskih rab zemljišč leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.	38
Grafikon 4:	Delež posameznih dejanskih rab leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.	39
Grafikon 5:	Primerjava med namensko in dejansko rabo za kmetijska, gozdna in stavbna/pozidana zemljišča leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.	40
Grafikon 6:	Odstotkovni delež za posamezne razrede bonitet leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.	41
Grafikon 7:	Odstotkovni delež bonitet za posamezne namenske rabe leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.	42
Grafikon 8:	Odstotkovni delež vrste rabe zemljišč leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.	44
Grafikon 9:	Delež posameznih katastrskih razredov leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.	45
Grafikon 10:	Razporeditev prodajnih cen za primerljiva stavbna zemljišča za obdobje od leta 2007 do 2013.	51
Grafikon 11:	Razporeditev prodajnih cen za primerljiva kmetijska zemljišča od leta 2007 do 2013.	53
Grafikon 12:	Prodajne cene kmetijskih zemljišč glede na izračunano mediano za obdobje od leta 2007 do 2013.	54
Grafikon 13:	Gibanje povprečnih prodajnih cen kmetijskih zemljišč od leta 2007 do 2013.	54

KAZALO SLIK

Slika 1: Obravnavano območje - Občina Podlehnik.	3
Slika 2: Obravnavano območje - Občina Podlehnik s predvideno traso avtoceste leta 2014.	5
Slika 3: Namenska raba prostora leta 2012 s predvideno traso avtoceste leta 2014.	37

»Ta stran je namenoma prazna«

1 UVOD

Obdobje enaindvajsetega stoletja v velikem delu sveta povežujemo z visoko stopnjo razvitosti, kar še posebej velja za območje Evrope ter s tem tudi Slovenije. Visoka razvojna stopnja se odraža na različne načine in na mnogih področjih. Eden izmed dejavnikov, ki pomembno prispevajo k razvoju posamezne države, je njegova prometna infrastruktura. Prometne poti, zlasti cestne povezave, bistveno vplivajo na gospodarski razvoj, družbeno - geografske spremembe, okolje, vključevanje v širši prostor (Trček, 2008). Zaradi velikega števila osebnega potniškega in tovornega prometa, je prav cestna infrastruktura tista, katere odstotek se močno povečuje. Glavni razlog za strmo rast zgrajene cestne infrastrukture v Sloveniji predstavlja intenzivna gradnja avtocestnega omrežja.

Avtocesta danes pomeni nezanemarljiv faktor pri načrtovanju ekonomskih vlaganj, ustanavljanju obrtnih in poslovnih con, poselitvi, transportu in podobno. Vpliv ima tako na lokalni, kot tudi na regionalni in državni ravni. Pozitivni učinki avtocestnega omrežja se kažejo v večji pretočnosti prometa, boljši povezanosti med regijami in znotraj regije, širjenju gravitacijskega prostora, krepitvi urbanih območij vzdolž avtoceste in njihov hitrejši razvoj ter ne nazadnje izredno ugodnega vpliva na industrijo, trgovino in storitve (Trček, 2008).

Ob vseh naštetih pozitivnih lastnostih, ki jih prinaša izgradnja avtocest, pa jasno obstajajo tudi negativne, mimo katerih ne moremo. Tu mislim predvsem na obsežne površine zemljišč in druge nepremičnine, ki so v sklopu gradnje avtocest poškodovane ali uničene. To je razlog, zaradi katerega proces pridobivanja potrebnih zemljišč nemalokrat pomeni soočenje nasprotnih interesov (Zagoršek, 2007). Nepremičnine so namreč dobra naložba (ohranjajo vrednost ali jo celo pridobivajo) in se jih zato nihče ne želi odreči, kadar to ni njegova samostojna volja.

Na eni strani se tako znajdejo lastniki zemljišč, na drugi pa država s svojimi projekti v javno korist. V številnih primerih ravno dolgotrajni postopki sklepanja pogodb oziroma razlastitev vplivajo na zaostanke pri gradbenih delih. Največ težav se pojavlja glede ocenjenih vrednosti zemljišč. O postopkih, metodah, problematiki in ocenjevanju zemljišč za potrebe gradnje avtocestnega omrežja, bo govorila diplomska naloga.

1.1 NAMEN DIPLOMSKE NALOGE

Osnovni namen diplomske naloge je podati poenostavljeno oceno tržne vrednosti zemljišč, ki so zajeta v postopek odkupa za gradnjo avtoceste na predvideni trasi skozi občino Podlehnik. Končna ocena je rezultat teoretičnega in praktičnega raziskovanja. Zanimale so me zakonske podlage pri postopku pridobivanja zemljišč in metode, ki se uporabljajo pri ocenjevanju, vključno s pridobivanjem podatkov in upoštevanjem dejstev, ki pripeljejo do končnega rezultata.

1.2 OBRAVNAVANO OBMOČJE

1.2.1 OBČINA PODLEHNIK

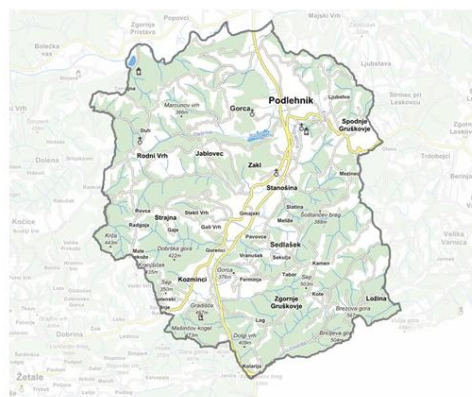
Občina Podlehnik leži v severovzhodnem delu Slovenije, ob meji s sosednjo Hrvaško. Gre za razloženo pokrajino v severozahodnem delu vinorodnih in gozdnatih Haloz. Razprostira se na 46 m² površine in obsega predvsem močno razčlenjen oziroma gričevnati relief s peščeno ilovnato prstjo. Značilna so strma pobočja, na vrhovih slemen in na prisojnih pobočjih pa se razprostirajo široko raztreseni zaselki. Ravninski in hkrati osrednji del občine se razteza v dolini potoka Rogatnica, kjer se nahaja tudi jedro občine z naseljem Podlehnik, ki je manjše urbanizirano središče z občinsko stavbo in zdravstvenim domom, osnovno šolo, policijsko postajo, gasilskim domom, pošto, trgovino. Dolina Rogatnice deli občino na dve geografski enoti. Na desnem bregu doline se pričinja področje gričevnatega sveta, ki hitro prehaja v hribovit in strm predel ob meji s sosednjo Hrvaško in sosednjo občino Videm, z zaselki Sedlašek, Stanošina, Spodnje Gruškovje, Zgornje Gruškovje in Ložina. Na levem bregu Rogatnice dolina preide v gričevnato in hribovito ter nekoliko manj strmo področje, ki se nadaljuje v sosednji občini Majšperk in Žetale. Tu se nahajajo naselja Dežno, Gorca, Zakl, Strajna, Jablovec, Rodni Vrh in Kozminci (Golub, 2010).

Podlehnik je bil v času bivše skupne države del velike občine Ptuj, kasneje občine Videm pri Ptuj, kot samostojna občina pa se predstavlja od leta 1998. Drži se ga status upravno - agrarnega »mikrocentra« za širši okoliš (osrednji del Haloz). Zaradi ugodne geografske lege je po dolini skozi Podlehnik že v srednjem veku vodila pomembna trgovska pot iz Dravskega polja na Hrvaško.

To velja še danes, saj skozi občino poteka izredno pomembna tranzitna pot, kar se jasno kaže v gostoti prometa. Število potnikov, ki vstopajo oziroma izstopajo iz države na mejnem prehodu Gruškovje, se vsako leto meri v milijonih. In ravno to je eden od razlogov, zakaj je gradnja avtoceste nujna rešitev (Lozinšek, 2009).

Občina ima okrog 1.800 prebivalcev (900 moških in 900 žensk), kar jo uvršča na 187. mesto med slovenskimi občinami. Prebivalstvo je v večini zaposleno na bližnjem Ptujju ali v Mariboru. Ukvarja se še s kmetijstvom in živinorejo, vendar številne kmetije zamirajo, saj ljudje iščejo priložnosti v večjih mestih ali celo v tujini.

Glavna gospodarska panoga na področju Podlehnik po 2. svetovni vojni je bilo vinogradništvo. Kar 76 % vinogradov je bilo v družbeni lasti, upravljal jih je Kmetijski kombinat Ptuj, ki je na obnovljenih in moderniziranih površinah prideloval najkakovostnejša vina. Iz različnih razlogov je pridelava vina nazadovala, vinogradi pa so sedaj v zasebni lasti večjih ali manjših vinogradnikov. Gospodarstvo tako temelji na nekaj manjših in srednje velikih (predvsem družinskih) podjetjih in številnih obrtnikih (Lozinšek, 2009).



Slika 1: Obravnavano območje - Občina Podlehnik.

1.2.2 TRASA AVTOCESTE

Predvideni avtocestni odsek na območju občine Podlehnik spada v projekt načrtovane izgradnje odseka avtoceste na relaciji Draženci - Mednarodni mejni prehod Gruškovje (MMP Gruškovje) in je del avtoceste A4 (Slivnica - Hajdina - državna meja).

Avtocestni krak A4 predstavlja skupaj s krakom avtoceste A1 (Šentilj - Maribor) del veje X. panevropskega koridorja v trasi tako imenovane Pirnske avtoceste, ki poteka od Gradca do Soluna preko Maribora, Zagreba, Beograda in Skopja (DPN za odsek avtoceste Draženci - MMP Gruškovje, 2010).

Prvotno sta bili predvideni dve trasi poteka avtoceste - ena po dolinskem dnu in druga po pobočjih, ki obdajajo dolino:

- *Varianta 1:* Trasa AC se prične za priključkom Draženci. Od Dražencev do Podlehnik poteka varianta po obstoječi trasi G ceste, v nadaljevanju pa poteka po dolini, pretežno zahodno od obstoječe G ceste. Na koncu avtocestnega odseka se naveže na mednarodni mejni prehod Gruškovje, ki je lociran na obstoječi G cesti.
- *Varianta 2:* Trasa AC se prične za priključkom Draženci. Od Dražencev do Podlehnik poteka varianta po obstoječi trasi G ceste, v nadaljevanju pa poteka po pobočju zahodno od obstoječe G ceste in zahodnejše od variante 1. Na koncu avtocestnega odseka se naveže na mednarodni mejni prehod Gruškovje, ki je lociran na obstoječi G cesti.

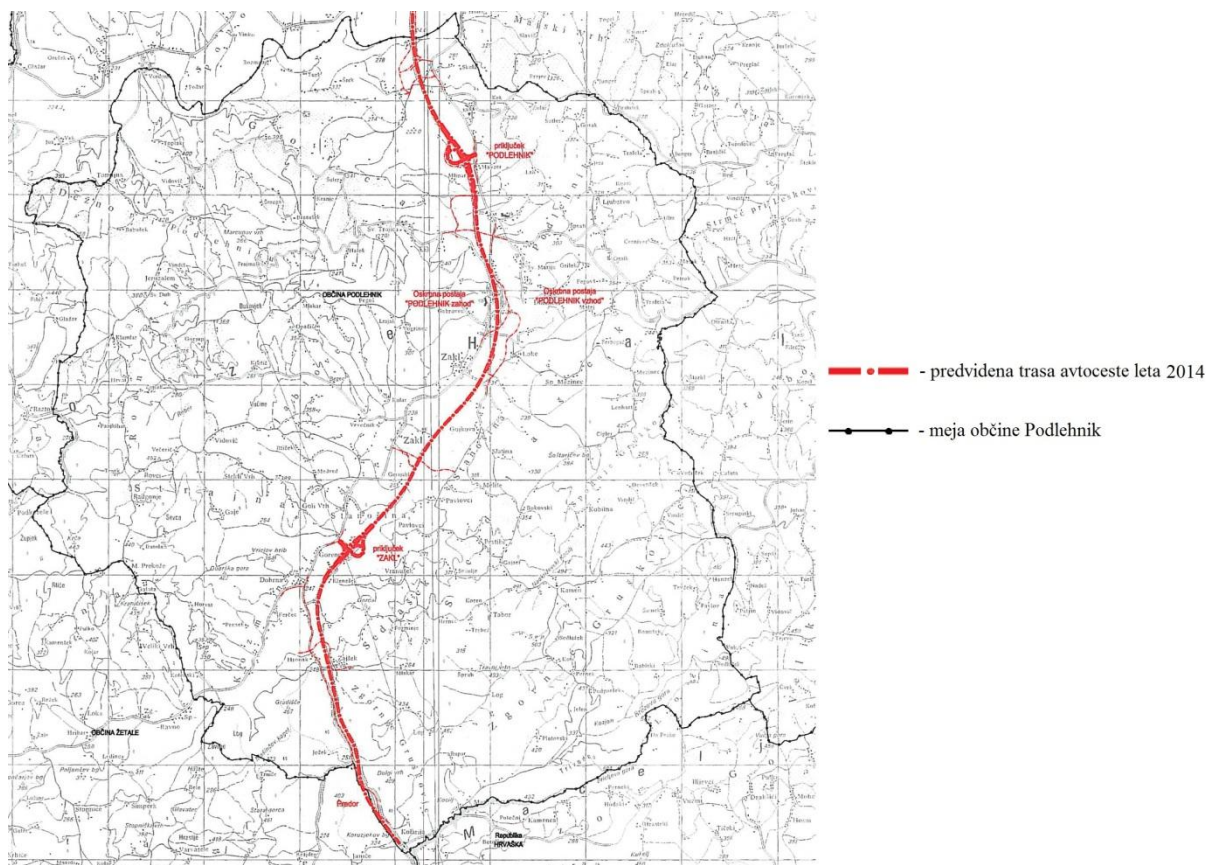
Izbrana in potrjena je bila prva, tako imenovana »Dolinska varianta«. Trasa avtoceste na osnovi izbrane variante poteka v glavnem po koridorju že obstoječe glavne magistralne ceste Ptuj - MMP Gruškovje (Postopek priprave državnega lokacijskega načrta, 2004).

Trasa avtocestnega odseka skozi Podlehnik je predvidena v smeri sever - jug, skozi razmeroma široko dolino potoka Rogatnica. V povzetku za javnost, ki so ga pripravili na Ministrstvu za okolje in prostor, so o predvideni trasi zapisali: »V dolini Rogatnice poteka najprej po odprtem prostoru, nato se povsem približa naselju Podlehnik. Južno od obstoječega počivališča se trasa usmeri jugozahodno proti Zaklu. Poteka po odprtem prostoru doline potoka Rogatnica, nato pa po ozki dolini skozi hribovito področje, kjer se intenzivno prilagaja konfiguraciji terena. Pred vstopom na plato MMP Gruškovje se trasa s kratkim predorom prebije skozi strmo in visoko pobočje in se 200 metrov pred glavno nadstrešnico MMP Gruškovje vklopi v ploščad potniškega prometa«.

Predvidena dolžina celotnega odseka je nekaj več kot 13 kilometrov in je zasnovan kot štiripasovnica z vsemi elementi, ki jih vključuje moderna avtocestna infrastruktura. Po podatkih DARS-a sta načrtovana dva priključka, in sicer Podlehnik in Zakl, oskrbni center Podlehnik na obeh straneh avtoceste ter več cestnih objektov kot so nadvozi, podvozi, mostovi, prepusti in tudi manjši predor. Vz dolž avtoceste bo prišlo tudi do ureditve vodotokov in do deviacije regionalnih in lokalnih cest (DPN za odsek avtoceste Draženci-MMP Gruškovje, 2010).

Izgradnja opisanega avtocestnega odseka bi morala biti dokončana do leta 2015, vendar pa celotni postopek poteka počasneje od predvidevanj. Državni prostorski načrt za gradnjo predvidenega odseka je bil sprejet že septembra 2010. V letu 2011 so se pričela geodetska dela na terenu z ureditvijo mej.

Po terminskem planu je za letošnje leto predvideno projektiranje projekta za izvedbo (PZI) in tudi večji del odkupovanja zemljišč, gradbeno dovoljenje za prvo etapo gradnje pa naj bi bilo pridobljeno v začetku leta 2014. Pridobivanje zemljišč bo se izvajalo v dveh delih, drugi del odkupov bi se naj po podatkih Ministrstva za promet izvajal v letu 2014.



Slika 2: Obravnavano območje - Občina Podlehnik s predvideno traso avtoceste leta 2014.

1.3 VIRI PODATKOV, ČAS OBRAVNAVE IN VALUTA

Podatki, ki sem jih uporabil v diplomski nalogi, so pridobljeni iz različnih virov, tako pisnih kot grafičnih. Podatke iz zemljiškega katastra in katastra stavb sem pridobil s pomočjo Prostorskega informacijskega sistema občin (PISO) in se nanašajo na stanje zemljišč, kot je bilo v juliju leta 2012. Podatki o namenski rabi prostora v občini Podlehnik oziroma o namenskih rabah zemljišč temeljijo na še vedno aktualnem Odloku o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana za območje Občine Podlehnik iz leta 2003 in sem jih pridobil na občini Ptuj (Skupna občinska uprava). Podatke o prodajnih cenah zemljišč sem pridobil iz baze Evidenice trga nepremičnin (ETN) in spletne strani Trg nepremičnin. Prodajne cene zemljišč in vse druge vrednosti so podane v evrih in se nanašajo na obdobje od leta 2007 do danes.

1.4 METODA DELA

V diplomski nalogi sem predstavil zgodovino slovenskega avtocestnega razvoja po časovnih obdobjih in pomembnejša dejstva ter dokumente, ki se uporabljajo in so pomembni pri gradnji avtocest. Največ pozornosti sem posvetil Nacionalnemu programu izgradnje avtocest (NPIA), kot temeljnega dokumenta pri gradnji avtocest v Sloveniji. Nato sem predstavil postopek pridobivanja zemljišč za gradnjo avtocestnega omrežja od sprejetja državnega prostorskega načrta, na osnovi katerega se lahko pričnejo aktivnosti povezane z gradnjo, do konkretnih postopkov pridobivanja zemljišč za gradnjo. Zatem sem predstavil še načine ocenjevanja vrednosti zemljišč ter drugih nepremičnin. Opisal sem problematiko, ki se pri ocenjevanju pojavlja in posamezne metode, ki jih uporabljajo ocenjevalci pri ocenjevanju.

V nadaljevanju sem želel pavšalno oceniti tržno vrednost zemljišč v predvideni trasi avtoceste na relaciji Draženci – MMP Gruškovje. Pridobil sem podatke o zemljiščih, zajetih v odkup za primer gradnje avtoceste v občini Podlehnik (površina, boniteta, vrsta rabe, katastrski razred, namenska raba, dejanska raba). Sledilo je njihovo urejanje in podrobno preučevanje. Pridobljene podatke sem razvrstil po različnih kategorijah, na primer glede na katastrsko občino, namensko raba, itd. Izračunal sem osnovne statistike, kot sta povprečna vrednost in mediana. Za zemljišča v trasi sem izračunal tudi potrebno odškodnino zaradi spremembe namembnosti kmetijskih zemljišč. Za izračun sem uporabljal zlasti programsko orodje Excel.

Preverjal sem tudi skladnost opisnih in grafičnih podatkov, ki sem jih imel na voljo. Po podrobnih analizah sem pridobljene ugotovitve in dobljene rezultate prikazal s tabelami in grafi, ter jih podkrepil s komentarji.

Za potrebe ocenjevanja vrednosti zemljišč sem pridobil podatke o prodajnih cenah zemljišč na območju obravnave, torej občine Podlehnik. Prodajne cene sem analiziral glede na namensko rabo, leto prodaje in katastrsko občino. Izračunal sem vrednosti na kvadratni meter konkretnega zemljišča in tako prišel do povprečne prodajne cene zemljišč oziroma njihove mediane. Analiziral sem tudi poročila GURS-a o dogajanju na trgu nepremičnin, na podlagi katerih sem preveril dobljene rezultate.

Glede na izračunano povprečno prodajno ceno oziroma mediano za zemljišča v občini Podlehnik sem pavšalno ocenil tržno vrednost zemljišč po določenih namenskih rabah in nato še za celotno traso avtoceste. Tako sem dobil približni podatek o tem, koliko denarnih sredstev bi bilo potrebno za odkup zemljišč na območju vseh katastrskih občin za potrebe gradnje avtoceste v občini Podlehnik.

2 GRADNJA SLOVENSKEGA AVTOCESTNEGA OMREŽJA

»Slovenija je z izgradnjo avtocestnega križa bolj kot kadarkoli poprej povezana v enoten družbeni, ekonomski in kulturni prostor in se hkrati vključuje v sosednje regije, kjer velja, da bodo postale avtoceste in železnice ogrodje novo nastajajočega evropskega regionalnega sistema in njegov razvojni generator.« (Gabrijelčič, 2010)

Besede, ki jih je v svojem prispevku uporabil prof. mag. Peter Gabrijelčič, povzemajo bistvo prizadevanj za gradnjo modernih in hitrih prometnih povezav, brez katerih si dandanes praktično ne moremo zamisliti življenja. Za Slovenijo to velja še toliko bolj, saj predstavlja prehodno območje (priključena na V. in X. evropski prometni koridor), kjer se križajo pomembne tranzitne poti v smereh zahod - vzhod in sever - jug. Ob razbremenitvi lokalnih prometnic zaradi trgovskih poti in dnevnih migracij, se je z zgrajenimi avtocestnimi povezavami povečala tudi stopnja prostočasne mobilnosti.

Izgradnja slovenskega avtocestnega sistema ima že več kot štiridesetletno zgodovino. V krajšem pregledu bom opisal njegov razvoj, ki sem ga razdelil na štiri časovna obdobja.

2.1 OBDOBJE DO LETA 1994

Cestno omrežje ima v Sloveniji že zelo dolgo tradicijo, prve boljše cestne povezave so na naših tleh gradili že Rimljani (glavne povezave potekajo zelo podobno kot danes). Po propadu imperija je sledilo nazadovanje, ceste so propadale, ohranile so se le poti med naselji. Šele v drugi polovici srednjega veka so se z razvojem trgovine spet začele razvijati tudi ceste in poti. Še korak naprej so naredili v 18. stoletju, ko so začeli ceste graditi po načrtih, na potek cest pa je imel vpliv že tudi javni interes (tranzitne poti). Ponovno so težave, morda še hujše kot v srednjem veku, nastopile s pojavom železnic, ki so cestni promet praktično uničile. Posledice so se kazale v gospodarskem zastoju in celo v depopularizaciji (Ašanin in Polenšek, 2002).

Krizo cestnega prometa je rešil pojav avtomobilizma in njegov hiter razvoj, ki je cestam vrnil velik pomen, ter ga povečal in okreпил. To je ponekod privedlo do neprijetnosti, saj so cestne poti s težavo sledile naglemu porastu avtomobilizma. Med vojnama so ceste gradili v večini le za vojaške potrebe, po 2. svetovni vojni pa so končno začeli graditi nove in rekonstruirati obstoječe ceste za potrebe vse večjega števila avtomobilov domačih in tujih znamk.

Okrepilo se je tudi gospodarstvo. Cestna infrastruktura pa navkljub vsemu niti približno ni omogočala hitrega, varnega in udobnega prevoza, povečalo se je tudi število prometnih nesreč. Nujne so bile spremembe cestne politike.

Prelomnico predstavlja leto 1969, ko je bila izdelana študija o načrtu razvoja slovenskega cestnega omrežja in hitrih cest (predvidena izgradnja 594 kilometrov avtocest do leta 2000). Na podlagi tega so bile izdelane strokovne podlage za gradnjo (npr. določitev tras avtocest, prostorske študije, študije vplivov na okolje, ekonomske analize, oskrbe z materiali), sprejeti ustrezni zakoni ter zagotovljena finančna sredstva s strani Mednarodne banke za obnovo in razvoj. Prvi rezultati so se pokazali leta 1972, ko je bil v uporabo predan zgodovinski prvi 32 kilometrski odsek avtoceste med Vrhniko in Postojno. Razvoj prometnega omrežja se je nadaljeval in tako je bilo v Sloveniji do leta 1994 zgrajenih 198,4 kilometrov avtocest, kar pomeni okoli 8 kilometrov letno.

2.2 OBDOBJE MED LETOMA 1994 IN 2004

Osamosvojitve Slovenije je prinesla politične, gospodarske in družbene spremembe, kar se je med drugim kazalo v potrebi po hitrejšem razvoju avtocestnega sistema, ki bi državo boljše notranje povezal in jo istočasno umestil v evropsko avtocestno omrežje. Sprejeti so bili številni zakoni z namenom zagotovitve pogojev za izgradnjo takšnega sistema (npr. ustanovitev Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji). Na podlagi prometnih razmer v letu 1990 so bile izdelane strokovne podlage in predlog nacionalnega programa avtocest. Vendar pa je bilo potrebno pristop k načrtovanju programa nekoliko spremeniti zaradi političnih sprememb in razmer na področju Balkana ter vzhodne in srednje Evrope na eni in prilagajanja evropskim političnim zahtevam na drugi strani. Ob upoštevanju gospodarskih, finančnih, prometnih in prostorskih (sestavine dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana) izhodišč je bil izdelan predlog programa, ki bi ustrezal razvojnim potrebam in možnostim Slovenije in je služil kot podlaga letnim programom gradenj tistih avtocestnih odsekov, ki jih je DARS izvajal še pred sprejetjem NPJA.

2.2.1 NACIONALNI PROGRAM IZGRADNJE AVTOCEST V REPUBLIKI SLOVENIJI (NPIA)

Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, sicer sestavni del širšega programa razvoja in vzdrževanja državnih cest in razvoja prometa, je bil v Državnem zboru sprejet leta 1995. Zastavljeni so bili strateški (prednostne razvojne smeri) in strukturni (prioritete znotraj razvojnih smeri) cilji. Usmerjeni so bili zlasti k zagotovitvi ustreznih povezav (regionalnih, medregionalnih, mednarodnih), povečanju prometne varnosti, skrbi za okolje in spodbujanju vsestranskega gospodarskega razvoja. Pomembno vlogo v programu ima tudi vključevanje Slovenije v evropske prometne tokove, vrh česar predstavlja podpis sporazuma med Republiko Slovenijo in Evropsko gospodarsko skupnostjo na področju prometa (transportni sporazum).

Program je v okviru zagotovljenih finančnih sredstev predvideval gradnjo, rekonstrukcijo in vzdrževanje odsekov avtocest in hitrih cest v dveh delih - do leta 1999 v prvem oziroma do leta 2004 v drugem delu. Skupna dolžina predvidenih odsekov je znašala 499,5 kilometrov, skupna ocenjena investicijska vrednost pa 2.170,00 mio USD (brez stroškov financiranja). Zaradi velikega finančnega zalogaja je bila v okviru programa narejena podrobna ocena finančnih možnosti izvajanja zastavljenih projektov, ki v nasprotje postavlja možne finančne vire (bencinski tolar, cestnina, krediti, drugi viri) in potrebna sredstva za realizacijo (številni stroški investicije zajemajo med drugim tudi sredstva za odkup zemljišč in drugih nepremičnin). Na prioriteto realizacije posameznih odsekov je imela vpliv prometno - ekonomska upravičenost, razvojna pomembnost projekta, prometna varnost, stopnja pripravljenosti projektne dokumentacije itd.

2.2.2 SPREMEMBE IN DOPOLNITVE NACIONALNEGA PROGRAMA IZGRADNJE AVTOCEST V REPUBLIKI SLOVENIJI (NPIA-A)

Po letu 1996 so se razmere na Balkanu začele počasi umirjati in normalizirati, posledično so se začeli vzpostavljati in krepiti tudi prometni tokovi, kateri so pred osamosvojitvijo Slovenije potekali iz smeri severa Evrope preko naše države in dalje na jugovzhod. Pojavile so se nove razvojne potrebe države na področju gospodarstva in prometa, zato je bilo obstoječi NPIA potrebno spremeniti ali dopolniti. S tem namenom so bile narejene analize novih gospodarskih, prometnih in finančnih izhodišč. Spremenjena in dopolnjena verzija Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji je bila sprejeta leta 1998.

V programu je bilo predvideno močno povečanje tranzitnega prometa v smeri proti jugovzhodu, ter naraščanje notranjega prometa in prometa v smeri jugozahod - severovzhod približno z enako intenzivnostjo kot v zadnjih desetih letih. Nekoliko so se spremenila načela - poudarjen je bil pomen enakomernejšega regionalnega razvoja, pomen prioritete gradnje na območju razvojnih osi Slovenije in gradnja v etapah (fazah). Glavna prioriteta je postala izgradnja avtocestnih odsekov skladno s potekom V. in X. evropskega transportnega koridorja. Predvsem odseki znotraj V. prometnega koridorja so pridobili prednost tako glede financiranja kot dejanske fizične realizacije. Postali so osrednji strateški cilj pri izvajanju NPIA. Izgradnja bi bistveno pripomoglo k večji propustnosti in povečani potovalni hitrosti na relaciji Koper - Lendava ter povezave koprskega pristanišča z gospodarskim zaledjem srednjeevropskih držav. Sicer pa naj bi bilo po besedilu dopolnjenega NPIA do konca leta 2005 zgrajenih, dograjenih ali rekonstruiranih kar 553,7 kilometrov cest v skupni vrednosti 4.100,3 mio USD (brez stroškov financiranja).

2.3 OBDOBJE PO LETU 2004

Proces vključevanja Slovenije v evropske integracije, s tem pa še intenzivnejše v sistem evropskih cest in razvoj sistema evropskih prometnih koridorjev, je pripeljal do potrebe po vnovični prenovi NPIA. S sklepom Vlade, sprejetim na seji novembra 2001 in sklepom Državnega zbora, sprejetim na seji aprila 2002, je bil ustreznim službam naložen projekt priprave nove spremembe Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji.

S tem namenom so bile izdelane podrobne analize uspešnosti izvajanja NPIA v obdobju od leta 1994 do 2002:

- splošna analiza,
- analiza fizične in finančne realizacije NPIA (eden izmed razlogov za odstopanja od predvidene realizacije, navedeno pridobivanje zemljišč in nepremičnin),
- analiza investicijskih vrednosti odsekov oziroma pododsekov NPIA,
- analiza zagotavljanja in porabe virov finančnih sredstev za realizacijo NPIA.

Upoštevana so bila številna strokovna področja, projekcije, ocene in študije:

- analiza obstoječega stanja in prometno-varnostnih razmer na glavnih in regionalnih državnih cestah, ki potekajo v smereh še nezgrajenih avtocestnih odsekov,

- ocene prometne obremenitve, prepustnosti obstoječih glavnih in regionalnih cest, prometne varnosti, vplivov na okolje,
- projekcija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, na njeni osnovi pa podana ocena prometno-varnostnih razmer na obstoječih cestah do leta 2013,
- študija Makroekonomski učinki nacionalnega programa izgradnje avtocest in morebitnih koncesij s študijo upravičenosti koncesijske gradnje,
- študija Oblikovanje prioritetnega vrstnega reda graditve avtocestnih odsekov.

2.3.1 RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU IZGRADNJE AVTOCEST V REPUBLIKI SLOVENIJI (ReNPIA)

Na osnovi izdelanih podrobnih analiz uspešnosti izvajanja NPIA in ob upoštevanju vseh strokovnih podlag, je bil podan predlog novega NPIA, ki je bil nato leta 2004 sprejet in je prinesel kar nekaj novosti.

Resolucija o nacionalnem programu izgradnje avtocest predpisuje dinamiko uresničevanja NPIA RS in predvideva njegovo realizacijo do zaključka v treh časovnih obdobjih, terminsko v odvisnosti od finančnih sredstev (proračunskih obdobj) Evropske unije:

- faza A (obdobje 2003-2006),
- faza B (obdobje 2007-2013),
- faza C (obdobje po 2013).

Določena so načela in cilji, ki naj bi jih pri gradnji novih odsekov avtocest upoštevali. Gre za dinamiko gradnje (etapna ali fazna), financiranje, skladen regionalni razvoj, prepoznavnost Slovenije ipd. Program predvideva prostorsko zasnovano cestnega omrežja v skladu s prostorskimi sestavinami dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana Republike Slovenije in gradnjo v dveh sklopih, katerega sestavljata osnovni program in dodatni program. V okviru dodatnega programa je načrtovana tudi gradnja odseka avtoceste Ptuj (Draženci) - Gruškovje, katerega obravnavam v diplomski nalogi. Cilji se delijo, kot že v prvi verziji NPIA, na strateške in strukturne.

Strateški, ki zajemajo prednostne razvojne smeri, so:

- zagotovitev ustrezne notranje in zunanje povezanosti države,
- spodbujanje nadaljnjega gospodarskega razvoja države ter

- izboljšanje in povečanje nivoja prometne varnosti udeležencev v cestnem prometu.

Strukturni, ki določajo prioritete znotraj razvojnih smeri, so:

- zagotovitev in povečanje neposrednih makroekonomskih učinkov preko modernizacije prometne infrastrukture,
- omogočanje širših gospodarskih in družbenih koristi,
- ohranjanje že zgrajenega avtocestnega in ostalega cestnega omrežja ter
- zmanjšanje negativnih prometnih vplivov na okolje.

Predstavljeni so viri finančnih sredstev za izvajanje aktivnosti, analize novih investicijskih vrednosti nacionalnega programa izgradnje avtocest, prioritete in dinamika izvajanja programa izgradnje, navedeni so temeljni nosilci izvajanja ter cilji upravljanja in vzdrževanja zgrajenega avtocestnega omrežja. Predvidene so še ostale investicije, ki dopolnjujejo avtocestno omrežje v funkcionalno celoto. To so dograjevanje (optimizacija) obstoječega cestninskega sistema, elektronski cestninski sistem v prostem prometnem toku, avtoceste v območju mednarodnih mejnih prehodov ter priključki na obstoječe in bodoče avtocestno omrežje.

2.4 PRIHODNOST

Slovenija je v svoji kratki zgodovini naredila velik korak pri uresničevanju moderne državne cestne infrastrukture. Zgrajeno je sodobno avtocestno omrežje v smereh od severa proti jugu, kot tudi od zahoda proti vzhodu. Kljub nekaterim manjšim spodrslijajem lahko mirno podamo pozitivno oceno opravljenega dela. Avtoceste so zgrajene kakovostno, stroški gradnje so primerljivi z evropskimi, gradnja ni prepočasna, kot nekateri želijo prikazati. Vendar pa je dejstvo, da je vedno mogoče delati še bolje (Portal DRC, 2012).

Kratkoročni načrti morajo biti sedaj usmerjeni k ustrezni politiki vzdrževanja obstoječe infrastrukture. Potrebno je začeti tudi s pripravami razširjenega dodatnega programa izgradnje avtocest, ki je sicer že sestavni del aktualnega programa in z načini financiranja le tega. Pri tem bo nujno namenjati večjo pozornost natančno pripravljenim projektnim nalogam, kakovosti in popolnosti tehnične dokumentacije, s čimer bi se izognili podražitvam in podaljšanjem rokov izgradnje posameznih odsekov avtocest (Portal DRC, 2012).

V celoti gledano je potrebno predvsem ohraniti in nadgrajevati vse tisto, kar se je izkazalo za dobro. Po drugi strani bo treba pomanjkljivosti in napake, ki so se pojavljale, podrobno preučiti ter na podlagi rezultatov nove sisteme dela in kontrole kakovosti zasnovati tako, da se iste ali podobne napake v prihodnje ne bodo spet ponovile (Portal DRC, 2012).

3 POSTOPEK PRIDOBIVANJA ZEMLJIŠČ ZA GRADNJO AVTOCESTNEGA OMREŽJA

Izgradnja posameznega odseka avtoceste v okviru avtocestnega omrežja je obsežen, zapleten in dolgotrajen proces. Običajno traja več let in predstavlja velike tehnične ter finančne zahteve. Področje avtocestne infrastrukture zato urejajo mnogi dokumenti, kot so zakoni, podzakonski predpisi in pravilniki s področja urejanja prostora, graditve objektov, varstva okolja ipd. Temeljni dokument je Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, ki predstavlja osnovno vodilo in opredeljuje načrtovanje, gradnjo in vzdrževanje avtocest (Petrovič, 2007). Preden pride do predaje nekega odseka ali dela odseka v uporabo, se zvrstijo številne naloge, ki jih izvajajo različni nosilci. Ob umeščanju avtocestnih tras v prostor, projektiranju in drugih, je ena izmed njih tudi organizacija odkupov nepremičnin (zemljišč in drugih objektov) (Portal DARS, 2012).

Postopek pridobivanja zemljišč za potrebe izgradnje avtocestnih povezav sestavljajo posamične aktivnosti, katere določa in usklajuje zakonodaja. ZUDVGA (1995) narekuje, da je za pridobivanje zemljišč v imenu države pooblaščen Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. Pogoj za začetek pridobivanja zemljišč in s tem povezanih dejavnosti je izdelana projektna dokumentacija. V projektni dokumentaciji so določene lokacijske, funkcionalne, tehnične in oblikovne značilnosti predvidene gradnje, upoštevajoč investitorjeve zahteve in tako, da zagotovijo skladnost s prostorskimi akti, zanesljivost ter evidentiranost. Sestavni del projektne dokumentacije je praviloma tudi odlok ali uredba o sprejemu prostorskega načrta, kjer so navedene vse površine, potrebne za izvajanje načrtovanih posegov v prostor in za katere je ugotovljen in jasno izražen javni interes (ZUPUDPP, 2010).

3.1 IZHODIŠČA ZA PREDSTAVITEV POSTOPKA PRIDOBIVANJA ZEMLJIŠČ

3.1.1 DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT

Postopek izgradnje predvidenega avtocestnega odseka, kot prostorske ureditve državnega pomena, se uresničuje na podlagi prostorskega akta, tj. državnega prostorskega načrta (DPN). Državni prostorski načrt mora biti v skladu z državnim strateškim prostorskim aktom. Njegovo vsebino in postopek

priprave načrta ureja Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP, 2010).

Z državnim prostorskim načrtom se določijo načrtovane prostorske ureditve, območje načrta ter prostorski izvedbeni pogoji za izvedbo načrtovanih prostorskih ureditev in vsebuje tako prikaz in opis območja načrta, kot tudi prikaz in opis umestitve načrtovane prostorske ureditve v prostor s prostorskimi izvedbenimi pogoji. DPN sestavljajo grafični in tekstualni del (uredba, s katero vlada izda načrt) ter ustrezne priloge (ZUPUDPP, 2010).

Dolgotrajni postopek sprejemanja DPN-ja se začne s pripravo pobude s strani pobudnika, ki je ministrstvo, v čigar delovno področje spada prostorska ureditev, za načrtovanje katere daje pobudo. Pri pripravi sodeluje tudi koordinator priprave načrta, ki je ministrstvo, pristojno za prostor. Omenjena organa sta odgovorna za pripravo načrta. Koordinator nato pošlje usklajeno pobudo vsem državnim nosilcem urejanja prostora (različna ministrstva), da nanjo podajo smernice, ministrstvu, pristojnemu za celovito presojo vplivov na okolje, da odloči o potrebnosti izvedbe postopka celovite presoje vplivov na okolje ter občinam iz območja na katera se nanaša pobuda. Hkrati je pobuda objavljena tudi na spletu (ZUPUDPP, 2010).

Zakon predvideva, da po predložitvi smernic, usmeritev, podatkov nosilcev urejanja prostora in predlogov javnosti ter analizah smernic, podatkov in predlogov javnosti, sledi prostorska konferenca, kjer člani sprejmejo sklep o pripravi načrta, katerega pripravi koordinator in ga uskladi s pobudnikom in ki ga sprejme vlada. Vlada tudi sprejme uredbo o začasnih ukrepih za zavarovanje urejanja prostora na podlagi sklepa o pripravi načrta, ki se nanaša na sprejemanje novih prostorskih aktov in izvajanje posegov v prostor.

Naslednji korak predstavlja načrtovanje in študija variant, seznanitev javnosti in občin s študijo variant. Občine in javnost podajo stališče in pripombe, na osnovi česa se predlog najustreznejše variante ali rešitve dopolni, na kar koordinator pošlje študijo variant s predlogom najustreznejše variante ali rešitve državnim nosilcem urejanja prostora, ti pa imajo 30 dni časa, da podajo mnenje. Hkrati jo pošlje tudi ministrstvu, pristojnemu za celovito presojo vplivov na okolje. Po pridobitvi mnenj koordinator in pobudnik uskladita ter dopolnita predlog najustreznejše variante oziroma rešitve in jo skupaj z dokončno pozitivno odločbo ministrstva, pristojnega za celovito presojo vplivov na okolje, pošljeta v potrditev vladi, ki s sklepom potrdi predlog najustreznejše variante (ZUPUDPP, 2010).

Po ZUPUDPP (2010) sledi postopek načrtovanja potrjene variante ali rešitve, ki vsebuje podrobnejše načrtovanje potrjene variante ali rešitve in presojo vplivov osnutka načrta na okolje. Zatem morata koordinator in pobudnik omogočiti seznanitev javnosti in občin z osnutkom načrta. Občine in javnost lahko ponovno podajo pripombe in predloge, na podlagi stališč do pripomb in predlogov pa izdelovalec izdela predlog načrta. Koordinator pošlje predlog načrta po drugo mnenje k državnim nosilcem urejanja prostora.

Zaključna faza je sprejem načrta, ki je mogoč po pridobitvi drugih mnenj in pravnomočnega okoljevarstvenega soglasja ministrstva, pristojnega za presojo vplivov na okolje, izdanega v postopku presoje vplivov na okolje. Vlada sprejme državni prostorski načrt z uredbo. Z dnem uveljavitve uredbe lahko investitor pri organu, pristojnemu za geodetske zadeve, vloži zahtevo za evidentiranje urejene meje oziroma zahtevo za parcelacijo. Postopek ureditve meje in postopek parcelacije se izvedeta kot geodetska storitev v skladu s predpisi, ki urejajo geodetsko dejavnost in zakonom, ki ureja evidentiranje nepremičnin, ter v skladu s 44. in 45. členom ZUPUDPP.

3.2 PRIDOBIVANJE PRAVIC NA ZEMLJIŠČIH

Prisilni odvzem lastninske pravice ali njena omejitev v obliki pravice uporabe oziroma bremena začasne ali trajne služnosti na nepremičnini je skrajno sredstvo države ali občine pri projektih javnega interesa. Potrebno je smotrno ter kompromisno odločanje med javnim interesom in zagotavljanjem varnosti zasebne lastnine posameznikov (Ferlan in sod., 2009). Po Zakonu o urejanju prostora (ZUreP-1, 2002) je tako drastičen poseg v zasebno lastnino mogoče izvesti le v primeru, ko se izkaže javna korist in ne obstajajo druge možnosti za doseg istega namena, pri tem pa morajo biti postopki prisilnega odvzema transparentni, hkrati pa mora biti zagotovljena tudi pravična odškodnina oziroma kompenzacija.

Ne glede na to ali gre za manjši projekt (npr. gradnje šole) ali veliki poseg v prostor, kot je gradnja avtocestnega omrežja, morajo biti postopki pridobivanja zemljišč opravljeni preudarno in učinkovito. Praviloma postopek pridobivanja ali omejitve lastninske pravice v javno korist poteka v več stopnjah. Nosilec javne koristi oziroma razlastitveni upravičenec poskuša nepremičnine naprej pridobiti na podlagi sporazumne sklenitve kupo-prodajne pogodbe. Če sporazuma ni mogoče doseči in ni na voljo niti alternativnih nepremičnin, država poseže po skrajni rešitvi - to je prisilni odkup ali razlastitev (Ferlan in sod., 2009).

3.2.1 SKLENITEV KUPOPRODAJNE POGODBE

Razlastitev je najbolj oster poseg v zasebno lastnino, zato se ji je smiselno izogibati in si prizadevati, da do nje ne pride. Investitor projekta v javno korist ima kot vsak drugi pravni subjekt možnost pridobiti zemljišče na trgu nepremičnin na podlagi pravnega posla, torej s sklenitvijo kupoprodajne pogodbe. Podpis pogodbe med nosilcem investicije in lastnikom zemljišča ima številne prednosti, predvsem gre za mirno, hitro in enostavno rešitev (Virant, 1997). Sklenitev kupoprodajne pogodbe za namen javne koristi se izvede kot predhoden prosti (prisilen) nakup zemljišča oziroma nepremičnine, ki ga zakon sicer imenuje sporazum med strankama (Ferlan in sod., 2009).

S predlogom o sklenitvi pogodbe za odkup ali nadomestitev nepremičnine za potrebe gradnje avtoceste so lastniki seznanjeni po končani parcelaciji oziroma najkasneje v 60 dneh po pravnomočnosti odločbe o parcelaciji. Še pred začetkom dogovarjanja o podpisu kupo-prodajne pogodbe je investitor dolžan vsakega lastnika zemljišča seznaniti o vseh njegovih pravicah v postopku določanja odškodnine (ZUDVGA, 1995). Investitor za namen sklenitve pogodbe sestavi ponudbo za vse lastnike in solastnike ali skupne lastnike na podlagi ocenjene vrednosti, ki jo poda cenilec. Ponudbe se lastnikom vročajo osebno in ustrezno z zakonom, ki ureja splošni upravni postopek (ZUPUDPP, 2010).

Če se lastnik ne strinja s cenitvijo, oceni vrednost zemljišča še drugi cenilec. Kadar se investitorju v roku 30 dni od vročitve ponudbe ne uspe dogovoriti z lastnikom za odkup zemljišča in skleniti sporazumnega podpisa pogodbe, lahko razlastitveni upravičenec vloži predlog za razlastitev (ZUreP-1, 2002).

V primeru, ko je dogovor dosežen, je potrebno podpisano pogodbo posredovati Davčni upravi Republike Slovenije, saj je prenos zemljišč v javnem interesu oproščen plačila davka na promet z nepremičninami. Za kmetijska zemljišča je potrebno oddati vlogo upravni enoti, ki odobri sklenitev pogodbe brez javne ponudbe in objave. Če obstaja na nepremičnini predkupna pravica, pa je treba pridobiti še potrdilo občine, da se predkupna pravica ne uveljavlja. Ko so vse našteje obveznosti izpolnjene, je potrebno podpise na pogodbi overiti pri notarju in pogodbo zavesti v davčnih evidencah, kar je pogoj za vpis v zemljiško knjigo in posredovanje pogodbe v izplačilo. Izplačilo odškodnine se izvrši šestdeseti dan od dneva prejetja overjenega izvoda pogodbe (Ferlan in sod., 2009).

3.2.2 RAZLASTITEV

Pojem razlastitve natančno opisuje Zakon o urejanju prostora (ZUreP-1, 2002), ki pravi:

- razlastitev ter omejitev ali obremenitev lastninske pravice je dopustna le v javno korist in pod pogojem, da je za doseg javne koristi nujno potrebna in da je javna korist razlastitvenega namena v sorazmerju s posegom v zasebno lastnino,
- razlastitev ter omejitev ali obremenitev lastninske pravice ni dopustna, če država oziroma občina razpolaga z drugo ustrežno nepremičnino za doseg istega namena.

Razlastitev se torej izvaja za namene gradnje objektov iz državne ali občinske pristojnosti oziroma za potrebe:

- gospodarske javne infrastrukture,
- obrambe države,
- državnih rezerv, varnosti državljanov in njihovega premoženja,
- varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Navedeni posegi v okviru razlastitve morajo biti predvideni v sprejetem državnem prostorskem načrtu ali občinskem (podrobnem) prostorskem načrtu, saj je na tak način jasno izkazana javna korist (Rakar, 2008).

Prav tako se lahko razlastitev izvede za gradnjo ali prevzem objektov oziroma zemljišč za potrebe izvajanja javnih služb na področju zdravstva, vzgoje, šolstva, kulture, znanosti in raziskovanja, socialnega varstva ter za gradnjo socialnih in neprofitnih stanovanj. Pri omenjenih primerih je za ugotavljanje javne koristi ob sprejetem državnem ali občinskem prostorskem načrtu potreben še sklep vlade oziroma občinskega sveta, ki potrjuje, da se gradnja določenega objekta opravlja v javno korist (Rakar, 2008).

Razlastitveno razmerje je mogoče označiti kot pravno razmerje, iz katerega izhajajo pravice in obveznosti. Tako imamo na eni strani subjekt, ki je zastopnik javnega interesa in na drugi strani zasebno - pravni subjekt, ki je nosilec zasebnega interesa. Imenujemo ju razlastitveni upravičenec in razlastitveni zavezanec. Razlastitveni upravičenec je za gradnje iz državne pristojnosti država oziroma občina za gradnje, ki so v pristojnosti lokalne skupnosti. Razlastitveni zavezanec je lastnik nepremičnine, ki je predmet razlastitve. To je lahko fizična ali pravna oseba ali tudi oseba javnega prava, razen države (Rakar, 2008). Če je razlastitveni zavezanec oseba javnega prava in se za razlastitev predvidena nepremičnina uporablja za javne namene, ZUreP-1 pogojuje, da se v postopku

razlastitve tehta korist, ki se zasleduje z razlastitvijo in javna korist, ki se zagotavlja z uporabo nepremičnine pred razlastitvijo.

3.2.2.1 Postopek razlastitve

Razlastitveni postopek se začne z vložitvijo zahteve, ki jo vloži razlastitveni upravičenec pri upravni enoti na območju, kjer se nahaja obravnavana nepremičnina. Zahteva za razlastitev mora biti vložena najkasneje v roku štirih let od datuma sprejetja prostorskega dokumenta, ki je podlaga razlastitve in izključno v primeru, ko razlastitveni upravičenec v roku 30 dni po vročitvi ponudbe za odkup, ni uspel pridobiti nepremičnine s sklenitvijo pogodbe. Zahteva za razlastitev vključuje naslednje priloge (Rakar, 2008):

- seznam nepremičnin, ki so predlagane za razlastitev in njihove podatke iz uradnih evidenc (zemljiške knjige, zemljiškega katastra, katastra stavb),
- izvleček iz ustreznega prostorskega akta, ki predstavlja izhodišče razlastitve,
- razlastitveni elaborat (utemeljitev javne koristi in obrazložitev njene pravne podlage),
- roke izvajanja del,
- ponudbo za odkup nepremičnine, ki zajema pouk o pravicah v postopku, predlog pogodbe in cenitve, preveritev cenitve s predlogom pogodbe in dokazila o vročitvi.

Po vloženi zahtevi o predlogu za razlastitev odloča pristojni upravni organ. Upravni organ na podlagi vložene zahteve za razlastitev ugotovi, ali so izpolnjeni pogoji v zvezi s predvidenimi posegi v javno korist in po izvedenem ugotovitvenem postopku izda odločbo o uvedbi postopka razlastitve. V izreku odločbe mora biti razvidno tudi, kako so urejene druge stvarne pravice na nepremičnini, kot so najemne pogodbe, zakupne pogodbe in (ali) hipoteke. Odločba se ne omejuje le na prenos lastninske pravice (Ferlan in sod., 2009). O morebitnih pritožbah zoper odločbo odloča ministrstvo za prostor. Ko odločba o pričetku postopka razlastitve postane pravnomočna, jo upravni organ po svoji uradni dolžnosti pošlje pristojnemu sodišču, katero v zemljiški knjigi zaznamuje pričetek razlastitvenega postopka. Pravnomočnost odločbe o pričetku razlastitvenega postopka omogoča upravnemu organu, da na podlagi predloga razlastitvenega upravičenca, izda odločbo o izvajanju določenih pripravljalnih del na nepremičnini. Med omenjena pripravljalna dela se štejejo geodetske meritve, ureditev mej, parcelacija, raziskave terena (geotehnične, geološke, hidrološke itd.) in druge vrste pripravljalnih del (Rakar, 2008).

Po Rakar (2008) se stanje nepremičnine na dan uvedbe razlastitvenega postopka šteje kot izhodišče za ocenjevanje vrednosti in posledično s tem za izplačilo odškodnine ali nadomestilo v naravi. Dokler razlastitveni postopek ni pravnomočno končan, ni dovoljeno nobeno trgovanje z nepremičnino ali njeno bistveno spreminjanje. Dopustna je le prodaja nepremičnine s strani lastnika razlastitvenemu upravičencu ali tretji osebi, pod pogojem, da se razlastitveni upravičenec s tem strinja. Vsak drugi pravni posel sklenjen v nasprotju s to določbo je ničen.

Postopek razlastitve se zaključi, ko upravni organ ugotovi, da je vse v skladu z zakonodajo in so izpolnjeni vsi pogoji za prisilni odvzem. Na osnovi tega je s strani upravnega organa izdana odločba o razlastitvi, kjer morajo biti navedene (Rakar, 2008):

- nepremičnine, ki se razlaščajo,
- roki, v katerih je razlastitveni upravičenec dolžan pričeti gradnjo,
- rok za prevzem razlaščene nepremičnine.

Na izdano odločbo je možna pritožba, o kateri prednostno odloča ministrstvo za prostor. Lastninsko pravico na nepremičnini pridobi razlastitveni upravičenec v trenutku, ko odločba postane pravnomočna. Najkasneje v 15 dneh od pravnomočnosti odločbe o razlastitvi upravni organ pozove obe strani, da skleneta sporazum o odškodnini (oblika in višina odškodnine, rok za izplačilo). O vrednosti odločajo pooblaščen ocenjevalci vrednosti nepremičnin na podlagi strokovnih standardov, namenski rabi zemljišča pred uveljavitvijo prostorskega akta in dejanskega stanja zemljišča. K odškodnini se prištejejo še stranski stroški. Tedaj, ko razlastitveni upravičenec poravnava odškodnino oziroma zagotovi nadomestno nepremičnino, lahko prevzame posest na razlaščeni nepremičnini (Rakar, 2008).

Rakar (2008) tudi navaja, da se v primeru, ko stranki sporazuma ne uspeta skleniti, prepis lastninske pravice opravi po uradno dolžnosti. Razlastitveni zavezanec se sicer lahko zoper odločbo (postopek ali cena) pritoži na upravno sodišče, vendar tožba v upravnem sporu ne zadrži prenosa lastninske pravice in pridobitve posesti – gre namreč za nujni postopek, kjer velja načelo »izvršljivost pred pravnomočnostjo«.

4 OCENJEVANA VREDNOST ZEMLJIŠČ V POSTOPKIH PRIDOBIVANJA ZEMLJIŠČ ZA GRADNJO AVTOCESTNEGA OMREŽJA

Z raznovrstnimi oblikami ocenjevanja se lahko srečamo vsakodnevno. Proces ocenjevanja tvorijo različne presoje posameznikov, zato ga definiramo kot podajanje mnenja o vrednosti nečesa. Ocenjevanje vrednosti po navadi ni enoznačno, temelji na različnih dejavnikih in je hkrati odvisno tudi od posamezne situacije. Strokovna literatura in zakonodaja največkrat omenjata ocenjevanje vrednosti podjetij, nepremičnin ter strojev in opreme.

Pojem vrednosti se primarno pojavlja že od časa blagovne menjave in sodobno v znanosti pri ekonomiji, sociologiji, filozofiji, matematiki in drugih področjih (Temeljotov Salaj in Zupančič, 2006). Ker gre za širok pojem in predmet številnih razprav glede njenega pomena, poznamo več opredelitev. Deveta izdaja Mednarodnih standardov ocenjevanja vrednosti (2011) pravi, da vrednost ni dejstvo, pač pa mnenje o najverjetnejši ceni, ki jo je treba plačati za neko sredstvo v menjavi ali gospodarski koristi lastništva tega sredstva. V nadaljevanju pravi, da je vrednost v menjavi hipotetična cena, hipotezo, po kateri se ocenjuje vrednost, pa določa namen ocenjevanja vrednosti. Za lastnika je vrednost ocena koristi, ki jih bo določena stranka imela od lastništva. Tip in definicija vrednosti morata biti pri ocenjevanju jasno izražena ter ustrezati posamezni dodelitvi vrednosti.

Ocenjevanja vrednosti je med drugim neposredno povezano tudi s postopkom pridobivanja zemljišč pri gradnji avtocestnih povezav. Kot je opisano že v prejšnjem poglavju, postopek pridobivanja zemljišč sestavljajo številne procedure s področja prostorskega načrtovanja, katere so pogojene z zakonskimi in drugimi predpisi. Eno izmed najzahtevnejših in javno najbolj izpostavljenih nalog pa predstavlja odkup zemljišč in s tem povezana določitev odškodnine oziroma ocenjevanje pripadajoče vrednosti odkupljenega zemljišča.

4.1 ODŠKODNINA PO ZAKONU O UREJANJU PROSTORA

Zakon o urejanju prostora v splošnem ureja področje različnih posegov v prostor, zlasti na državni in regionalni ravni. Predmet zakona je prostor v svojem najširšem pomenu, s tem pa se seveda posledično zakon dotika različnih prostorskih ureditev in ukrepov, prostorskega razvoja ter z njimi

povezanih postopkov. Eden izmed delov zakona opredeljuje odškodnino za določeno (razlaščeno) nepremičnino, do katere je upravičen lastnik.

Po ZUreP-1 pripada lastniku za odvzeto nepremičnino odškodnina (denarno nadomestilo ali enakovredna nadomestna nepremičnina), ki je ocenjena glede na dejansko rabo nepremičnine in stranske stroške. To so lahko selitveni stroški, izgubljeni dobiček za čas selitve in morebitno zmanjšanje vrednosti preostale nepremičnine. Odškodnino in nastale stroške je dolžan plačati razlastitveni upravičenec. V primeru, ko razlaščenec noče sprejeti odškodnine, lahko razlastitveni upravičenec položi odškodnino na sodišču in s tem opravi svoj del dolžnosti.

ZUreP-1 predpisuje, da lahko delo ocenjevalca opravljajo tri skupine omenjenih strokovnjakov, in sicer pooblaščen ocenjevalci vrednosti nepremičnin, sodno zapriseženi cenilci gradbene in kmetijske stroke ter cenilci nepremičnin s certifikatom Agencije Republike Slovenije za pospeševanje prestrukturiranja gospodarstva in spodbujanje prenove podjetij. Pri delu uporabljajo strokovne standarde s področja ocenjevanja nepremičnin. Istočasno upoštevajo tudi namembnost zemljišča (kot je bila pred uveljavitvijo prostorskega akta, ki je podlaga za razlastitev) in dejansko stanje nepremičnine na dan ocenjevanja. Podatki o površini nepremičnine morajo biti povzeti iz uradnih evidenc, to pomeni iz zemljiškega katastra ali katastra stavb.

Prav tako ZUreP-1 opredeljuje sporazum o odškodnini. Sporazum se sklene na pobudo upravnega organa. Slednji namreč najkasneje v 15 dneh od pravnomočnosti odločbe o razlastitvi pozove tako razlaščenca kot razlastitvenega upravičenca, da skleneta dogovor o vrsti in višini nadomestila. Ob obliki in višini odškodnine je nujno določiti še datumski rok, v katerem je potrebno izpolniti odškodninsko obveznost, torej izplačati dogovorjeno vsoto denarnega nadomestila ali izročiti nadomestno nepremičnino. Sporazum je lahko predložen v obliki notarsko overjene listine ali podan na zapisnik pri upravnem organu, kateri tudi nato izda odločbo, v katero vključi vsebino sporazuma. Če v obdobju dveh mesecev od poziva upravnega organa ne pride do sklenitve sporazuma o odškodnini, lahko katerakoli stran vloži predlog (pobudo) za določitev odškodnine v nepravdnem postopku na pristojnem sodišču.

Obstaja tudi možnost povračila odškodnine v obliki nadomestila v naravi. To velja v primeru, ko pride do odvzema lastninske pravice na stavbi oziroma delu stavbe, ki se uporablja kot stanovanje. Ko pride do takšne situacije, je potrebno zagotoviti lastninsko pravico na enakovredni stavbi oziroma delu stavbe, razen če razlaščenec izjemoma zahteva odškodnino v obliki denarnih sredstev. Obenem je razlaščenec upravičen še do povračila stranskih stroškov, ki nastanejo v zvezi z razlastitvijo (selitveni stroški, izgubljeni dobiček za čas selitve in morebitno zmanjšanje vrednosti preostale nepremičnine).

Takšna zakonska določila ne veljajo zgolj za stanovanjske nepremičnine, ampak se smiselno uporabljajo tudi za nepremičnine, ki predstavljajo osnovna sredstva za opravljanje poklicne ali kmetijske dejavnosti (ZUreP-1, 2002).

4.2 PROBLEMATIKA PRI OCENJEVANJU VREDNOSTI ZEMLJIŠČ V POSTOPKIH PRIDOBIVANJA ZEMLJIŠČ ZA GRADNJO AVTOCESTNEGA OMREŽJA

Ocenjevanje vrednosti nepremičnin je le redkokdaj storitev, ki bi jo lastnik (ali na drugi strani kupec) želel samodejno naročiti zgolj zato, ker ga zanima vrednost nepremičnine. Izvaja se predvsem kot posledica določenega dogodka oziroma kot nujno potrebno zaradi predpisa ali zakona, ki narekuje ocenitev (Gračanić, 2010). Takšen primer je tudi postopek pridobivanja zemljišč za gradnjo avtocestnih povezav. O postopku in metodah vrednotenja v okviru pridobivanja zemljišč smo povedali, kar je bilo potrebno, sedaj bomo pozornost posvetili problematiki, ki spremlja omenjeno ocenjevanje vrednosti.

Ovrednotenje izbranega blaga je v nekaterih primerih dokaj enostavno, na specifičnih trgih blaga in storitev, kamor sodijo nepremičnine oziroma zemljišča, pa je ocena vrednosti precej bolj kompleksna. V praksi se za potrebe ocenjevanja uporabljajo praviloma tri osnovne metode, to so metoda primerljivih prodaj, metoda donosa in nabavnovrednostna metoda, toda literatura večkrat navaja še večje število metod. Gračanić (2007) v svojem prispevku opisuje na primer kar osem metod za ocenjevanje vrednosti zemljišč, vendar je o tolikšnem številu nesmiselno govoriti, saj gre samo za izpeljavo treh osnovnih načinov ocenjevanja.

Trdimo lahko torej, da so načini vrednotenja zemljišč in metode dela podobni kot pri vrednotenju nepremičnin v splošnem. Kljub temu pa, kot že omenjeno, velja ocenjevanje vrednosti zemljišč za eno izmed bolj zahtevnih nalog v ocenjevalskem poklicu, saj je ob osnovnih konceptih in ekonomskih principih, potrebno upoštevati fizične lastnosti zemljišča, obseg nepremičninskih pravic ter uporabnost zemljišča, ki izhaja iz prostorskih dokumentov (zakonov) in neposredno vpliva na vrednost. Postopek vrednotenja je ne glede na izbrano metodo v veliki meri vedno enak. Začne se z definicijo problema in nadaljuje z načrtom vrednotenja ter zbiranjem in preverjanjem podatkov. Nato sledi vrednotenje s pomočjo prej izbranih pristopov (metod), uskladitev dobljenih vrednosti in na koncu še sestava oziroma pisanje poročila (Gračanić, 2010).

Ker je končna vrednost zemljišča pogojena s številnimi dejavniki, se pri posameznih korakih ocenjevalec sreča z različnimi vprašanji, nejasnostmi in težavami. V povezavi s procesom razlastitve so to med drugim določitev kategorije zemljišča, natančna definicija stranskih stroškov, območje zahteve nadomestne nepremičnine in ne nazadnje tudi opredelitev ustrezne vrednosti.

4.2.1 KATEGORIZACIJA ZEMLJIŠČ

Dejavnikov, ki vplivajo na ocenjeno vrednost zemljišča je kar nekaj, med njimi pa velja izpostaviti status zemljiške parcele. Na splošno je odškodnina za stavbno zemljišče večja kot odškodnina za kmetijsko zemljišče. Status zemljišča, torej njegova namembnost, je odvisen od prostorskih dokumentov, veljavnih za področje kjer se zemljišče nahaja (Kopin, 2012).

Vsaka gradnja ali rekonstrukcija državne ceste se izvede na osnovi izdelane projekte dokumentacije, katere sestavni del je tudi odlok ali uredba o sprejemu prostorskega načrta, z navedenimi nepremičninami, ki so predmet javnega interesa. Na osnovi tega dokumenta je nato sprejet še odlok o razlastitvi. Odlok ali uredba o državnem ali občinskem prostorskem načrtu je podlaga za spremembo statusa zemljišča. Kmetijska zemljišča tako postanejo nezazidana stavbna zemljišča, posledično se jim poveča tudi vrednost. Pojavi se naslednje vprašanje: Kateri status oziroma namembnost zemljišča upoštevati pri ocenjevanju vrednosti, tistega pred ali tistega po sprejetju odloka o prostorskem načrtu?

Ravno določitev statusa in s tem povezana vrednost zemljišča je pri vrednotenju v praksi najbolj in največkrat sporna. Lastniki se sklicujejo na odlok o prostorskem planu, vendar je to glede na zakonska določila zmotno. Sprememba namembnosti se zgodi še pred izdajo odloka o razlastitvi, kar pa je seveda logično, saj je odlok o razlastitvi mogoče sprejeti le na osnovi predhodno sprejetega odloka o prostorskem načrtu, saj se z njim izkazuje javno dobro in je podlaga za postopek razlastitve. Sporna zemljišča se obravnavajo oziroma vrednotijo kot stavna le v primeru, če so bila zajeta v prostorski plan, ki je bil sprejet, še preden je prišlo do sprejetja odloka ali uredbe o prostorskem načrtu. V nasprotnem primeru se vsa zemljišča opredelijo kot kmetijska in kot takšna tudi ocenjujejo (Kopin, 2012).

Pri ocenjevanju vrednosti v postopkih pridobivanja zemljišč za gradnjo avtocest se upošteva namembnost zemljišča pred uveljavitvijo prostorskega načrta in dejanska raba (Vresk, 2004). Resda na podlagi predpisov kmetijsko zemljišče postane nezazidano stavbno, vendar ga je na trgu nemogoče

prodati s statusom stavbnega zemljišča, saj je tak status posledica postopka pridobivanja zemljišča, torej sprejetega prostorskega načrta kot pogoja za izkazovanje javnega dobra. Sklenemo lahko, da je sprejemljiva cena zemljišča tista, po kateri bi lastnik lahko zemljišče prodal na trgu, torej tržna cena za kmetijsko zemljišče (Kopin, 2012).

4.2.2 STRANSKI STROŠKI

Vsakemu razlastitvenemu zavezancu po ZUreP-1 pripada odškodnina, to je vsota, ki obsega vrednost nepremičnine glede na njeno dejansko rabo in stranske stroške. Opredelitev pojma *stranski strošek* je precej zahtevna. Zakonsko gledano so stranski stroški tisti stroški, ki nastanejo v procesu razlastitve, to pomeni stroški povezani s selitvijo, izgubljeni dobiček za čas selitve in morebitno zmanjšanje vrednosti preostale nepremičnine. Toda zakon navaja zgolj vrsto stroškov, ne pa tudi njihove natančnejše razlage.

Najmanj pomembni in tudi najmanjši so stroški selitve, ki zajemajo izdatke povezane s prevozom, začasno nastanitvijo, najemom prostora za skladiščenje pohištva in drugimi podobnimi aktivnostmi. Stroški povezani z izgubljenim dobičkom v času selitve morajo biti brezpogojno povezani z dobičkom, kateri pomeni zadovoljevanje osnovnih sredstev za preživetje (Zagoršek, 2007). Odmerijo se na časovno enoto ali drugače - za določeno časovno obdobje. Po Šubic Kovač in Rakar (2010) je to čas, ki ga je skrben lastnik odvzete nepremičnine potreboval za vzpostavitev enake rabe enakovredne nepremičnine.

Primer povezan z izgubo dobička v času selitve so tudi plodovi. Za slednje je lastnik primoran poskrbeti sam in jih pravočasno spraviti. Če je plodove mogoče fizično neovirano in v celoti (ekonomsko primerno) pobrati, odškodnina lastniku jasno ne pripada, saj jih je dolžan pobrati in za njih tudi sam odgovarja (Šubic Kovač in Rakar, 2010).

Zmanjšanje ali izguba vrednosti preostale nepremičnine ali drugih lastnikovih nepremičnin se prizna iz več razlogov, ki so različno pomembni (Šubic Kovač in Rakar, 2010):

- kadar pride do razdelitve ali presekanja strnjenegega zemljišča oziroma zemljiške parcele,
- oteženega obdelovanja,
- zmanjšanja donosnosti kmetijskega zemljišča,
- zaradi razlastitve dvorišča ali vrta.

4.2.3 OPREDELITEV USTREZNE VREDNOSTI IN METODE OCENJEVANJA

V zvezi z odškodnino za zemljišča v postopkih pridobivanja le teh za gradnjo avtocestnih povezav, se ves čas srečujemo s pojmom vrednosti. Vrednost ima različne pomene glede na posamezno področje obravnave in se hkrati razlikujejo tudi glede na namen vrednotenja. Na področju trga nepremičnin in nepremičninskih poslov je najpogosteje uporabljena ekonomska vrednost, ki pomeni denarni ekvivalent, katerega bi bil hipotetični kupec pripravljen plačati za določeno nepremičnino (Šubic Kovač, 2010).

Smiselno je določiti, katera vrednost se uporablja v postopkih ocenjevanja zemljišč za odmero odškodnine. V splošnem na področju vrednotenja nepremičnin ločimo dve vrsti vrednosti, to sta uporabna in menjalna vrednost. Prva pogosto predstavlja subjektivno oceno vrednosti, medtem, ko je druga pogosto opredeljena kot objektivna. Značilni primer menjalne vrednosti je tržna vrednost, ki jo literatura največkrat omenja kot temeljno vrednost pri določanju denarnega nadomestila za prisilno odvzeto nepremičnino oziroma zemljišče (Šubic Kovač, 2010). Tržna vrednost je sicer definirana na različne načine, a na mednarodni ravni obstaja enotna opredelitev v okviru MSOV. Tržna vrednost je ocenjeni znesek, za katerega naj bi voljan kupec in voljan prodajalec zamenjala sredstvo ali obveznost na datum ocenjevanja vrednosti v poslu med nepovezanima in neodvisnima strankama po ustreznem trženju in pri čemer sta stranki delovali seznanjeno, preudarno in brez prisile (Mednarodni standardi ocenjevanja vrednosti, 2011).

Določitev ustrezne opredelitve vrednosti najlažje opišemo v povezavi z izbiro metode vrednotenja, saj gre za neposredno povezavo. Metoda pomeni še enega izmed problemov, ki se pojavlja pri ocenjevanju vrednosti zemljišč v postopkih pridobivanja zemljišč za gradnjo avtocestnega omrežja. Po osamosvojitvi Slovenije so se namreč družbene in gospodarske razmere korenito spremenile, s tem pa se je primerno razvilo tudi področje ocenjevalske dejavnosti (Srednik, 1999).

Administrativni način vrednotenja so zamenjale tržne metode, ki podrobno analizirajo trg nepremičnin. Cenilci pa še vedno pogostega posegajo po administrativnih metodah vrednotenja nepremičnin, kar ne mora dati ustreznih rezultatov, saj je ocenjena vrednost v primeru določanja odškodnine lahko le tržna vrednost, katero določimo z metodo tržnega vrednotenja. Ker gre za poseganje v zasebno lastnino, se teoretične osnove vrednotenja ustrezno kombinirajo z veljavnimi pravnimi predpisi (Kopin, 2012).

4.3 METODE OCENJEVANJA VREDNOSTI NEPREMIČNIN

Ena od funkcij ceniťve je podajanje nepristranske in objektivne ocene vrednosti nepremičnine (Šubic Kovač, 2010). Glede na razloge, namen in okoliščine ocenjevanja vrednosti nepremičnine cenilec izbira ustrezen pristop ocenjevanja. Pristop lahko opišemo kot temeljno idejo ali načrt vrednotenja. V okviru izbranega načina se nato uporabi najmanj ena metoda ocenjevanja, ki podaja postopek ocenitve. Na izbiro najprimernejše metode vpliva več faktorjev, med njimi denimo socialni, ekonomski ali pravni. Pomembno je preučiti tudi karakteristiko nepremičnine ter se vprašati o prednostih in slabostih posamezne metode. V okviru tržnega vrednotenja nepremičnin pa tudi sicer, se v ocenjevalski praksi najpogosteje pojavljajo trije pristopi ocenjevanja oziroma metode, ki jih poimenujemo tudi tradicionalni načini (Pšunder in Torkar, 2003).

4.3.1 METODA NEPOSREDNE PRIMERJAVE CEN PODOBNIH NEPREMIČNIN

Primerjalni pristop vrednotenja nepremičnin lahko označimo za najbolj neposreden in ob zadostni količini potrebnih podatkov hkrati tudi za najnatančnejši pokazatelj tržne vrednosti nepremičnine. Ocenjevanje po tem načinu temelji na načelu substitucije, kar pomeni, da racionalni kupec ni pripravljen plačati za nepremičnino več, kakor bi znašali stroški nabave podobne nepremičnine z enakovredno uporabnostjo (Pšunder in Torkar, 2003).

Gre za sorazmerno enostaven pristop, ki obsega le eno (istoimensko) metodo. Cenilec določi višino tržne vrednosti na osnovi primerjave tržnih cen nedavno opravljenih prodaj podobnih oziroma primerljivih nepremičnin. Pri tem mora ustrezno analizirati dejanske tržne transakcije z nepremičninami, upoštevati trende na trgu nepremičnin, preference potencialnega kupca itd.

Na podlagi podatkov pridobljenih z analizo, ki vplivajo na vrednost, sledi sklep o tržni vrednosti ocenjevane nepremičnine, to pomeni oceno najbolj verjetne dosežene cene na trgu ob morebitni prodaji (Šubic Kovač, 2010). Rezultat je torej ocena prodajnih cen primerjalnih nepremičnin, kakor da bi bile te prodane s podobnimi bistvenimi značilnostmi ocenjevane nepremičnine (Pšunder in Torkar, 2003).

Metoda primerjave prodaj se izvaja v več korakih in obsega:

- nabor primerljivih nepremičnin in njihovih prodajnih cen,

- selekcija in preverjanje pridobljenih podatkov,
- izvajanje prilagoditev,
- ocenitev prilagojene tržne vrednosti in
- ocenitev tržne vrednosti ocenjevane nepremičnine.

Problematika, ki spremlja metodo primerjave prodaj, se kaže predvsem pri analiziranju cen primerljivih nepremičnin in ugotavljanju primerljivosti. Med primerljivo in ocenjevano nepremičnino se pojavljajo razlike (značilnosti posamezne nepremičnine, razmere na trgu), ki izhajajo iz razlik v času prodaje. Cenilec mora tako pri vsaki ceni narediti izbor prodajnih cen nedavno opravljenih prodaj in izbor faktorjev ter analizo vpliva na prodajne cene nepremičnin na določenem trgu. Ko so med primerljivo in ocenjevano nepremičnino razlike majhne, cenilec izvede prilagoditve med navedenima nepremičninama (Šubic Kovač, 2010).

Prilagoditve so posledica dejstva, da je praktično nemogoče najti dve ali več popolnoma enakovrednih nepremičninskih enot. Izvajajo se torej na osnovi ugotovljenih razlik med ocenjevano in primerljivimi nepremičninami, upoštevajoč izbrane kategorije oziroma faktorje. Ti se večinoma nanašajo na zemljišče (lokacija, velikost, način in merila izrabe, komunalna opremljenost, geološke značilnosti), stavbo (starost, gradbeno stanje) in donos nepremičnine. K tem lahko dodamo še nekatere, kot so čas prodaje, financiranje, pogoji prodaje, funkcionalnost, urejenost soseske, dostopnost idr. Objektivnost izvedenih prilagoditev je pogojena s številom podatkov, ki jih ima cenilec na razpolago. Večja kot je količina dostopnih podatkov, bolj objektivna je ocena obsega potrebnih prilagoditev vrednosti (Pšunder in Torkar, 2003).

Sklenemo lahko, da je metoda neposredne primerjave cen podobnih nepremičnin najbolj primerna, kadar se ocenjujejo nepremičnine, ki so pogosto predmet prodaje in je na razpolago dovolj podatkov o njihovih prodajah in fizičnih lastnostih (stanovanja, stanovanjske hiše) (Šubic Kovač, 2010).

4.3.2 METODA DONOSA

Metodo donosa povzemamo po Šubic Kovač (2010), ki pravi, da je temeljno načelo, iz katerega izhajamo pri ocenjevanju vrednosti nepremičnin po načinu donosa, da je nepremičnina vredna toliko, kolikor je sedanja vrednost ovrednotenih koristi, ki jih bo lastniku prinašala v prihodnosti. Z drugimi

besedami je vrednost nepremičnine enakovredna znesku, katerega je preudarni (racionalni) kupec pripravljen plačati za pravice, ki mu bodo v prihodnosti omogočile prejem predvidenih denarnih koristi, ki so vezana na obravnavano nepremičnino. Ali še nekoliko drugače in enostavneje - po metodi donosa je tržna vrednost enaka sedanji vrednosti pričakovanega donosa. Omenjena metoda temelji na načelu teorije iskanja dveh neznank, to sta stopnja kapitalizacije in časovna serija ocenjenega letnega (neto) donosa, ki ga bo prinašala nepremičnina v prihodnosti.

Končni rezultat, to je ocena tržne vrednosti, je pri vseh treh načinih v okviru metode donosa enak, razlikujejo pa se uporabljeni pristopi znotraj posamezne metode.

4.3.2.1 Metoda multiplikatorja bruto donosa

Ko govorimo o metodi multiplikatorja bruto donosa je najprej pomembno pojasniti pomen termina *multiplikator bruto donosa*.

Pomeni razmerje med prodajno ceno in celotnim bruto letnim donosom ocenjevane nepremičnine. Celotni bruto letni donos zajema bruto najemnine in zakupnine, vključno z vsemi ostalimi donosi, ki so povezani z nepremičnino ter se realizirajo v obdobju enega leta. Postopek ocenjevanja po tej metodi lahko opišemo v štirih korakih:

- ocenitev celotnega bruto letnega donosa za ocenjevano nepremičnino ob upoštevanju ustreznih prilagoditev,
- izbor prodajnih cen in celotnega bruto letnega donosa primerljivih nepremičnin na določenem trgu nepremičnin, ki so bile realizirane pred kratkim,
- ocenitev multiplikatorja bruto donosa za primerljive nepremičnine in nato še za ocenjeno nepremičnino,
- ocena tržne vrednosti ocenjevane nepremičnine.

4.3.2.2 Metoda celotne stopnje kapitalizacije

Celotna stopnja kapitalizacije je razmerje med neto letnim donosom nepremičnine in prodajno ceno nepremičnine, kjer neto letni donos predstavlja celotni bruto letni donos, zmanjšan za stroške

neizkoriščenosti, stroške poslovanja z nepremičnino (z upravljanjem povezani administrativni in obratovalni stroški, brez stroškov amortizacije) in stroške rezerve za tekoče vzdrževanje nepremičnin (na obdobje enega leta preračunani stroški, ki so potrebni za redno tekoče vzdrževanje v dolgoročnem obdobju).

Pri ocenjevanju celotne stopnje kapitalizacije se uporabljata metoda primerjave celotnih stopenj kapitalizacij podobnih nepremičnin in metoda dograjevanja.

Postopek ocenjevanja tržne vrednosti po metodi celotne stopnje kapitalizacije obsega:

- ocenitev neto letnega donosa iz poslovanja ocenjevane nepremičnine,
- ocenitev celotne stopnje kapitalizacije za ocenjevano nepremičnino,
- ocenitev tržne vrednosti ocenjevane nepremičnine.

4.3.2.3 Metoda diskontiranja bodočih donosov

Metoda diskontiranja bodočih donosov se izvede v naslednjem zaporedju:

- ocenite projekcije neto donosa iz poslovanja ocenjevane nepremičnine in iztržka od prodaje na koncu načrtovanega obdobja,
- ocenitev diskontne stopnje (primerna stopnja donosnosti naložbe, ki je odvisna od tržnih razmer in od tveganja) za ocenjevano nepremičnino,
- ocenitev tržne vrednosti ocenjevane nepremičnine.

Ne glede na izbrani način določanja vrednosti je v splošnem pri metodi donosa največ pozornosti treba posvetiti oceni obrestne mere, ki se upošteva pri kapitalizaciji in še posebej ovrednotenju pričakovanega donosa povezanega z nepremičnino. Povprečni letni donos se običajno opredeljuje na podlagi višine najemnine, ki jo lastnik prejema v določenem daljšem časovnem obdobju. Zraven rezultatov dobljenih z uporabo ene izmed metod, je za optimalno oceno tržne vrednosti potrebno analizirati in upoštevati še značilnosti soseske, naselja in regije ter trende v prihodnosti. Že majhne razlike pri oceni letnega donosa so lahko vzrok velikim odstopanjem ocenjene tržne vrednosti.

Dohodkovni pristop vrednotenja nepremičnin se uporablja v primerih, ko nepremičnina prinaša stalne donose ali ko o nepremičnini ni dovolj tržno primerljivih podatkov. Med take uvrščamo nepremičnine namenjene poslovnim dejavnostim, industrijske objekte in tiste nepremičnine, ki se oddajajo v najem.

4.3.3 METODA STROŠKOV (NABAVNOVREDNOSTNI NAČIN)

Tudi metoda stroškov je povzeta po Šubic Kovač (2010). Metoda stroškov ali - kot jo tudi imenujemo - nabavnovrednostni način, temelji na hipotezi o nadomestitvene vrednosti (enakost med produkcijskimi stroški in vrednostjo). To pomeni, da je racionalni naložbenik (tj. kupec) za ocenjevano nepremičnino pripravljen plačati največ toliko, koliko znašajo minimalni stroški nakupa enakovrednega zemljišča in izgradnje enakovredne nepremičnine. Takšen pristop v veliki meri ne povzema dogajanja na trgu (Pšunder in Torkar, 2003).

Metoda stroškov velja za razmeroma zapleteno, saj zahteva tako poznavanje nepremičninskega trga kakor tudi znanje o gradbenih kalkulacijah oziroma gradbeništvu. Kljub temu pa je uporaba opisane metode v nekaterih primerih smiselna ali celo nujna (ob pomanjkanju tržnih podatkov, za zavarovalne ali davčne namene, pri oceni najboljše rabe itd.) (Pšunder in Torkar, 2003).

Ocenjevanje tržne vrednosti nepremičnine na podlagi metode nadomestitvenih oziroma reprodukcijskih stroškov obsega:

- ocenitev nadomestitvenih oziroma reprodukcijskih stroškov nove stavbe,
- ocenitev zmanjšanja nadomestitvenih oziroma reprodukcijskih stroškov ocenjevane stavbe zaradi fizičnega poslabšanja in zastaranja,
- ocenitev tržne vrednosti stavbe,
- ocenitev tržne vrednosti drugih objektov,
- ocenitev tržne vrednosti stavbnega zemljišča,
- ocenitev tržne vrednosti celotne nepremičnine.

Za boljše razumevanje stroškovne metode je važno razjasniti funkcijo (pojem) nadomestitvenih in reprodukcijskih stroškov nove stavbe. Nadomestitveni stroški so stroški gradnje ocenjevane nove stavbe na datum vrednotenja (nova stavba ima enako uporabnost, kot jo ima ocenjena, vendar je grajena z modernimi materiali, po modernem dizajnu in po veljavnih standardih). Reprodukcijski stroški nove stavbe so prav tako stroški gradnje nove stavbe na datum vrednotenja, vendar je nova stavba natančen posnetek ocenjevane (enaki materiali, enak dizajn, enaki standardi). Oceno nadomestitvenih oziroma reprodukcijskih stroškov nove stavbe se določi s pomočjo uporabe uradnih podatkov reprezentativne stavbe na enoto na določen datum, katere objavlja neodvisni upravni organ. Podatki so revalorizirani s pomočjo ustreznih indeksov. Če podatki niso primerni, se uporabi metoda stroškov primerjalnih enot ali metoda stroškov po enoti.

Na zmanjšanje nadomestitvenih in reprodukcijskih stroškov vplivajo trije dejavniki, katere je potrebno upoštevati pri ocenjevanju in so:

- fizično poslabšanje, kot posledica izrabe, poškodb ipd. Zmanjšanje nadomestitvenih ali reprodukcijskih stroškov zaradi fizičnega poslabšanja cenilec oceni na podlagi ekonomske življenjske dobe stavbe (doba, v kateri stavba ob normalnem vzdrževanju še prinaša donos) in dejanske starosti stavbe (starost, ki jo ima stavba zaradi načina vzdrževanja v času njene uporabe),
- funkcionalno zastaranje, ki je posledica neprimernosti stavbe za uporabo. Pri ocenjevanju zmanjšanja tržne vrednosti zaradi funkcionalnega zastaranja se upoštevajo stroški potrebni za odpravo vzrokov ali izguba neto letnega donosa zaradi tega vzroka,
- ekonomsko zastaranje, ki je posledica faktorjev, kateri se pojavljajo v okolici stavbe in vplivajo na njeno tržno vrednost. Ocenjena zmanjšana tržna vrednost stavbe zaradi ekonomskega zastaranja se poda na podlagi izgube neto letnega donosa, do katere pride zaradi opisanega vzroka.

Če povzamemo napisano, sledi, da je ocenjena vrednost nepremičnine po stroškovnem pristopu enaka vsoti njenih reprodukcijskih oziroma nadomestitvenih stroškov, zmanjšanih zaradi fizičnega poslabšanja ter funkcionalnega in ekonomskega zastaranja. Ločeno se opredeli še tržna vrednost zemljišča.

Metodo stroškov je tehtno uporabiti na neaktivnem nepremičninskem trgu in v situaciji, ko ni zadostnega števila potrebnih podatkov ali nepremičnine ne prinašajo donosa. Med take največkrat prištevamo nove stavbe, stavbe javnega značaja (šole, vrtci) in stavbe za posebne namene. Če je na razpolago dovolj podatkov o reprodukcijskih stroških in o velikosti zmanjšanja vrednosti nepremičnine, je način stroškov primeren tudi za ocenjevanje vrednosti na področju obdavčenja nepremičnin, kjer se ocenjujejo tudi stavbe, ki sicer niso predmet prostega prometa.

5 ANALIZA STRUKTURE POVRŠIN V PREDVIDENI TRASI AVTOCESTE V OBČINI PODLEHNIK

Zemljišča so eden izmed sestavnih elementov prostora. Njihova pravna ureditev je del širšega področja, imenovanega prostorsko pravo. Glavna značilnost prostorskega prava je načrtovanje življenja in dela v prostoru na način, ki je karseda nemoteč za vse udeležence v prostoru, kar prostorsko pravo ureja s pomočjo različnih med seboj povezanih področij. Na področju prostorskega načrtovanja je temeljnega pomena skladnost konkretnega z abstraktnim ali drugače - načrta z zakonom (Rijavec in sod., 2006).

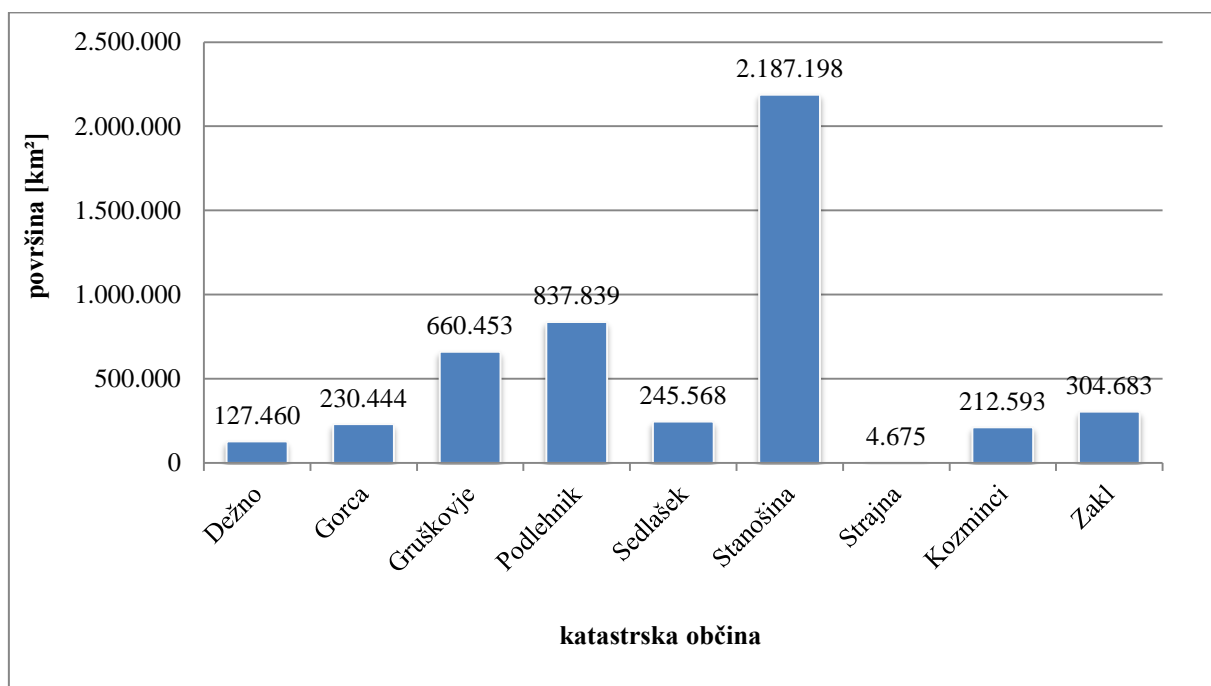
Prostorski posegi so urejeni formalno z zakonskimi predpisi ter na tak način lastnikom zemljišč ne dopuščajo samovoljnega ravnanja. Hkrati zemljiška politika oziroma različni prostorski ukrepi omogočajo tudi prisilni odvzem zemljišča iz razlogov javne koristi, ki pomeni izjemen poseg v lastninsko pravico (Rijavec in sod., 2006). V poglavju o postopku pridobivanja zemljišč za gradnjo avtocestnega omrežja sem pisal predvsem o zakonskih podlagah omenjenega postopka, v nadaljevanju pa bom podrobneje predstavil analizo vseh pomembnih značilnosti zemljišč.

Nekatere značilnosti so v postopkih pridobivanja zemljišč oziroma pri ocenjevanju vrednosti bolj pomembne, druge spet manj. Med bistvene spadata namenska raba in dejanska raba zemljišča. Pri vrednotenju se namreč ob strokovnih standardih upošteva namenska raba pred uveljavitvijo prostorskega načrta, ki je podlaga za razlastitev, kakor tudi dejansko stanje zemljišča na dan uvedbe razlastitvenega postopka (Prejac, 2011). To pa sta le dve izmed lastnosti, ki označujejo zemljišče in pojasnjujejo njegov status. Nadalje so tu še površina, vrsta rabe, boniteta zemljišča idr. Omenjene karakteristike prikazujeta zemljiški kataster in kataster stavb, ki predstavljata osnovno bazo podatkov na področju evidentiranja in upravljanja z nepremičninami.

5.1 POVRŠINA ZEMLJIŠČ

Občina Podlehnik zavzema 12 katastrskih občin v skupni površini 46 km². Načrtovana trasa avtoceste poteka po devetih od njih, in sicer po katastrskih občinah Dežno, Gorca, Gruškovje, Kozminci, Podlehnik, Sedlašek, Stanošina, Strajna in Zakl.

Za prisilni odvzem v jasno korist je na opisanem območju predvidenih 1.212 zemljiških parcel, katerih skupna površina znaša nekaj več kot 4,8 km². To pomeni, da je za predvideno avtocesto namenjenih 10 % zemljišč v občini. Parcele se razlikujejo tako po površini, kot po številu parcelnih delov. Parcela z najmanjšo površino je velika zgolj 3,00 m², največja pa kar 722.008,00 m². Povprečna površina znaša 3.969,40 m². Med parcelnimi deli je največji delež parcel z enim parcelnim delom, najmanj (2) pa s šestimi deli (kar je tudi maksimalno število parcelnih delov).



Grafikon 1: Površina zajetih zemljišč v posameznih katastrskih občinah leta 2012 na predvideni trasi avtoceste leta 2014.

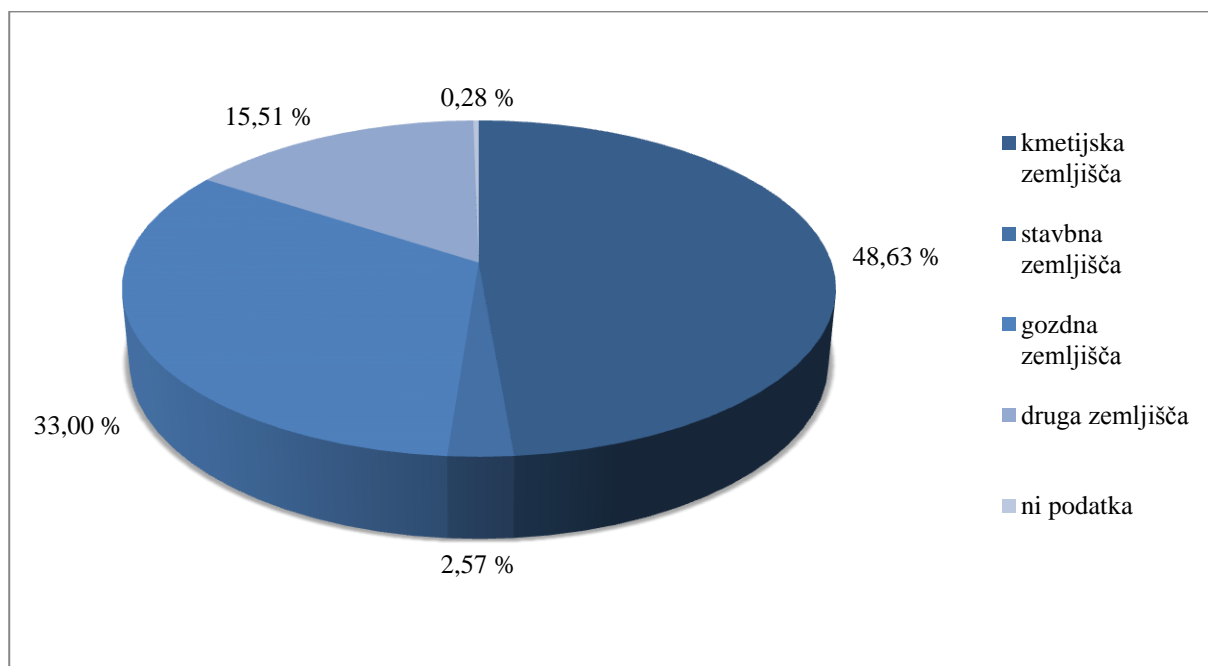
Iz Grafikona 1 vidimo, katere so katastrske občine, kjer je zajetih največ zemljišč oziroma zemljišč z največjimi površinami. Daleč največji delež ima katastrska občina Stanošina, ki z 2,2 km² predstavlja skoraj polovico celotne površine. Sledijo katastrska občina Podlehnik (0,8 km²), Gruškovje (0,6 km²) itd. Najmanjši delež predstavlja katastrska občina Strajna, saj je v njej zajeta samo ena parcela s površino slabih 5.000 m². Povprečno je v vsaki katastrski občini zajetih dobrih 0,5 km² površin.

5.2 NAMENSKA RABA ZEMLJIŠČ

Namenska raba prostora se ob upoštevanju področnih predpisov določi oziroma prikaže glede na fizične lastnosti prostora in predvideno rabo ter v skladu z izhodišči in usmeritvami iz hierarhično nadrejenih prostorskih aktov in se deli na (Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega prostorskega načrta ter pogojih za določitev območij sanacij, 2007):

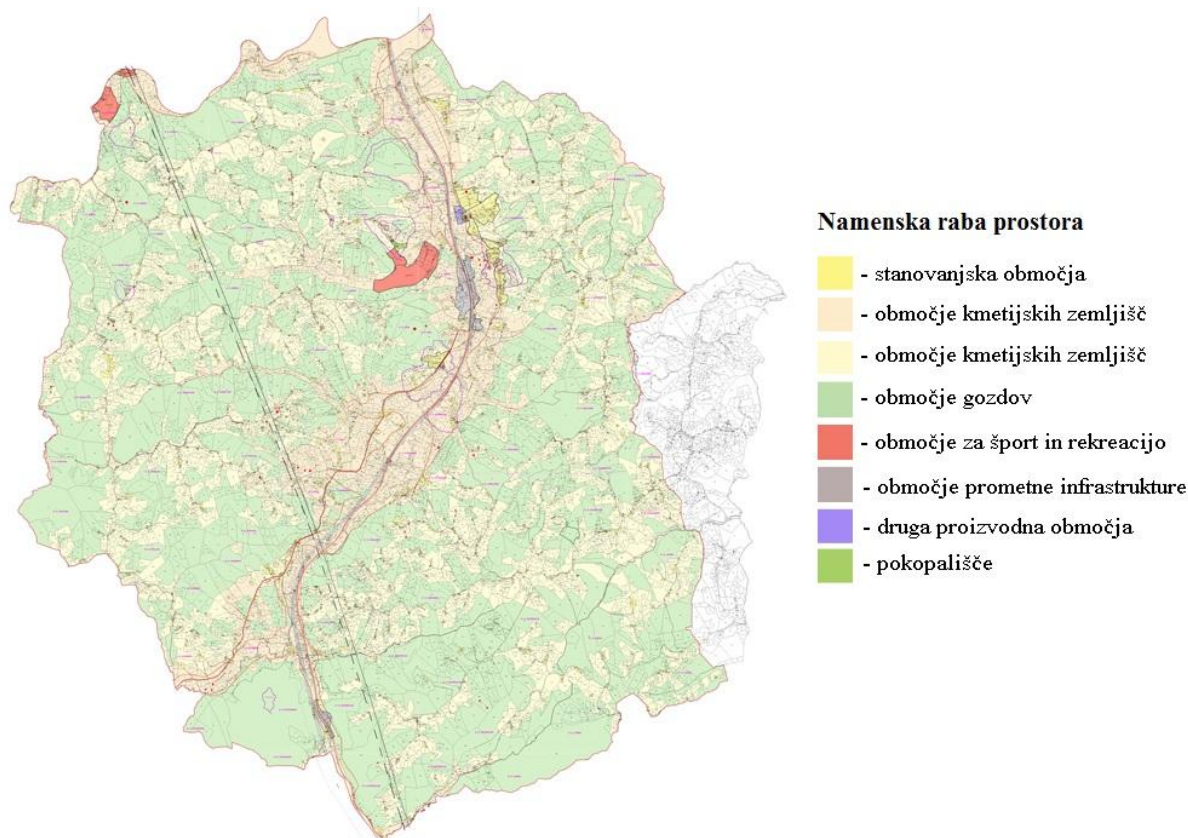
- območja stavbnih zemljišč,
- območja kmetijskih zemljišč,
- območja gozdnih zemljišč,
- območja vodnih zemljišč,
- območja drugih zemljišč (npr. visokogorska zemljišča, pridobivalni prostor mineralnih surovin, območja za potrebe obrambe ter območja za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami).

Na območju trase avtoceste se pojavljajo kmetijska, gozdna, stavbna ter druga zemljišča, za nekatera zemljišča pa podatki niso znani. Za potrebe diplomske naloge so pomembna predvsem kmetijska, gozdna in stavbna zemljišča.



Grafikon 2: Delež posamezne namenske rabe zemljišč leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.

Grafikon 2 prikazuje osnovno razdelitev namenske rabe zemljišč, ki nam pove, da je med njimi največ kmetijskih in gozdnih. Stavbnih zemljišč je le dobra 2 %, to je 19 krat manj kot je kmetijskih zemljišč in 13 krat manj kot gozdnih zemljišč. Potem so tu še druga zemljišča, katerih je 15,5 %, za 0,2 % zemljišč pa podatek o namenski rabi ne obstaja.



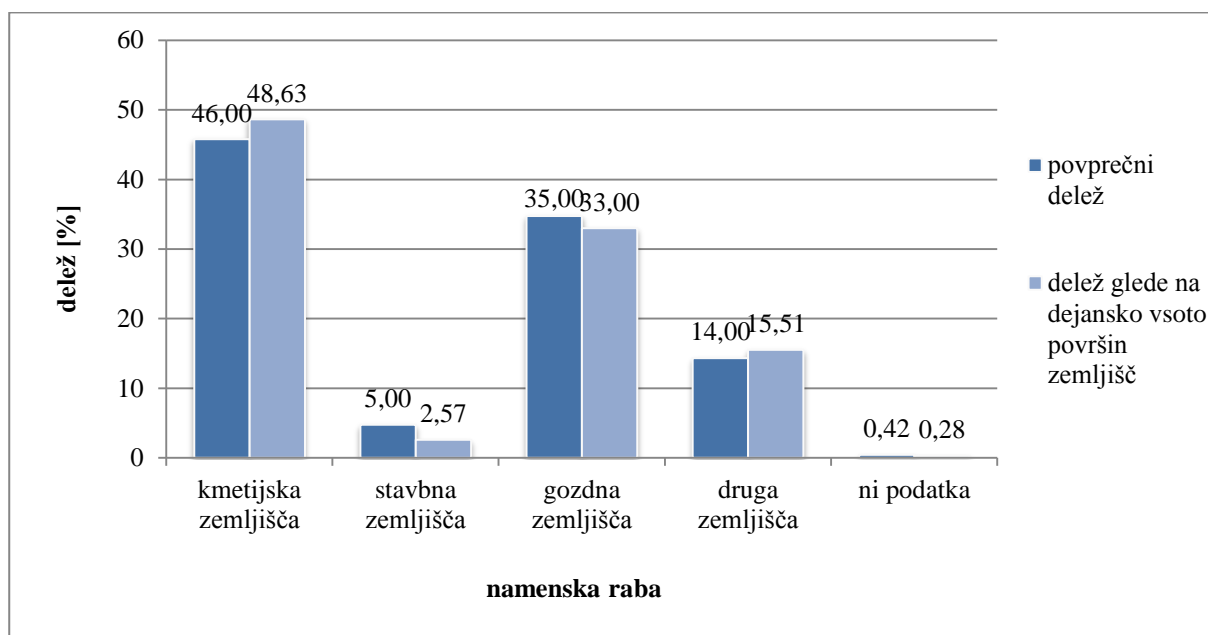
Slika 3: Namenska raba prostora leta 2012 s predvideno traso avtoceste leta 2014.

Ob podrobnejšem pregledu namenskih rab po katastrskih občinah je mogoče zaznati nekaj izstopajočih lastnosti. Gozdna zemljišča na primer izrazito izstopajo v katastrski občini Gruškovje, kjer je ta namenska raba 80 % oziroma 0,5 km². Kmetijska zemljišča imajo izraziti delež v katastrski občini Gorca (84 % ali 0,2 km²), čeprav je za kmetijska zemljišča tako ali tako značilno, da je njihov delež največji praktično v vseh katastrskih občinah. Kjer odstotek kmetijskih zemljišč ni največji, to vlogo prevzamejo gozdna zemljišča (v treh primerih).

Stavbna zemljišča se po večini pojavljajo v katastrskih občinah Dežno in Zakl, v prvem primeru v 15 % in v drugem v slabih 17 %. V vseh drugih katastrskih občinah ne presežejo deleža 5 %. Za zemljišča evidentirana pod namensko rabo druga zemljišča je značilno, da se v vseh katastrskih

občinah pojavljajo v deležu okrog 15 %, kar površinsko pomeni približno 0,08 km². Pri teh zemljiščih gre največkrat za kmetijska ali pozidana zemljišča.

Iz ugotovljenega lahko sklepamo, da bodo največje vrednosti zemljišč dosežene v katastrskih občinah Dežno in Zakl, kjer se v največji meri pojavljajo stavbna zemljišča, hkrati pa je več kot polovica zemljišč kmetijskih.



Grafikon 3: Primerjava deležev namenskih rab zemljišč leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.

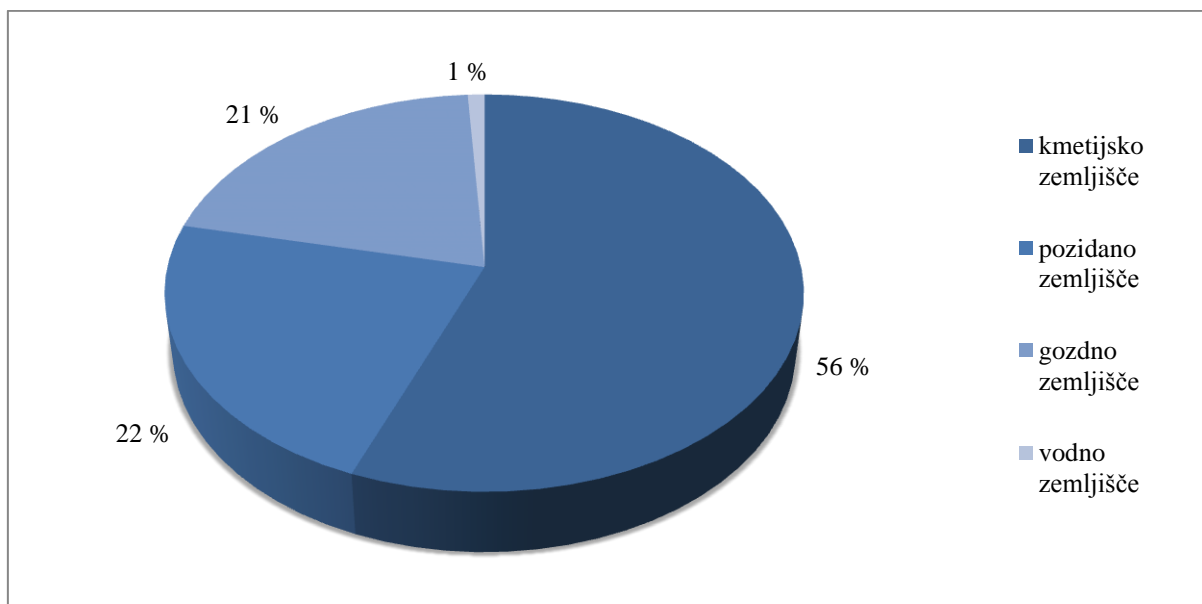
V Grafikonu 3 je prikazana primerjava med deleži namenskih rab, ki jih dobimo, če deleže izračunamo glede na dejansko vsoto površin zemljišč z enako namensko rabo in izračunanim povprečnim deležem posameznih namenskih rab, ki se pojavlja v zajetih katastrskih občinah. Vidimo lahko, da so deleži pri namenskih rabah kmetijska zemljišča, gozdna zemljišča in druga zemljišča podobni. Večje razhajanje deležev se pojavlja pri zemljiščih, za katera ni podatka o namenski rabi in pri stavbnih zemljiščih, kjer je delež glede na izračun o povprečnem deležu namenske rabe skorajda dva krat večji, kot pa je delež na osnovi dejanske vsote zemljišč z namensko rabo stavbno zemljišče.

5.3 DEJANSKA RABA ZEMLJIŠČ

Ob namenski rabi je pomemben dejavnik ocenjene vrednosti tudi stvarno stanje zemljišča na dan vrednotenja oziroma njegova dejanska raba. Podatki o dejanski rabi zemljišč so del zbirke podatkov o dejanski rabi prostora, kamor spadajo še podrobnejši podatki o dejanski rabi prostora. Podatki o dejanski rabi zemljišč se vodijo po predpisih, ki urejajo evidentiranja nepremičnin in se vodijo v zemljiškem katastru. Poznamo naslednje vrste dejanske rabe (Pravilnik o vsebini in načinu vodenja zbirke podatkov o dejanski rabi prostora, 2004):

- kmetijska zemljišča,
- gozdna zemljišča,
- vodna zemljišča,
- pozidana zemljišča,
- neplodna zemljišča.

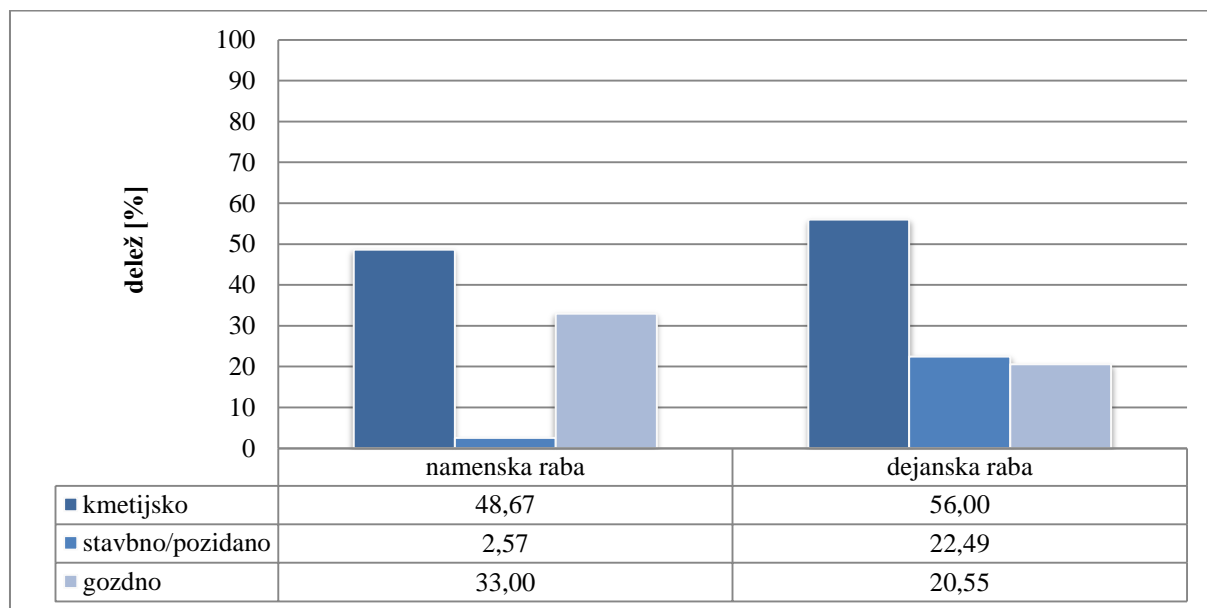
Pri analizi površin sem ugotovil, da se na območju predvidene trase avtoceste v občini Podlehnik pojavijo vse dejanske rabe razen neplodnih zemljišč. Najpogostejša dejanska raba je kmetijsko zemljišče, dejanski rabi pozidano zemljišče in gozdno zemljišče pa sta skorajda v enakem razmerju, le 2 % več je pozidanih zemljišč. Vodna zemljišča so zastopana seveda v najmanjši meri (0,05 km²), saj v obravnavanem primeru vodna zemljišča predstavlja samo potok Rogatnica, ki teče vzdolž predvidene trase.



Grafikon 4: Delež posameznih dejanskih rab leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.

Podobno kot pri namenski rabi, tudi pri dejanski rabi zemljišč gozdno zemljišče zavzema skorajda 90 % deleža vseh dejanskih rab v katastrski občini Gruškovje. Prav tako okrog 90 % delež vseh dejanskih rab zavzema kmetijsko zemljišče v katastrskih občinah Gorca in Podlehnik, zgolj 4 % pa v katastrski občini Gruškovje. Opaziti je naslednji vzorec - v katastrskih občinah, kjer je velik odstotek kmetijskih zemljišč, je izredno majhen odstotek gozdnih zemljišč oziroma obratno, kjer je večina gozdnih zemljišč, je malo kmetijskih. Pozidana zemljišča imajo več kot 20 % delež v katastrskih občinah Dežno, Stanošina in Zakl, sicer pa med 2 % in 15 %. Vse dejanske rabe se pojavijo v vseh katastrskih občinah, izjema so vodna zemljišča, ki niso zastopana v katastrskih občinah Strajna in Zakl.

Naredil sem tudi primerjavo razmerja med kmetijskimi, gozdnimi in stavbnimi oziroma pozidanimi zemljišči za namensko rabo in dejansko rabo.



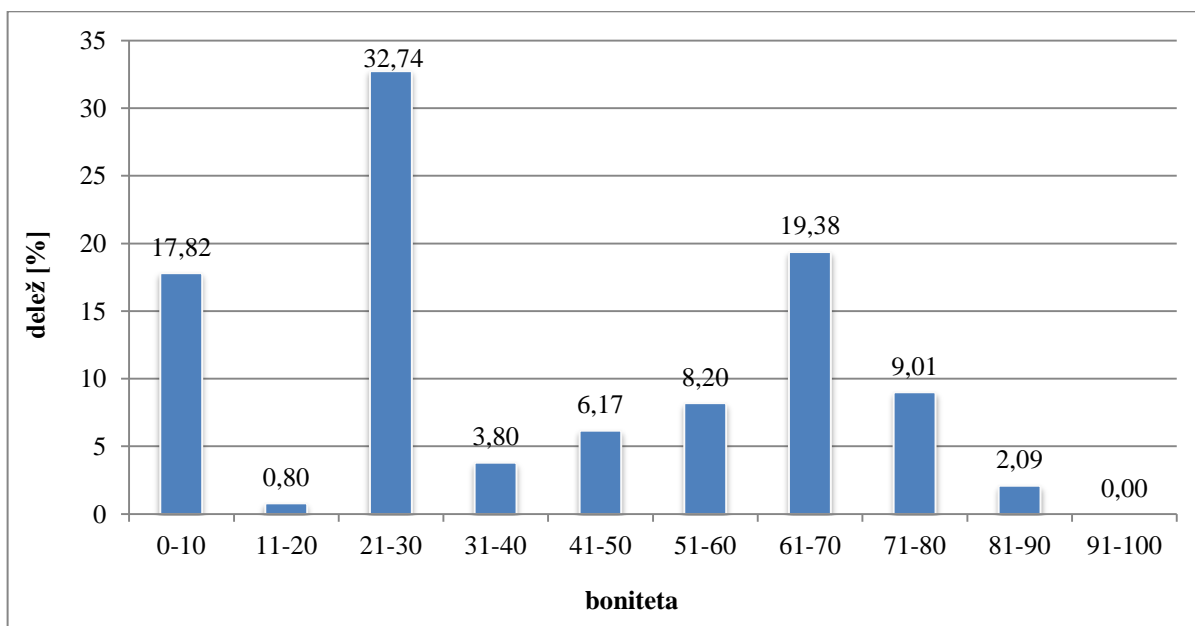
Grafikon 5: Primerjava med namensko in dejansko rabo za kmetijska, gozdna in stavbna/pozidana zemljišča leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.

Zgornji grafikon potrjuje ugotovitev, ki sem jo podal že pri namenski rabi, in sicer, da se dejanska raba kmetijsko zemljišče ter pozidano zemljišče pojavlja pri namenski rabi druga zemljišča, zato je njihov delež pri dejanski rabi povečan. Delež gozdnih zemljišč je zmanjšan, ker se namenska raba gozdno zemljišče v nekaterih primerih razdeli na dejansko rabo gozdno zemljišče in kmetijsko zemljišče.

5.4 BONITETE ZEMLJIŠČ

Boniteta zemljišča je podatek o proizvodni sposobnosti zemljišča, ki se določi v obliki bonitetnih točk, ki se izračunajo na podlagi lastnosti tal, klime, reliefa in posebnih vplivov (skalovnost, poplavnost, sušnost ipd.) (Pravilnik o določanju in vodenju bonitete zemljišč, 2008). Zemljišče z boljšimi naravnimi in gospodarskimi pogoji za kmetijsko oziroma gozdno proizvodnjo ima višjo boniteto, kot tisto z slabšimi pogoji. Zemljišče, ki ima 100 bonitetnih točk, je najbolj proizvodno sposobno zemljišče. Boniteta zemljišč se določa za kmetijska in gozdna zemljišča, vsa druga, ki po dejanski rabi niso uvrščena med kmetijska ali gozdna, pa pridobijo bonitetno oceno 0 (Portal LGB, 2012a).

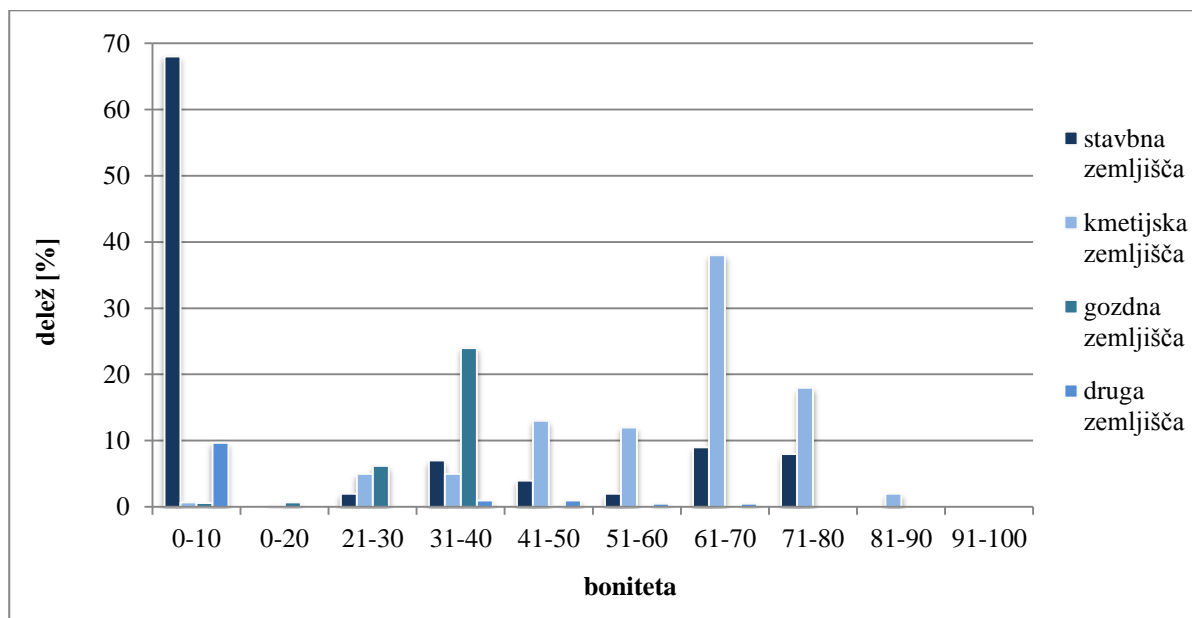
Za namen diplomske naloge sem zemljišča glede na bonitetne točke razdelil v 10 razredov.



Grafikon 6: Odstotkovni delež za posamezne razrede bonitet leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.

Največji delež zemljišč (33 %) ima boniteto 21-30, sledi boniteta 61-70 (19,4 %) in boniteta 0-10 (18 %). Ostale bonitete so zastopane v precej manjšem obsegu in ne dosežajo niti 10 % celotnega deleža. Med temi niti enemu zemljišču ne pripada bonitetna točka med 91 in 100, zelo majhen delež (0,8 %) pa predstavljajo tudi bonitete med 11 in 20.

V spodnjem grafikonu sem prikazal razporeditev bonitet v odstotkih glede na namensko rabo.



Grafikon 7: Odstotkovni delež bonitet za posamezne namenske rabe leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.

Ker je na obravnavanem območju največ zemljišč z namensko rabo kmetijsko zemljišče, katerim bo za potrebe gradnje avtoceste potrebno spremeniti namembnost, sem naredil informativni izračun odškodnine, ki bi bila potrebna ob potencialni spremembi zaradi spremembe namembnosti kmetijskega zemljišča. Postopek spreminjanja namembnosti ureja Zakon o spremembah in dopolnitvi Zakona o kmetijskih zemljiščih (ZKZ-D, 2012). Zakon pravi, da mora investitor, ki vloži vlogo za izdajo dovoljenja za gradnjo objekta na kmetijskem zemljišču in zaradi česar se to zemljišče ne bo več uporabljalo za kmetijsko pridelavo, plačati odškodnino zaradi spremembe namembnosti kmetijskega zemljišča.

Odškodnina zaradi spremembe namembnosti je enaka produktu površine zemljišča in določenega zneska, kateri je odvisen od bonitete zemljišča. V primeru gradnje avtoceste, ki spada med objekte transportne infrastrukture, je zakonsko opredeljena naslednja razvrstitev:

- boniteta zemljišča od 51 do 60: A = 1 EUR,
- boniteta zemljišča od 61 do 75: A = 3 EUR,
- boniteta zemljišča od 76 do 100: A = 5 EUR.

Preglednica 1: Izračun odškodnine za potencialne spremembe namembnosti.

Boniteta	Površina [m²]	Odškodnina [EUR]
51 – 60	355.069,00	355.069,00
61 – 75	967.224,10	2.901.672,30
76 – 100	443.647,00	2.218.235,00
<i>SKUPAJ</i>	<i>1.765.940,10</i>	<i>5.474.976,30</i>

Na osnovi zakonske opredelitve odškodnin za bonitete, bi skupna odškodnina za obravnavana zemljišča znašala 5.474.976,30 EUR.

5.5 VRSTA RABE ZEMLJIŠČ

Vsaka parcela ima v zemljiškem katastru evidentirano eno ali več vrst rab zemljišča, ki je lahko (ZEN, 2006):

- katastrska kultura, če se zemljišče uporablja za kmetijsko ali gozdno proizvodnjo (njive, vrtovi, plantažni sadovnjaki, ekstenzivni sadovnjaki, vinogradi, travniki, barjanski travniki, pašniki, gozdovi, trstičja, hmeljišča in gozdne plantaže),
- zemljišče pod gradbenim objektom razen za zemljišča pod stavbami,
- zelena površina,
- nerodovitno zemljišče.

Vsaki katastrski kulturi pripada tudi katastrski razred, ki je ocena proizvodne sposobnosti zemljišča pod določeno katastrsko kulturo. Poznamo osem katastrskih razredov, kateri se določijo glede na naravne in gospodarske pogoje za kmetijsko oziroma gozdno proizvodnjo. Ti pogoji so rodovitnost tal, vpliv klime na rodovitnost, nagib, razgibanost zemljišča, vodne razmere, dostopnost zemljišča, oddaljenost zemljišča od pomembnejših gospodarskih središč in možnosti za uporabo mehanizacije pri obdelavi.

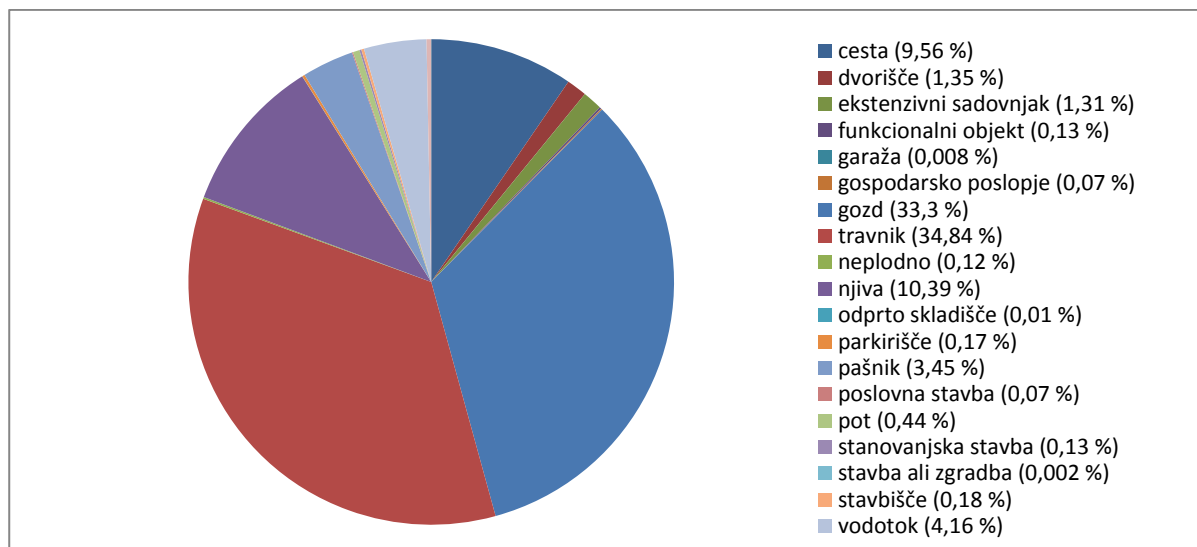
Podatki o katastrski kulturi in katastrskem razredu se od konca junija lanskega leta ne vzdržujejo več (Portal LGB, 2012b).

V primeru zemljišč, ki jih obravnavam v tej diplomski nalogi, se pojavlja 21 različnih vrst rab oziroma katastrskih kultur.

Preglednica 2: Vrste rabe zemljišč po deležih leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.

VRSTA RABE	DELEŽ [%]
Travnik	34,840
Gozd	33,300
Njiva	10,390
Cesta	9,560
Vodotok	4,160
Pašnik	3,450
Dvorišče	1,350
Ekstenzivni sadovnjak	1,310
Pot	0,440
Zelenica	0,300
Stavbišče	0,180
Parkirišče	0,170
Funkcionalni objekt	0,130
Stanovanjska stavba	0,130
Neplodno	0,120
Gospodarsko poslopje	0,070
Poslovna stavba	0,070
Odprto skladišče	0,010
Zemljišče pod stavbo	0,010
Garaža	0,008
Stavba ali zgradba	0,002

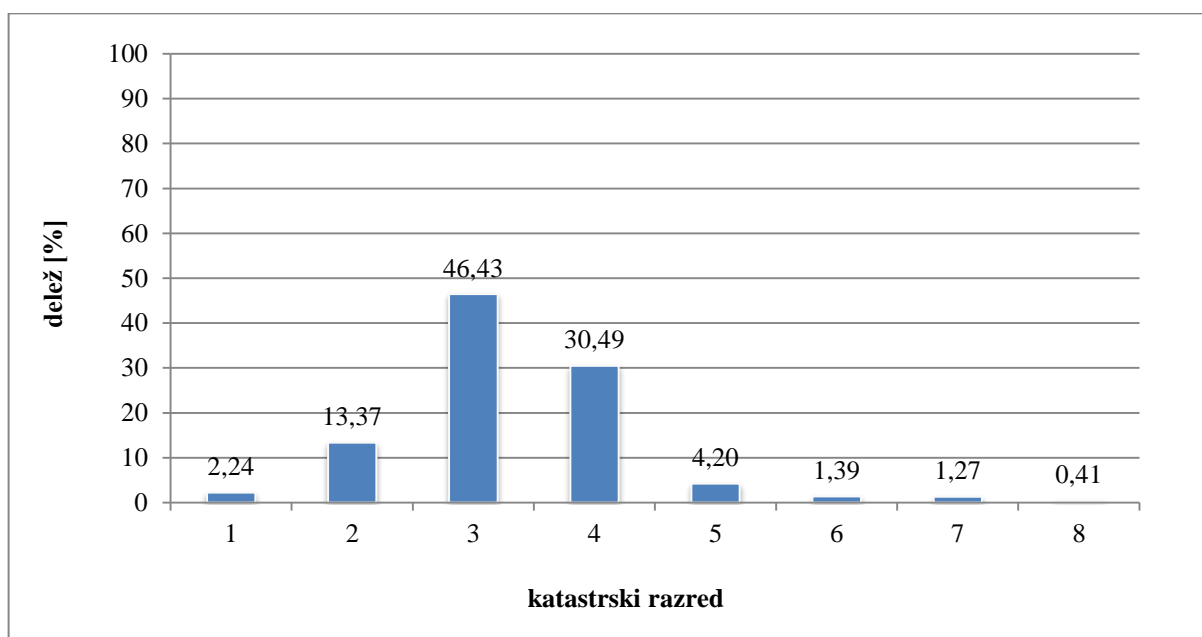
Deleže za posamezne vrste rab sem prikazal še v spodnjem grafikonu.



Grafikon 8: Odstotkovni delež vrste rabe zemljišč leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.

Več kot dve tretjini celotne površine zavzemata katastrski kulturi travnik in gozd (35 % in 33 %). 10 % delež predstavljata katastrska kultura njiva in cesta, sledita še pašnik in vodotok s 4 %. Dober odstotek deleža predstavljata dvorišče in ekstenzivni sadovnjak, vsaka izmed preostalih vrst rabe zajema delež, ki je manjši od 1 %. Najmanjši delež ima vrsta rabe odprto skladišče, ki je v uporabi le enkrat, kar v odstotkih pomeni 0,01 %. Vrste rabe so po posameznih katastrskih občinah različno razporejene in zastopane. Opazil sem, da se na območjih, kjer trasa poteka skozi bolj naseljeno področje, pojavlja več vrst rabe, kar je tudi razumljivo. Predvsem ima več zemljišč vrsto rabe kot na primer funkcionalni objekt, stanovanjska stavba, poslovna stavba ali parkirišče. Največ različnih vrst rabe se pojavlja v katastrski občini Podlehnik, najmanj pa v katastrski občini Sedlašek (če ne upoštevamo katastrske občine Strajna, ki zajema le eno parcelo).

Ko govorimo o vrstah rabe oziroma katastrskih kulturah, je v povezavi z njimi smiselno omeniti vsaj informativno tudi katastrske razrede. Spodnji grafikon prikazuje razporeditev deležev katastrskih razredov za vse katastrske kulture.



Grafikon 9: Delež posameznih katastrskih razredov leta 2012 na območju predvidene trase avtoceste leta 2014.

Največji odstotek dosega katastrski razreda 3 in 4. Delež, ki ga predstavljajo katastrski razredi do 3 oziroma od 4 naprej, narašča oziroma pada. Katastrski razreda 3 ter 4 sta dodeljena zemljiščem, ki skupaj predstavljajo nekaj manj kot dve tretjini celotne površine ali natančneje 3,1 km². Največ seveda za zemljišča s katastrsko kulturo travnik, ki je prevladujoča.

6 OCENA TRŽNE VREDNOSTI ZEMLJIŠČ V TRASI AVTOCESTE

Iz uradnih evidenc sem zbral podatke o prodajnih cenah zemljišč na območju občine Podlehnik in na osnovi teh ocenil tržno vrednost obravnavanih zemljišč. Uporabil sem podatke iz naslednjih evidenc:

- spletni portal Prostor - Evidenca trga nepremičnin,
- spletni portal Trg nepremičnin - aplikacija Trgoskop.

S pomočjo dokumentov, ki prikazujejo razmere na trgu nepremičnin, sem preveril situacijo, ki vlada na obravnavanem območju. Ob vsem naštetem je mi pri analizi in podani končni oceni vrednosti pomagalo tudi poznavanje terena in lokalnih razmer.

Oceno tržne vrednosti zemljišč na obravnavani trasi avtoceste sem opravil ločeno za namensko rabo kmetijsko zemljišče, stavbno zemljišče, gozdno zemljišče in drugo zemljišče. Na osnovi ocenjenih tržnih vrednosti za posamezne namenske rabe sem ocenil povprečno tržno vrednost zemljišč v celotni trasi.

6.1 RAZMERE NA TRGU NEPREMIČNIN

Pregled in analizo stanja trga ter gibanja cen zemljišč za obravnavano področje, sem opravil glede na dostopna četrtletna, polletna in letna poročila o razmerah na trgu nepremičnin v Sloveniji, ki jih izdaja GURS.

Poročila o slovenskem nepremičninskem trgu podajajo številne pomembne ugotovitve, izpostavil pa bi dve, ki sta po mojem mnenju bistveni in imata v tem trenutku vsekakor velik vpliv pri oblikovanju tržne vrednosti nepremičnin, in sicer:

- za Slovenijo je značilen neenakomeren socialno - ekonomski razvoj različnih območij, kar se kaže tudi na trgu nepremičnin, ki je prav tako zelo različno razvit glede na regionalni položaj, istočasno pa je moč zaznati precejšnje razlike v doseženih nivojih cen med regionalnimi trgi in lokalnimi trgi znotraj njih (Poročilo o slovenskem trgu nepremičnin za leto 2007, 2008),
- dejavnik oblikovanja tržne vrednosti je splošna gospodarska kriza, s katero se Slovenija ubada že od leta 2007 in se ves ta čas bolj ali manj odraža v prometu z nepremičninami.

Obseg prometa in gibanje cen nepremičnin v zadnjih letih je seveda pod vplivom splošne ekonomske krize oziroma recesije, vendar pa je potrebno ločeno obravnavati posamezne vrste nepremičnin in posamezne regije. Gospodarska kriza predstavlja velik problem zlasti pri prometu s stanovanjskimi nepremičninami v urbanih področjih, medtem ko pri prometu z zemljišči, ki se nahajajo izven urbanih področjih, ni tako poglobitnega pomena. Pri analizi konkretnih podatkov o cenah zemljišč na področju Štajerske oziroma Haloze, sem namreč ugotovil nekatere zanimive podatke, ki potrjujejo neskladnost s siceršnjim gibanjem cen zemljišč (kot na primer, da je bila cena za kvadratni meter kmetijskega zemljišča v tretjem četrtletju lanskega leta popolnoma enaka kot v enakem obdobju v letu 2007 in je znašala 1,19 EUR). Na osnovi analiziranih podatkov opažam, da so cene sicer nihale tudi za več kot 10 %, vendar pa ni zaznati izključno padca cen. Bolj kot na vrednosti zemljišč, se gospodarsko stanje za obravnavano območje odraža v obsegu prometa, kateri se je zmanjšal. Čeprav je po podatkih GURS-a slovenski nepremičninski trg od drugega polletja 2009 - ko je doživel neke vrste oživitvev - pa vse do danes, ohranil približno enak obseg prometa.

Preglednica 3: Povprečne letne cene zemljišč posameznih namenskih rab za območje občine Podlehnik (Vir: GURS).¹

	<i>Slovenske gorice, Haloze in Kozjansko</i>	<i>Štajersko območje</i>	<i>Štajersko, savinjsko in koroško območje</i>
	Zemljišče za gradnjo	Kmetijsko zemljišče	Gozdno zemljišče
2007	26,00 EUR/m ²	1,34 EUR/m ²	0,72 EUR/m ²
2008	26,00 EUR/m ²	1,05 EUR/m ²	0,58 EUR/m ²
2009	23,50 EUR/m ²	1,19 EUR/m ²	0,67 EUR/m ²
2010	23,00 EUR/m ²	1,06 EUR/m ²	0,64 EUR/m ²
2011	21,25 EUR/m ²	1,15 EUR/m ²	0,60 EUR/m ²
2012	25,67 EUR/m ²	1,20 EUR/m ²	0,70 EUR/m ²

¹ Pri izračunu za leto 2012 so upoštevani prvi trije kvartali.

Če se osredotočim na lansko leto, je treba omeniti močan upad prometa z zemljišči za gradnjo (stavbna zemljišča), kar je posledica nadaljevanja krize v gradbeništvu in zmanjšanja novogradenj. Ravno nasprotno se pri prometu s kmetijskimi in gozdnimi zemljišči kaže relativno močan trend naraščanja, tako po številu, kot po površini evidentiranih prodaj. GURS v svojem polletnem poročilu navaja tudi, da so prvo polovico leta 2012 zaznamovali padec gospodarske rasti, varčevalni ukrepi vlade, nadaljevanje krize v gradbeništvu in podobno, vendar kljub poslabšanju gospodarskih razmer in dostopnosti kapitala ter nadaljnjem padanju kupne moči, ni zaznati večjih premikov na trgu nepremičnin v Sloveniji. Dejavnost trga se je celo ohranila na presenetljivo visoki ravni. Povprečne cene zemljišč za gradnjo so bile glede na konec leta 2009 lani nižje za 5 % (predvsem na račun občutnega padca cen v letu 2012). Najmočnejši trend padanja cen lahko opazimo pri kmetijskih in gozdnih zemljiščih. Razlog za zniževanje cen kmetijskih in gozdnih zemljišč je mogoče iskati v povečevanju ponudbe omenjenih zemljišč (Poročilo o slovenskem nepremičninskem trgu za I. polletje 2012, 2012).

V splošnem so torej cene zemljišč padle, kar pa ne moremo trditi za območje obravnave v tej diplomski nalogi. Za štajersko območje oziroma območje Haloz, kamor spada občina Podlehnik, na nepremičninskem trgu za prve tri kvartale leta 2012 opazimo porast cen zemljišč:

- povprečna cena zemljišča za gradnjo je bila 26,00 EUR/m², kar je za kar 19 % več kot v letu 2011, ko je ta bila 21,00 EUR/m²,
- povprečna cena kvadratnega metra kmetijskega zemljišča je znašala 1,20 EUR,
- povprečna cena kvadratnega metra gozdnega zemljišča je znašala 0,70 EUR,
- cene kmetijskih in gozdnih zemljišč so bile glede na leto poprej višje za 6 % oziroma za 13 %, ko so te znašale 1,13 EUR/m² za kmetijska zemljišča in 0,61 EUR/m² za gozdna zemljišča.

Ugotavljam, da so cene za obravnavano območje v neskladju z razmerami in gibanjem cen na trgu nepremičnin v državi. Cene na splošno padajo, medtem ko so se za območje, ki ga obravnavam, celo zvišale. To se kaže zlasti pri zemljiščih za gradnjo, pri kmetijskih in gozdnih zemljiščih je razlika manjša (Preglednica 3).

6.2 IZBOR, ANALIZA IN PREDSTAVITEV PODATKOV O PRIMERLJIVIH NEPREMIČNINAH

Za pridobivanje in izbor podatkov o nepremičninskih poslih in pripadajočih vrednostih posamezne transakcije sem uporabil dva vira. Prvi je spletni portal Prostor oziroma natančneje Evidenca trga nepremičnin, ki jo upravlja Geodetska uprava Republike Slovenije. Najdemo jo na naslovu <http://prostor3.gov.si/ETN-JV/>. ETN je glavni in najnatančnejši vir podatkov o opravljenih poslih na trgu nepremičnin, zato tudi predstavlja osnovno izhodišče za podajo ocene vrednosti zemljišč na obravnavani trasi avtoceste v tej diplomski nalogi. Kot dopolnilni vir sem uporabil aplikacijo Trgoskop, kjer so prav tako zabeležene pretekle transakcije na področju nepremičnin v Sloveniji.

Zaradi dokaj neaktivnega trga nepremičnin v občini Podlehnik, sem se odločil, da bom naredil nabor vseh transakcij z zemljišči od leta 2007 pa do začetka leta 2013. Resda gre za precejšnje časovno obdobje, vendar pa sem že v analizi trga pokazal, da se razmere niso tako drastično spremenile, da bi lahko govorili o popolnoma novih pogojih in cenah na trgu.

Za vsako posamezno namensko rabo sem pregledal opravljene transakcije, ki so zabeležene v bazi ETN. Pomagal sem si tudi s podatki, ki so zajeti v spletni aplikaciji Trgoskop. Med vsemi opravljenimi prodajami oziroma nakupi sem naredil podroben izbor in izločil:

- transakcije zemljišč, ki so evidentirane večkrat,
- zemljišča sestavljena iz več namenskih rab, kjer ni mogoče ugotoviti cene za posamezno rabo,
- transakcije, izvedene na javni dražbi kot posledica sodne izvršbe ali izvedene z drugo vrsto prodaje – upošteval sem le prodaje na prostem trgu,
- zemljišča, pri katerih se namenska raba glede na podatkovne evidence in digitalne grafične podatke ne ujema.

V nadaljevanju bom za stavbna zemljišča uporabljal oznako STZ, za kmetijska zemljišča KZ, za gozdna zemljišča GZ, za druga zemljišča pa oznako DRZ. Pri dejanski rabi so pozidana zemljišča označena z oznako POZ, vodna zemljišča pa z VDZ.

6.2.1 ANALIZA PRODAJNIH CEN

Analizo prodajnih cen sem opravil za vse namenske rabe, in sicer na osnovi podatkov, ki sem jih pridobil iz Evidence trga nepremičnin in spletne aplikacije Trgoskop.

6.2.1.1 Analiza prodajnih cen stavbnih zemljišč

Ob pregledu realiziranih prodaj v bazi ETN sem ugotovil, da je bilo v občini Podlehnik v navedenem obdobju zabeleženih vsega skupaj 40 transakcij s stavbnimi zemljišči. Po opravljeni selekciji jih ostane primernih še devet. Eno stavbno zemljišče se pojavi tudi pri transakcijah s kmetijskimi zemljišči, tako da je za nadaljnjo obravnavo primernih skupaj deset stavbnih zemljišč.

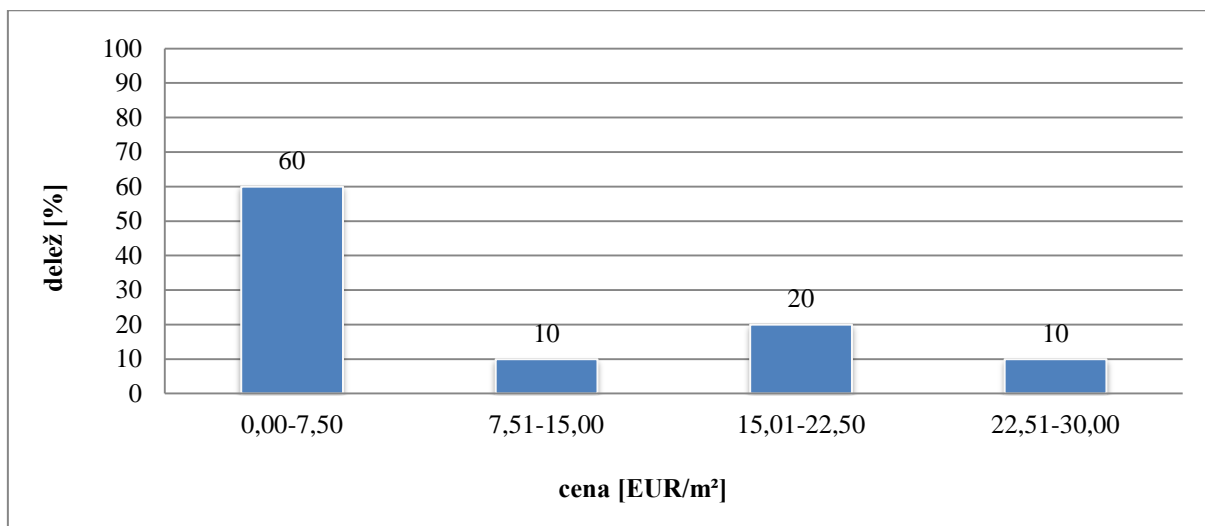
Preglednica 4: Izbrana primerljiva stavbna zemljišča (Vir: ETN).

#	Leto	Katastrska občina	Namenska raba	Dejanska raba	Površina [m ²]	Cena [EUR]	EUR/m ²
1	2007	Gorca	STZ	POZ	139,00	876,87	6,31
2	2007	Gorca	STZ	POZ	154,00	963,96	6,26
3	2007	Podlehnik	STZ	POZ	148,00	600,00	4,05
4	2008	Podlehnik	STZ	KZ/GZ	922,00	3.500,00	3,80
5	2008	Gorca	STZ	POZ	119,00	3.000,00	25,21
6	2009	Zakl	STZ	KZ/POZ	219,00	1.800,00	8,22
7	2009	Podlehnik	STZ	KZ	5.188,00	83.008,00	16,00
8	2009	Stanošina	STZ	POZ	78,00	60,00	0,77
9	2010	Podlehnik	STZ	KZ	10.884,00	20.000,00	1,84
10	2011	Podlehnik	STZ	KZ	564,00	12.400,00	21,99
Največja vrednost:					10.884,00	83.008,00	25,21
Najmanjša vrednost:					78,00	60,00	0,77
Mediana:					186,50	2.400,00	6,29
Povprečna vrednost:					1.841,50	12.620,88	9,45

Ob ogledu Preglednice 4 lahko vidimo, da je promet s STZ najbolj aktiven na področju katastrskih občin Podlehnik in Gorca. Polovica vseh primerljivih stavbnih zemljišč se nahaja na območju naselja Podlehnik, kar pa je na neki način razumljivo in je posledica razmer, ki so v tem delu najugodnejše za življenje (bližina trgovine, pošte, šole, dobra prometna povezava). Glede na letna obdobja, je bilo največ prometa s STZ v letu 2007 in 2009, medtem ko v letu 2012 ni bilo opravljenih niti ene transakcije. Dejanska raba pokaže, da je polovica STZ pozidanih, polovica pa ne.

Povprečna površina STZ je dobrih 1.842 m², kjer je najmanjša zgolj 78 m² in največja kar 10.884 m². Povprečna cena STZ je 12.620,88 EUR. Izračun pokaže, da je povprečna vrednost na kvadratni meter STZ 9,45 EUR. Izračunane vrednosti na kvadratni meter zemljišča sicer precej nihajo, najmanjša je 0,77 EUR, medtem ko je največja 25,21 EUR.

Spodnji grafikon prikazuje, kako so razporejene cene STZ. Vidimo, da se cene gibljejo zlasti med 0,00 in 7,50 EUR/m², saj ima kar 60 % vseh STZ prodajno ceno v tem razponu. Sledijo STZ, ki imajo prodajne cene med 15,00 in 22,50 EUR/m², takih je 20 %. Najmanj STZ (10 %) ima vrednost med 7,51 in 15,00 EUR/m² oziroma med 22,51 in 30,00 EUR/m².



Grafikon 10: Razporeditev prodajnih cen za primerljiva stavbna zemljišča za obdobje od leta 2007 do 2013.

Na osnovi primerjave cen s povprečnimi cenami prikazanimi v poročilih GURS-a opazimo, da gre za dokaj veliko razhajanja - povprečna cena za kvadratni meter STZ je bila na primer v lanskem letu več kot 25,00 EUR/m². Omenjeno razhajanje povezujem predvsem z geografskimi in naravnimi pogoji.

6.2.1.2 Analiza prodajnih cen kmetijskih zemljišč

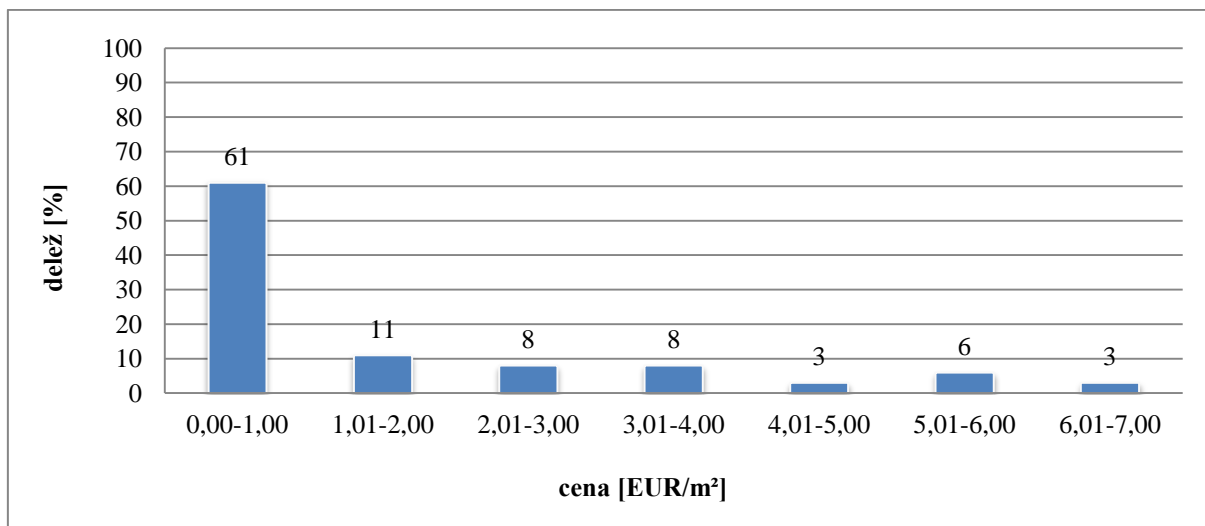
Področje Haloz velja predvsem za kmetijsko usmerjeno, zato je posledično najaktivnejši promet s kmetijskimi zemljišči. V bazi ETN je zabeleženih 107 transakcij od leta 2007 do konca leta 2012. Med temi je sicer kar nekaj takih, ki jih ne morem vključiti v postopek ocenjevanja. Tako končni izbor zajema 36 kmetijskih zemljišč.

Preglednica 5: Izbrana primerljiva kmetijska zemljišča (Vir: ETN).

#	Leto	Katastrska občina	Namenska raba	Dejanska raba	Površina [m ²]	Cena [EUR]	EUR/m ²
1	2007	Gorca	KZ	KZ	1.350,00	3.755,00	2,78
2	2007	Gorca	KZ	KZ/POZ	1.131,00	1.043,10	0,92
3	2007	Gorca	KZ	KZ/GZ	2.488,00	1.700,00	0,68
4	2007	Zakl	KZ	KZ	3.839,00	8.000,00	2,08
5	2007	Podlehnik	KZ	KZ/GZ	5.637,00	1.000,00	0,18
6	2008	Dežno	KZ	KZ/POZ	1.961,00	7.000,00	3,57
7	2008	Podlehnik	KZ	KZ	621,00	600,00	0,97
8	2008	Dežno	KZ	KZ	3.122,00	3.000,00	0,96
9	2008	Sedlašek	KZ	KZ/GZ/POZ	2.647,00	16.000,00	6,05
10	2008	Stanošina	KZ	KZ/POZ	975,00	2.936,00	3,01
11	2008	Sedlašek	KZ	GZ	1.138,00	600,00	0,53
12	2009	Gruškovje	KZ	KZ	1.789,00	3.578,00	2,00
13	2009	Dežno	KZ	KZ	2.000,00	10.000,00	5,00
14	2009	Stanošina	KZ	KZ	6.050,00	6.050,00	1,00
15	2009	Sedlašek	KZ	KZ	1.317,00	1.500,00	1,14
16	2009	Gorca	KZ	KZ/GZ/POZ	4.747,00	3.000,00	0,63
17	2009	Sedlašek	KZ	KZ	777,00	500,00	0,64
18	2010	Stanošina	KZ	KZ/POZ	6.544,00	1.570,00	0,24
19	2010	Gorca	KZ	POZ	476,00	1.560,00	3,28
20	2010	Gorca	KZ	KZ	1.154,00	577,00	0,50
21	2011	Dežno	KZ	KZ/VDZ	10.571,00	9.000,00	0,85
22	2011	Kozminci	KZ	KZ	10.827,00	10.000,00	0,92
23	2011	Dežno	KZ	KZ	2.311,00	2.300,00	1,00
24	2011	Gorca	KZ	KZ	2.855,00	1.000,00	0,35
25	2011	Gorca	KZ	KZ	613,00	613,00	1,00
26	2011	Zakl	KZ	KZ	10.152,00	3.553,00	0,35
27	2011	Zakl	KZ	KZ	5.752,00	2.013,00	0,35
28	2011	Zakl	KZ	KZ	4.513,00	2.030,00	0,45
29	2011	Sedlašek	KZ	POZ	229,00	114,50	0,50
30	2011	Stanošina	KZ	KZ	5.707,00	15.000,00	2,63
31	2012	Sedlašek	KZ	KZ	1.211,00	500,00	0,41
32	2012	Podlehnik	KZ	KZ/GZ	5.399,00	5.399,00	1,00
33	2012	Kozminci	KZ	KZ	4.244,00	4.500,00	1,06
34	2012	Dežno	KZ	KZ/VDZ	10.497,00	21.014,00	2,00
35	2012	Gorca	KZ	POZ	67,00	368,50	5,50
36	2012	Gorca	KZ	POZ	278,00	1.529,00	5,50
Največja vrednost:					10.827,00	21.014,00	6,05
Najmanjša vrednost:					67,00	114,50	0,18
Mediana:					2.399,50	2.165,00	0,99
Povprečna vrednost:					3.471,92	4.247,31	1,67

Izmed 36 primerljivih KZ jih je bilo največ predmet prometa v katastrski občini Gorca (28 %). Sledijo katastrska občina Dežno in Sedlašek (17 %) ter Zakl in Stanošina (11 %). Časovno gledano je bilo največ, 28 % vseh primerljivih prodaj, izvršenih v letu 2011.

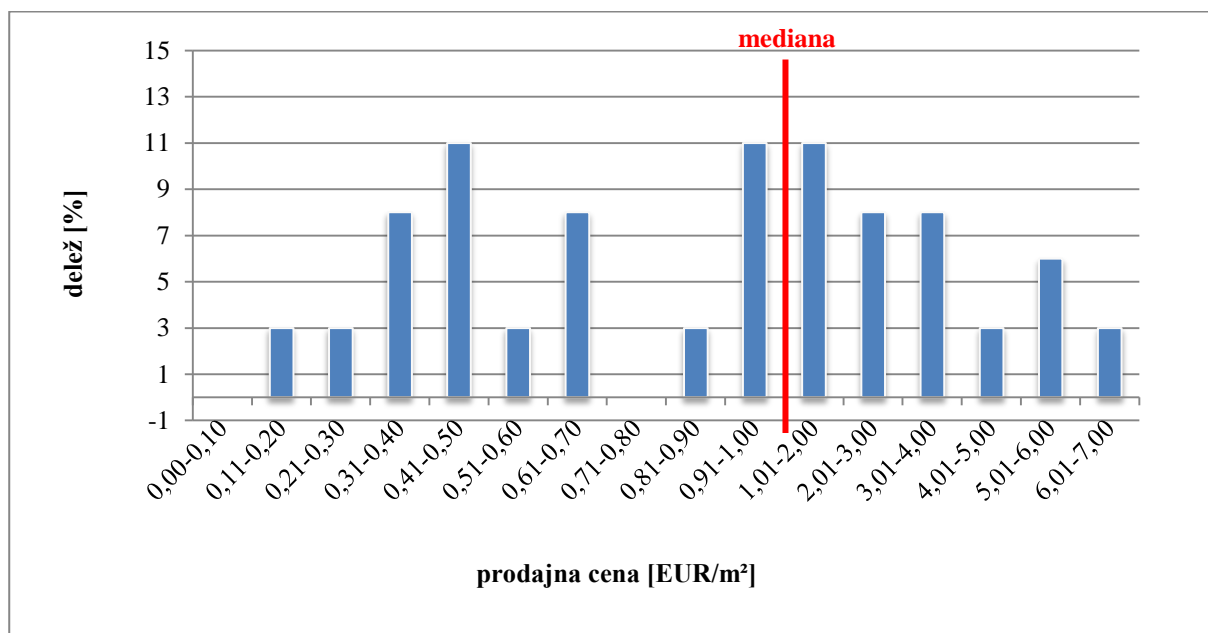
Pregled primerljivih kmetijskih zemljišč nam pokaže, da je povprečna površina zemljišč, ki so bila predmet prometa 3.472 m², povprečna cena pa 4.247,31 EUR. Povprečna vrednost za kvadratni meter KZ znaša 1,67 EUR. Opazil sem, da so cene izbranih primerljivih zemljišč višje, kot je splošna ocena vrednosti na tem področju po podatkih GURS-a, ki je nekaj več kot 1,00 EUR/m². Cene torej niso skladne, kar potrjuje trditev, ki pravi, da so pogoji in vrednosti zemljišč različni tudi znotraj posameznih regij.



Grafikon 11: Razporeditev prodajnih cen za primerljiva kmetijska zemljišča od leta 2007 do 2013.

Cene kmetijskih zemljišč se gibljejo do nekaj več kot 6,00 EUR/m². Med njimi je največ takih, ki imajo ceno do 1,00 EUR/m², kar pomeni 61 %. Z 11 % sledijo cene med enim in dvema evroma. Najmanj cen (le ena) je med 4,01 in 5,00 EUR/m² ter med 6,01 in 7,00 EUR.

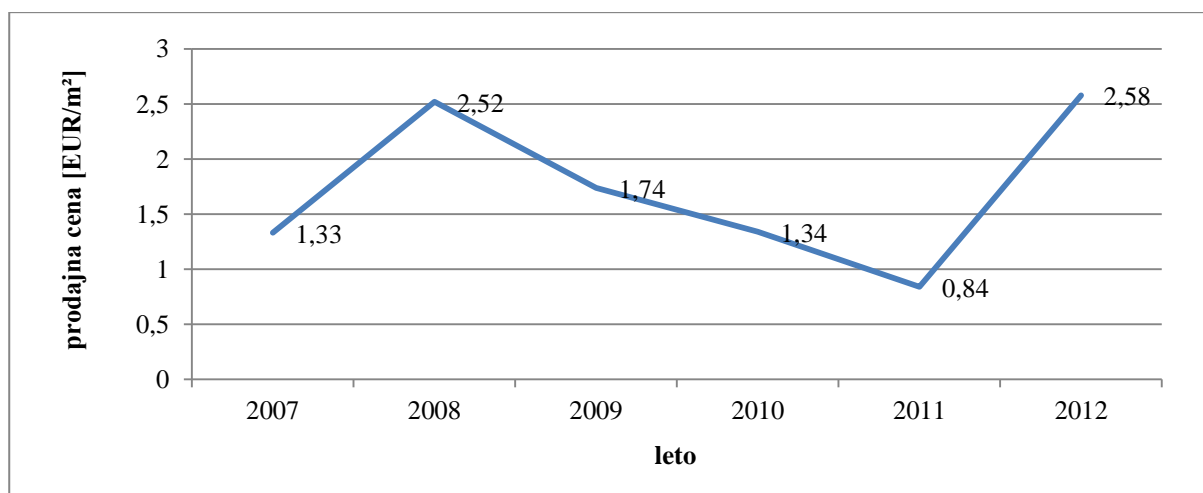
Ker med primerljivimi KZ izrazito prevladujejo cene manjše od 1,00 EUR/m², sem KZ razdelil še nekoliko podrobneje - ločnico med njimi predstavlja mediana, ki je izračunana iz prodajnih cen KZ povzetih po ETN in je 1,00 EUR.



Grafikon 12: Prodajne cene kmetijskih zemljišč glede na izračunano mediano za obdobje od leta 2007 do 2013.

V Grafikonu 12 so prikazani deleži prodajnih cen do 1,00 EUR, kolikor znaša meja po mediani, delež katerih skupaj predstavlja več kot tri petine vseh prodajnih cen. V nadaljevanju diplomske naloge bom vrednost KZ ocenil glede na splošno povprečno ceno kmetijskih zemljišč in mediano (izračunano iz vseh 36 primerljivih prodaj).

Če nekaj več pozornosti posvetimo cenam po posameznih obdobjih oziroma natančneje po letih, je mogoče opaziti dokaj veliko nihanje cen.



Grafikon 13: Gibanje povprečnih prodajnih cen kmetijskih zemljišč od leta 2007 do 2013.

Iz Grafikona 13 je jasno razvidno nihanje povprečnih prodajnih cen KZ na območju katastrskih občin, kjer bo potekala avtocesta. Posebej izstopa leto 2011, ko so cene za kvadratni meter KZ dosegle najnižjo točko in je ta bil vreden le 0,84 EUR. Že leto kasneje (2012), pa so prodajne cene dosegle vrh v zadnjem šestletnem obdobju z 2,58 EUR/m². Od leta 2008, ko je bil nivo cen KZ podoben kot lani, je zaznati vsakoletni trend padanja cen in nato visok porast v zgolj letu dni.

6.2.1.3 Analiza prodajnih cen gozdnih zemljišč

Najmanj transakcij je bilo izvedenih za gozdna zemljišča. Po podatkih ETN je bilo teh opravljenih 36, v aplikaciji Trgoskop pa je evidentiranih 40. Tri zemljišča z namensko rabo GZ se je pojavilo med transakcijami s kmetijskimi zemljišči. Končni nabor zajema 5 primerljivih prodaj za gozdna zemljišča.

Preglednica 6: Izbrana primerljiva gozdna zemljišča (Vir: ETN).

#	Leto	Katastrska občina	Namenska raba	Dejanska raba	Površina [m ²]	Cena [EUR]	EUR/m ²
1	2007	Gruškovje	GZ	KZ	911,00	1.000,00	1,10
2	2007	Podlehnik	GZ	GZ	2.335,00	2.500,00	1,07
3	2009	Sedlašek	GZ	GZ	10.488,00	4.719,00	0,45
4	2010	Zakl	GZ	GZ	52.810,00	3.120,00	0,06
5	2012	Gruškovje	GZ	GZ	29.462,00	7.000,17	0,24
Največja vrednost:					52.810,00	7.000,17	1,10
Najmanjša vrednost:					911,00	1.000,00	0,06
Mediana:					10.488,00	3.120,00	0,45
Povprečna vrednost:					19.201,00	3.667,83	0,58

GZ predstavljajo najmanjši delež celotnega obsega prometa v občini Podlehnik, kar jasno pokaže tudi število izbranih primerljivih prodaj. Gre predvsem za velike površine, največja med njimi ima površino kar 52.810 m², povprečna površina pa znaša 19.201 m². Ustrezno so glede na velike površine večje tudi cene, nobena ni manjša od 1.000,00 EUR. Povprečna cena GZ znaša 3.667,83 EUR, povprečna cena za kvadratni meter GZ pa 0,58 EUR. To je povprečna vrednost kvadratnega metra, ki je med vsemi namenskimi rabami še najbližje ceni kvadratnega metra, ki jo navaja GURS. Od izračunane povprečne cene za GZ iz dostopnih poročil o trgu nepremičnin odstopa za 11 %, od cene za kvadratni meter GZ za leto 2012 pa še za več, in sicer za 17 %.

6.2.1.4 Analiza prodajnih cen drugih zemljišč

Nabor zemljišč z namensko rabo DRZ zajema le 4 taka zemljišča. Običajno je dejanska raba takih zemljišč pozidano ali kmetijsko zemljišče, zato je tudi cena za kvadratni meter DRZ nekoliko večja.

Preglednica 7: Izbrana primerljiva druga zemljišča (Vir: ETN).

#	Leto	Katastrska občina	Namenska raba	Dejanska raba	Površina [m ²]	Cena [EUR]	EUR/m ²
1	2008	Dežno	DRZ	POZ	493,00	3.600,00	7,30
2	2009	Dežno	DRZ	POZ	230,00	300,00	1,30
3	2010	Strajna	DRZ	KZ/POZ	1.129,00	6.000,00	5,31
4	2010	Gorca	DRZ	POZ	476,00	1.560,00	3,28
				Največja vrednost:	1.129,00	6.000,00	7,30
				Najmanjša vrednost:	230,00	300,00	1,30
				Mediana:	484,50	2.580,00	4,30
				Povprečna vrednost:	582,00	2.865,00	4,30

Največja površina, ki jo ima posamezno DRZ, znaša 1.129 m², isto zemljišča pa ima tudi največjo vrednost, ki je 6.000,00 EUR, kar lahko razberemo tudi iz zgornje preglednice. Povprečna velikost DRZ je 582 m², povprečna cena pa 4,30 EUR/m².

Pregled vseh primerljivih zemljišč nam razkriva nekatera dejstva o cenah in razmerah na trgu nepremičnin na obravnavanem območju:

- cene stavbnih in kmetijskih zemljišč so višje, cene gozdnih zemljišč pa nižje, kot splošni podatki o vrednosti na tem področju po GURS-u,
- razmerje med vrednostmi zemljišč posameznih namenskih rab je takšno, kot je tudi sicer v teoriji – najdražja so stavbna zemljišča, sledijo kmetijska, najmanj pa je potrebno odšteti za gozdna zemljišča,
- daleč najbolj aktiven je promet s kmetijskimi zemljišči, saj je bilo namreč izvedenih kar dva in pol krat več poslov s kmetijskimi zemljišči, kot pa z gozdnimi in stavbnimi zemljišči skupaj,
- splošna ugotovitev, ki velja za vse vrste zemljišč, je izrazito nihanje cen. To je še najmanj opazno pri gozdnih zemljiščih. Najbolj očitna razlika med najmanjšo in največjo vrednostjo zaznamo pri stavbnih zemljiščih.

6.3 PAVŠALNA OCENA TRŽNE VREDNOSTI ZEMLJIŠČ V TRASI AVTOCESTE

Za zemljišča, ki so zajeta v odkup za potrebe gradnje avtoceste v občini Podlehnik, sem ocenil pavšalne vrednosti. Nekatera zemljišča sicer ne bodo odkupljena v celoti, vendar pa sem za potrebe diplomske naloge upošteval celotne površine zemljišč, saj so izmere na terenu potekale šele lansko leto in trenutno še ni mogoče dostopati do podatkov o izvedenih parcelacijah. Ocena vrednosti zajema vsa stavbna, kmetijska, gozdna in druga zemljišča na predvideni trasi. Skupno vrednost zemljišč sem ocenil na osnovi prodajnih cen po ETN.

6.3.1 OCENA TRŽNE VREDNOSTI ZEMLJIŠČ NA OSNOVI PRODAJNIH CEN

Pri metodi, ki sem jo uporabil za oceno pavšalne vrednosti zemljišč, so izhodišče predstavljali podatki o prodajnih cenah zemljišč v občini Podlehnik, ki jih podaja ETN za vse opravljene nepremičninske transakcije. Na podlagi izračunane povprečne vrednosti oziroma mediane za kvadratni meter primerljivega zemljišča sem s pomočjo sledeče preproste enačbe izračunal splošno vrednost za zemljišča na trasi avtoceste:

$$VZ = \sum_i PPC_i \cdot PZ_i$$

VZ – vrednost zemljišč v trasi [EUR]

PPC – povprečna prodajna cena zemljišča za določeno namensko rabo [EUR/m²]

PZ – površina zemljišča [m²]

i – vrsta namenske rabe; *i* = 1...*n*, kjer je *n* število namenskih rab

Kot površino zemljišča sem upošteval vsoto površin vseh zemljišč zajetih v odkup na trasi avtoceste, povprečna prodajna cena je srednja vrednost prodajnih cen izračunana iz nabora primerljivih zemljišč oziroma primerljivih prodaj, cena zemljišča pa je končna ocenjena vrednost zemljišč na trasi avtoceste.

V oceni vrednosti niso upoštevane stavbe, ki jih bo potrebno zaradi gradnje avtoceste porušiti.

Rezultat navedene enačbe prikazuje ocenjeno vrednost za posamezne namenske rabe zemljišč. Na tak način dobimo približen podatek o tem, koliko denarnih sredstev bi bilo potrebnih za odkup zemljišč v javno korist, upoštevajoč dejstvo, da še nobeno zemljišče ni odkupljeno.

Oceno vrednosti bi lahko podali tudi nekoliko drugače, in sicer na osnovi izračunane mediane. To pomeni, da bi v zgoraj opisani enačbi aritmetično sredino prodajnih cen zamenjala vrednost mediane in bi enačba izgledala tako:

$$VZ = \sum_i M_i \cdot PZ_i$$

VZ – vrednost zemljišč v trasi [EUR]

M – mediana prodajnih cen zemljišč za določeno namensko rabo [EUR/m²]

PZ – površina zemljišča [m²]

i – vrsta namenske rabe; *i* = 1...*n*, kjer je *n* število namenskih rab

Prednost ocenjene vrednosti po mediani je zlasti v tem, da imajo na končni rezultat manjši vpliv ti. osamelci oziroma vrednosti, ki izrazito odstopajo.

6.3.1.1 Ocena tržne vrednosti stavbnih zemljišč

Stavbna zemljišča praviloma dosegajo na trgu najvišje vrednosti. Povprečna prodajna cena stavbnega zemljišča na območju predvidene trase avtoceste v občini Podlehnik je 9,45 EUR/m², mediana je enaka 6,29 EUR/m². Skupna površina stavbnih zemljišč na trasi avtoceste je 123.573,78 m².

Iz tega sledi, da je ocenjena vrednost vseh stavbnih zemljišč enaka 1.167.772,22 EUR. Če bi za izračun upoštevali mediano, bi bila skupna ocenjena vrednost nekoliko nižja, in sicer 777.279,08 EUR. Razlika med ocenjeno vrednostjo za stavbna zemljišča na osnovi povprečne prodajne cene oziroma na osnovi mediane je 33 %.

6.3.1.2 Ocena tržne vrednosti kmetijskih zemljišč

Povprečna prodajna cena kmetijskih zemljišč znaša 1,67 EUR/m², mediana pa 0,99 EUR/ m². Skupna površina kmetijskih zemljišč na trasi avtoceste je 2.339.598,92 m².

Ob upoštevanju navedenih dejstev pridemo do končnega rezultata - skupna ocenjena pavšalna vrednost vseh kmetijskih zemljišč je 3.907.130,20 EUR. Če bi upoštevali vrednost mediane, bi ocenjena vrednost bila 41 % nižja ali 2.316.202,93 EUR.

Kmetijska zemljišča sem še dodatno razdelil na »boljša« in »slabša«. Ločnica med navedenima kategorijama predstavlja boniteta z vrednostjo 50. Zemljišča, ki imajo manjšo boniteto so kategorizirana kot slabša, medtem ko so zemljišča z boniteto 50 in višjo, označena kot boljša. Tako je površina slabših kmetijskih zemljišč na trasi avtoceste 464.396 m² in površina boljših kmetijskih zemljišč 1.875.202 m². Ugotovil sem, da je precej več boljših zemljišč (75 %), in sicer 1.410.806 m².

Če upoštevamo povprečno prodajno ceno, bi vrednost za slabša kmetijska zemljišča znašala 775.541,99 EUR, za boljša kmetijska zemljišča pa 3.131.588,21 EUR. Pri ocenjevanju vrednosti z uporabo mediane pridemo do rezultata, ki pravi, da bi bila vrednost slabših zemljišč 459.752,44 EUR ter vrednost boljših zemljišč 1.856.450,50 EUR.

6.3.1.3 Ocena tržne vrednosti gozdnih zemljišč

Glede na skupno površino gozdnih zemljišč, ki je 1.587.880 m² in povprečno prodajno ceno za gozdna zemljišča, ki znaša 0,58 EUR/m², sem ocenil vrednost gozdnih zemljišč za odkup na 920.970,57 EUR. Če bi za izračun upoštevali mediano, bi vrednost gozdnih zemljišč znašala 714.546,14 EUR.

6.3.1.4 Ocena tržne vrednosti drugih zemljišč

Vrednost za zemljišča z namensko rabo druga zemljišča sem ocenil na 3.208.677,20 EUR glede na srednjo vrednost prodajnih cen. Popolnoma enako vrednost dobimo tudi ob upoštevanju mediane.

6.3.1.5 Ocena tržne vrednosti celotne trase avtoceste

Skupna ocenjena tržna vrednost je pavšalna ocena tržne vrednosti celotne predvidene trase avtoceste v občini Podlehnik. Skupno tržno vrednost sem dobil kot seštevek tržnih vrednosti po posameznih namenskih rabah. Izračunal sem še razliko med vrednostmi, ocenjenimi na podlagi povprečnih vrednosti prodajnih cen zemljišč in njihovih median.

Preglednica 8: Pavšalna ocena tržnih vrednosti zemljišč.

Namenska raba	Ocenjena vrednost na osnovi povprečne prodajne cene [EUR]	Ocenjena vrednost na osnovi mediane [EUR]	Razlika [EUR]	Razlika [%]
Stavbno zemljišče	1.167.772,22	777.279,08	390.493,14	33,00
Kmetijsko zemljišče	3.907.130,20	2.316.202,93	1.590.927,27	41,00
Gozdno zemljišče	920.970,57	714.546,14	206.424,43	22,00
Drugo zemljišče	3.208.677,20	3.208.677,20	0,00	0,00
<i>SKUPAJ</i>	<i>9.204.550,19</i>	<i>7.016.705,35</i>	<i>2.187.844,84</i>	<i>24,00</i>

Preglednica 8 prikazuje vrednosti, ocenjene na osnovi upoštevanja obeh omenjenih statistik. Vidimo, da je največja razlika pri kmetijskih zemljiščih, in sicer kar 41 %. Še vedno precej velika (33 %) je razlika pri stavbnih zemljiščih, najmanjša pa pri gozdnih zemljiščih (22 %). V primeru drugih zemljišč razlike sploh ni.

Celotna pavšalno ocenjena vrednost trase znaša 9.204.550,19 EUR ob upoštevanju povprečne prodajne cene in 7.016.705,35 EUR ob upoštevanju mediane. Razlika v vrednosti za celotno traso je približno eno četrtno oziroma 24 %.

7 ZAKLJUČNE UGOTOVITVE

Gradnjo avtocestnih odsekov spremljajo dolgotrajni in zapleteni postopki, med njimi pridobivanje in ocenjevanje zemljišč. V diplomski nalogi sem predstavil posamezne korake, ki pripeljejo do končnega rezultata in s pomočjo uveljavljenih ocenjevalskih tehnik ocenil pavšalno tržno vrednost zemljišč v predvideni trasi avtoceste, ki bo potekala na območju občine Podlehnik.

Da lahko pridemo do ustreznega končnega rezultata, ki je torej pavšalno ocenjena tržna vrednost, moramo najprej pridobiti oziroma izbrati dovolj kakovostne podatke. Podatki o opravljenih prodajah zemljišč po ETN so bili praviloma primerni za nadaljnjo obravnavo, saj so podajali vse potrebne informacije (datum transakcije, katastrska občina, površina, namenska raba, prodajna cena). Le izjemoma so se pojavile prodaje, kjer je bila na primer podana prodajna cena prodaje na javni dražbi v izvršilnem postopku ali pa ni bilo mogoče jasno določiti namenske rabe. Takih podatkov seveda nisem upošteval pri ocenjevanju.

Bistvena težava, s katero sem se soočil pri ocenjevanju, je bila pridobivanje zadostnega števila dovolj kakovostnih podatkov opravljenih prodaj na obravnavanem območju, primernih za nadaljnjo obravnavo. To je bil tudi razlog, da sem odločil zajeti podatke o prodajah zemljišč za obdobje zadnjih šestih let. Dobil sem 55 ustreznih transakcij s pripadajočimi prodajnimi cenami, od tega 10 za stavbna zemljišča, 36 za kmetijska zemljišča, 5 za gozdna zemljišča in 4 za druga zemljišča. Iz tega ugotavljam, da je na območju trase avtoceste v občini Podlehnik najbolj aktiven promet s kmetijskimi zemljišči, ki predstavlja 66 % vseh pridobljenih podatkov o prodajah zemljišč. Sledi promet s stavbnimi zemljišči (18 %), gozdnimi zemljišči (9 %), najmanj prodaj pa je zabeleženih za druga zemljišča (7 %). Sklepam, da so vsa nadaljnja ocenjevanja in izračuni najbolj zanesljivi za kmetijska zemljišča, nekoliko manj za stavbna zemljišča in najmanj za gozdna ter druga zemljišča.

Na podlagi pridobljenih prodajnih cen po posameznih namenskih rabah zemljišč, sem najprej izračunal statistiki povprečna vrednost in mediana za vsako namensko rabo. Če se navežem na trditev v prejšnjem odstavku, lahko trdim, da bosta povprečna vrednost prodajnih cen zemljišč in njihova mediana najbolj zanesljivi za kmetijska zemljišča, manj za stavbna in gozdna, ter najmanj za druga zemljišča. Vendar nasprotno pokaže primerjava dobljene povprečne vrednosti in mediane s povprečnimi prodajnimi cenami iz GURS-ovih poročil. Najmanjše razhajanje je pri gozdnih zemljiščih, zato je tudi zanesljivost podatkov o cenah gozdov najboljša v primerjavi z dejanskim stanjem.

Preglednica 9: Primerjava med povprečnimi prodajnimi cenami zemljišč in njihovimi medianami za posamezne namenske rabe.

Namenska raba	Povprečna vrednost [EUR/m²]	Mediana [EUR/m²]
Stavbno zemljišče	9,45	6,29
Kmetijsko zemljišče	1,67	0,99
Gozdno zemljišče	0,58	0,45
Drugo zemljišče	4,30	4,30

Preglednica 9 prikazuje izračunani osnovni statistiki, kjer je povprečna vrednost pri stavbnih, kmetijskih in gozdnih zemljiščih višja od mediane, medtem, ko sta vrednosti pri namenski rabi druga zemljišča povsem enaki.

Pojasniti velja tudi relativno nizko ceno stavbnih zemljišč v tem primeru. Gre večinoma za relativno majhne oziroma velike površine zemljišč, ki so se v obravnavanem obdobju prodajala, večinoma na območjih izven naselij, zato je njihova povprečna vrednost in mediana tudi relativno nizka.

Povprečno vrednost in mediano sem v nadaljevanju uporabil za pavšalno oceno tržne vrednosti. Najprej sem ocenil tržne vrednosti zemljišč po posameznih namenskih rabah, nato pa še za celotno traso avtoceste. Ocenjene vrednosti zemljišč po namenskih rabah se razlikujejo sorazmerno z razliko med izračunanima povprečno vrednostjo in mediano za isto namensko rabo. Skupna ocenjena pavšalna tržna vrednost se glede na uporabljeno statistiko razlikuje za 24 %.

Smiselno se je vprašati, katero izmed navedenih osnovnih statistik je bolj primerno uporabiti pri ocenjevanju oziroma s katero dobimo zanesljivejšo oceno vrednosti. V splošnem je mediana tista srednja vrednost, pri kateri podatki, ki ekstremno odstopajo od ostalih, manj vplivajo na njeno vrednost. Menim, da je izbira uporabljenih statistik odvisna od situacije oziroma od konkretnega primera. Za namen te diplomske naloge se mi zdi bolj primerna uporaba mediane, saj sem razpolagal z vzorcem razmeroma razpršenih podatkov o prodajnih cenah, kjer določene vrednosti zelo odstopajo, kar je vidno zlasti pri stavbnih zemljiščih. Pri uporabi povprečne vrednosti bi imele skrajne vrednosti po mojem mnenju prevelik vpliv in bi s tem dobili manj zanesljive ocene vrednosti, kot ob uporabi mediane.

Pri načrtovanju in gradnji predvidenih avtocestnih odsekov je potrebno ob sredstvih namenjenih za odkupe zemljišč, upoštevati tudi sredstva, ki so potrebna za morebitne spremembe namembnosti

zemljišč. Ocenjena pavšalna tržna vrednost zemljišč v obravnavani trasi znaša 7.016.705,35 EUR. Vrednost odškodnine zaradi spremembe namembnosti sem ocenil na 5.474.976,30 EUR. Skupne stroške za gradnjo predvidenega odseka skozi občino Podlehnik, ki vsebujejo ocenjeno pavšalno vrednost zemljišč in stroške odškodnine zaradi spremembe namembnosti, bi tako ocenil na 12.491.681,65 EUR. Ob upoštevanju dolžine trase, ki je 13,05 km, ocenjujem stroške gradnje na 957.216,98 EUR/km.

LITERATURA IN VIRI

Ašanin, P., Polenšek T. 2002. Slovenske avtoceste: trideset let avtocest v Sloveniji. Celje, Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d.d.: 42 str.

DARS. 2012. Nosilci nalog pri uresničevanju NPIA.

http://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Nacionalni_program_izgradnje_avtocest/Nosilci_nalog_pri_uresnicevanju_NPIA_28.aspx (Pridobljeno 29.03.2012.)

DPN za odsek avtoceste Draženci – MMP Gruškovje. 2012.

<http://www.dpa.mzip.gov.si/doc/Povzetek%20za%20javnost%20-%20sprejet%20dokument.pdf>
(Pridobljeno 23.04.2012.)

DRC. 2012. Kako naprej – vizija prihodnosti (članek).

www.drc.si/Portals/3/aktualnosti/5_aktualnosti_vizija_screen.pdf (Pridobljeno 21.05.2012.)

Ferlan, M., Lisec, A., Čeh, M., Šumrada, R. 2009. Pridobitev lastninske pravice nad nepremičninami za javno korist - Acquisition of real property for public benefit. Geodetski vestnik 53, 2: 276-290.

Gabrijelčič, P. 2010. Narodnogospodarske koristi in razvojne možnosti prometnih sistemov v RS. V: Vilhar, M. (ur.). Zbornik referatov - 10. slovenski kongres o cestah in prometu, Slovenija, Portorož, 20.-22. oktober 2010. Ljubljana, Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije d.o.o.: 19-24.

Golub, Z. 2010. Vodnik po občini Podlehnik. Grosuplje, Grafis Trade: 124 str.

Gračanić, S. 2007. Ocenjevanje vrednosti zemljišč. V: Turk, I. (ur.). Zbornik referatov, 10. letna konferenca ocenjevalcev vrednosti, Slovenija, Portorož, 7.-8. junij 2007. Ljubljana, Slovenski inštitut za revizijo: str. 101-116.

Gračanić, S. 2010. Problemi in težave pri ocenjevanju nepremičnin. V: Turk, I. (ur.). Zbornik referatov, 13. konference računovodij, Slovenija, Rogaška Slatina, 10. -11. junij 2010. Ljubljana, Slovenski inštitut za revizijo: str. 115-126.

Kopin, M. 2012. Vrednotenje nepremičnin v postopku razlastitve. Diplomaska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba M. Kopin): 27 f.

LGB. 2012a. Sprememba bonitete.

<http://lgb.si/sprememba-bonitete/> (Pridobljeno 27.11.2012.)

LGB. 2012b. Sprememba dejanske rabe.

<http://lgb.si/> (Pridobljeno 28.11.2012.)

Lozinšek, D. 2009. Zemljiška posest Spodnji Podlehnik v 17. stoletju v luči pogodbe med Mosconi in Sauerji. Diplomaska naloga. Maribor, Univerza v Mariboru, Filozofska fakulteta (samozaložba D. Lozinšek): 109 f.

Mednarodni standardi ocenjevanja vrednosti 2011. 2012.

http://www.si-revizija.si/ocenjevalci/pravila_stroke.php (Pridobljeno 11.05.2012.)

NPIA, 1996. Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Uradni list RS, št. 13/1996: 939.

NPIA-A, 1998. Spremembe in dopolnitve nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Uradni list RS, št. 41/1998: 2949.

Petrovič, D. 2007. Razvoj avtocest v Republiki Sloveniji: sistemi cestninjenja ter načrti za prihodnost. Diplomaska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta (samozaložba D. Petrovič): 35 f.

Podatki o prodajnih cenah zemljišč. 2012.

<http://prostor3.gov.si/ETN-JV/> (Pridobljeno 19.12.2012.)

Podatki o prodajnih cenah zemljišč. 2012.

<http://www.trgnepremicnin.si/sl/trgoskop> (Pridobljeno 19.12.2012.)

Poročilo o povprečnih cenah nepremičnin na slovenskem trgu za 3. četrletje 2012. 2013.

<http://prostor3.gov.si/ETN-JV/> (Pridobljeno 06.01.2013.)

Poročilo o slovenskem trgu nepremičnin za leto 2007. 2013.

<http://prostor3.gov.si/ETN-JV/> (Pridobljeno 06.01.2013.)

Poročilo o slovenskem nepremičninskem trgu za leto 2008. 2013.

<http://prostor3.gov.si/ETN-JV/> (Pridobljeno 06.01.2013.)

Poročilo o slovenskem nepremičninskem trgu za leto 2009. 2013.

<http://prostor3.gov.si/ETN-JV/> (Pridobljeno 06.01.2013.)

Poročilo o slovenskem nepremičninskem trgu za leto 2010. 2013.

<http://prostor3.gov.si/ETN-JV/> (Pridobljeno 06.01.2013.)

Poročilo o slovenskem nepremičninskem trgu za leto 2011. 2013.

<http://prostor3.gov.si/ETN-JV/> (Pridobljeno 06.01.2013.)

Poročilo o slovenskem nepremičninskem trgu za I. polletje 2012. 2013.

<http://prostor3.gov.si/ETN-JV/> (Pridobljeno 06.01.2013.)

Pravilnik o določanju in vodenju bonitete zemljišč. Uradni list RS, št. 47/2008: 5180.

Pravilnik o vsebini in načinu vodenja zbirke podatkov o dejanski rabi prostora. Uradni list RS, št. 9/2004: 1052.

Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega prostorskega načrta ter pogojev za določitev območij sanacij razpršene gradnje in območij za razvoj in širitev naselij. Uradni list RS, št. 99/2007: 13398

Prejac, M. 2011. Sprememba vrednosti preostalega dela zemljišča in drugih nepremičnin zaradi gradnje v javno korist. Diplomski naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba M. Prejac): 108 f.

Priprava DPN za odseke iz NPIA. 2012.

http://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Nacionalni_program_izgradnje_avtocest/Priprava_DLN_za_odseke_iz_NPIA_29.aspx (Pridobljeno 05.04.2012.)

Pšunder, I., Torkar, M. 2003. Ocenjevanje vrednosti nepremičnin. Ljubljana, Slovenski inštitut za revizijo: 186 str.

Rakar, A. 2008. Komunalno gospodarstvo in gradbena zakonodaja. Študijsko gradivo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo: loč. pag.

ReNPIA, 2004. Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Uradni list RS, št. 50/2004: 6715.

Rijavec, V., Keresteš, T., Vrenčur, R., Knez, R. 2006. Pravna ureditev nepremičnin. Ljubljana, GV založba: 498 str.

Srednik, R. 1999. Novejša spoznanja na področju vrednotenja. V: Turk, I. (ur.). Zbornik referatov, 2. konferenca ocenjevalcev vrednosti, Slovenija, Otočec, 14.-15. oktober 1999. Ljubljana, Slovenski inštitut za revizijo: 63-69.

Šubic Kovač, M. 2009/2010. Predavanja Vrednotenje nepremičnin. Neobjavljeno študijsko gradivo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo.

Šubic Kovač, M., Rakar, A. 2010. Model vrednotenja zemljišč kategoriziranih cest za namene pravnega prometa. Geodetski vestnik 54, 2: 253-266.

Temeljotov Salaj, A., Zupančič, D. 2006. Odnos do nepremičnin in organizacijskega okolja. Ljubljana, Slovenski inštitut za revizijo: 183 str.

Trček, A. 2008. Vpliv avtoceste na razvoj občine Vrhnika. Diplomaska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta (samozaložba A. Trček): 92f.

Virant, G. 1997. Odvzem in omejitev lastninske pravice v javno korist ter socialna vezanost lastnine. Doktorska disertacija. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za upravo (samozaložba G. Virant): 345 str.

Vresk, T. 2004. Pridobivanje zemljišč za avtoceste. Specialistično delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani Ekonomska fakulteta (samozaložba T. Vresk): 57 str.

Zagoršek, T. 2007. Problematika razlaščenja zemljišč pri gradnji cestnega omrežja v Republiki Sloveniji. Diplomaska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba T. Zagoršek): 80 f.

ZEN, 2006. Zakon o evidentiranju nepremičnin. Uradni list RS, št. 47/2006: 5029.

ZKZ-D, 2012. Zakon o spremembah in dopolnitvi Zakona o kmetijskih zemljiščih. Uradni list RS, št. 58/2012: 6066.

ZUDVGA, 1995. Zakon o ureditvi določenih vprašanj v zvezi z graditvijo avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji. Uradni list RS, št. 35/1995: 2545.

ZUPUDPP, 2010. Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor. Uradni list RS, št. 80/2010: 12126.

ZUreP-1, 2002. Zakon o urejanju prostora. Uradni list RS, št. 110/2002: 13057 in 8/2003.